

El AVE Madrid-Barcelona sube un 4% frente al 10% de la ruta de Zaragoza

La comunidad paga más a pesar de que a Renfe el kilómetro le cuesta lo mismo, 0,17 euros // La operadora dice que los trayectos «no son comparables» y que «el billete debería costar más»

D. L. G.
dllopezg@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

La subida del billete para el trayecto Madrid-Barcelona (y en sentido contrario) a partir de mañana tan solo será del 4% y no del 9,9% como para las conexiones con Aragón, a pesar de que el coste de explotación por circular a 300 km/h es ahora muy similar, en ambos casos ronda los 0,17 euros por kilómetro recorrido. La teoría de Renfe de igualar las tarifas del AVE en España tiene una salvedad importante: a más kilómetros más barato. Aunque sea el mismo tren el que tenga parada en dos ciudades distintas y el coste de la explotación de la línea sea similar, Renfe prima al usuario que recorre una mayor distancia. En el caso del corredor nordeste, donde se incluye Zaragoza, Huesca y Calatayud, son los usuarios de Madrid y Barcelona los más beneficiados ante posibles incrementos en los precios.

El precio por kilómetro, en el caso del viaje Madrid-Barcelona, seguirá invariable a pesar del encarecimiento del billete, que pasará a valer 113,90 euros (4,40 más que ahora). Su coste de explotación tampoco alcanzará los 0,18 euros por kilómetro recorrido, mientras que en las conexiones con ambas ciudades desde Zaragoza, pasará a valer el kilómetro recorrido 0,19 euros en el trayecto a Madrid y 0,20 en el de Barcelona.

En este último, el incremento en el precio del billete sí será del 4% (pasará a costar 63,65 euros, 2,45 más que ahora) porque, según explicó la compañía cuando anunció las nuevas tarifas para el 2010, ya se estaba pagando a 0,19 euros el kilómetro. Es la explicación de Renfe al desigual aumento con respecto al trayecto Madrid-Zaragoza: la medición que la compañía pretende homogeneizar en todas las líneas, aunque los condicionantes son demasiado difusos y en Aragón se interpreta, en este caso concreto, como un claro trato de favor hacia la conexión entre las capitales

COMPARATIVA DE LOS TRES TRAYECTOS AVE

1 ZARAGOZA-MADRID

Recorrido 307 kms
Precio actual 53,30 €
Precio 1/01/2010 .. 58,60 €
Incremento 9,9%
Precio por km
actual 0,17 €
1/01/2010 0,19 €

2 ZARAGOZA-BARCELONA

Recorrido 321 kms
Precio actual 61,20 €
Precio 1/01/2010 .. 63,65 €
Incremento 4%
Precio por km
actual 0,19 €
1/01/2010 0,20 €

3 MADRID-BARCELONA

Recorrido 628 kms
Precio actual 109,5 €
Precio 1/01/2010 .. 113,9 €
Incremento 4%
Precio por km
actual 0,17 €
1/01/2010 0,17 €

madrileña y catalana, es decir, un mayor interés por hacer competencia al puente aéreo que por beneficiar al usuario de las estaciones intermedias.

¿TRATO DE FAVOR? // Y tiene su lógica: es el mismo tren el que cubre el trayecto, alcanza la misma velocidad máxima y cuesta lo mismo mantenerlo porque hace igualmente el recorrido completo (desde el pasado mes de julio ya no hay trayectos directos con Zaragoza). Entonces, ¿por qué se premia a los usuarios que se mueven entre ambos extremos del corredor nordeste?

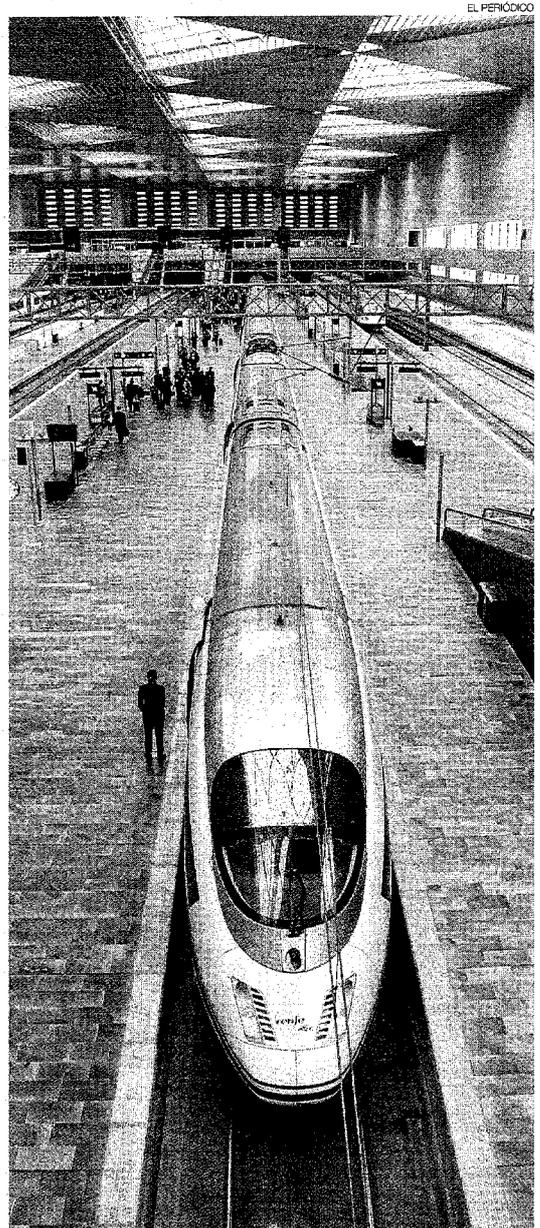
La subida del precio este año no ha sido proporcional. A pesar

de que entre Madrid y Zaragoza haya 307 kilómetros de línea ferroviaria y hasta Barcelona suma 628 (hay 321 kilómetros según Renfe entre las estaciones de Delicias y Sants) las diferencias se han acrecentado entre ambas. El usuario del viaje completo pagará 2 euros menos que el que salga desde Zaragoza —en cualquiera de las dos direcciones— por cada 100 kilómetros recorridos. Si realmente fuera proporcional, el billete Madrid-Barcelona debería costar 118,70 euros y no 113,90 como será a partir de mañana.

ARGUMENTOS DE RENFE // Sin embargo, Renfe insiste en que la diferencia en el aumento del precio del billete no se debe a un trato discriminatorio con Aragón. La operadora ayer se remitió a la misma explicación dada el pasado martes, cuando anunció las nuevas tarifas, y reiteró que «el incremento debería ser aún mayor para equipararse al precio de otros trayectos similares del AVE». En Zaragoza, para equipararse «debería abonarse en ventanilla 62,40 euros y no 58,60» como va a ser a partir de mañana.

Además, para la compañía el trayecto Zaragoza-Madrid y Madrid-Barcelona «no son comparables». «Debería compararse con trayectos que cubren distancias similares, como el Ciudad-Real-Sevilla, que tiene 300 kilómetros de línea y se paga más que en el de Zaragoza-Madrid», explicaron fuentes oficiales de la operadora. Aunque las diferencias se acortan. Hasta ahora se pagaban 5,50 euros más, pero mañana se reducirá a la mitad (2,6 euros más).

Por otra parte, Renfe argumentó que en trayectos más largos que el de Madrid, el kilómetro recorrido desde Zaragoza sale mucho más barato. «Si se compara con el billete de Madrid-Barcelona, también debería hacerse con el de Zaragoza-Sevilla (103,50 euros), que cubre 756 kilómetros de distancia y sale más barato que el AVE Madrid-Barcelona», añadieron. Cuesta menos de 0,14 euros por kilómetro recorrido. ≡



Un AVE del modelo Siemens S-103 en la estación de Delicias.

Rechazo unánime en Aragón ante la desigual subida del AVE

EL PERIÓDICO

Asociaciones de usuarios, políticos y sindicatos la ven desproporcionada

Instan a Renfe a detallar los costes que genera ahora la explotación del tren

D. L. G. / M. N.
eparagon@elperiodico.com
ZARAGOZA

Injusta, desproporcionada, inadecuada, inoportuna, discriminatoria, perjudicial, lamentable. Son solo algunos de los calificativos con los que se recibió ayer en Aragón, desde diferentes sectores, el anuncio de Renfe de la subida del 9,9% en el precio del billete del AVE a Madrid desde Zaragoza, Huesca y Calatayud, y no del 4% como el resto de líneas en España. Reacciones unánimes de rechazo secundadas desde los partidos políticos aragoneses, los sindicatos o las asociaciones de consumidores. Todos ven esta decisión inadmisible, como en otras ocasiones, teniendo en cuenta que es la única conexión por ferrocarril que existe con la capital española y que la crisis ha mermado la capacidad adquisitiva de los usuarios.

En el plano político, en general, los partidos lo ven como una nueva «discriminación» con respecto a otras comunidades. Solo el PSOE se mostró más cauto en su valoración. El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la DGA, Alfonso Vicente, opinó que «quizá no es el momento más oportuno para esta subida del 10%» y apuntó que «Renfe debería plantearse que puede hacer que muchos usua-



► Usuarios del AVE, sacando billetes en las máquinas automáticas de la estación de Delicias.

rios opten por el autobús ahora». No obstante, admitió que «todavía los precios de Aragón están por debajo de otras líneas en España, se está pagando menos».

Menos benévolo fueron en el resto de formaciones. Incluso desde su socio de gobierno, el PAR, cuyo portavoz, Javier Allué, tachó de «intolerable» e «injustificable» este aumento, porque supone un agravio con otros territorios. Para la secretaria general del PP, Rosa Plantagenet, el aumento es consecuencia de la «mala gestión» que hace el Gobierno de Aragón en materia de transportes y opinó que «una vez más somos la comunidad autónoma discriminada». Nieves Ibeas, presidenta de CHA, también cree que es un ejemplo más de discriminación y denuncia la actitud «sumisa» de la DGA, incapaz de defender «con uñas y dientes» unas mejores prestaciones. Para el diputado de IU, Adol-

fo Barrena, las tarifas son «exageradas» y sin que Renfe haya tenido en cuenta la crisis actual.

LA CÁMARA Y EL JUSTICIA / Por otra parte, para la Cámara de Comercio de Zaragoza, es «injustificable» la subida en un contexto de crisis y pidió una «mayor sensibilidad» a Renfe. El incremento, «muy por encima de la inflación» no contribuye a impulsar la recuperación económica, sino a aumentar los costes de empresas y particulares que «deben utilizar el AVE por motivos de trabajo».

El Justicia de Aragón, Fernando García Vicente, también se sumó al malestar por una decisión que consideró «perjudicial para las clases más desfavorecidas y discriminatoria para Aragón». Además, recordó que «a diferencia de otros territorios, no existen bonos AVE» que permitan abaratar el coste «ni alternativas ferroviarias».

Por su parte, los sindicatos también exigieron a Renfe un servicio «más accesible». Desde CCOO incidieron en que «la compañía debería justificar estos precios explicando con detalle los costes que este servicio genera», mientras que desde UGT indicaron que «la subida es una barbaridad porque no es acorde al poder adquisitivo del usuario» y exigió que «al menos equiparen las prestaciones, como con autobuses».

Por su parte, las asociaciones de consumidores también mostraron su enfado. Para el presidente de UCA Aragón, José Ángel Oliván, «el 4% ya es una subida sin justificación y antes deben explicar dónde está el incremento en los costes de explotación». Como la Asociación Torre Ramona, cree que «es una tomadura de pelo porque los datos del precio por kilómetro son los que la propia Renfe da sin explicaciones». ≡

El PP critica que el Cercanías no se incluya aún en el billete único

Cree que la ampliación hasta Pla-Za debería estar en esta legislatura

EL PERIÓDICO
ZARAGOZA

El retraso que acumula la implantación del billete único en el área metropolitana de Zaragoza ha vuelto a suscitar las críticas en la oposición. Ayer fue José María Moreno, concejal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Zaragoza, quien reprochó que to-

davía no se hayan incorporado a este sistema a los usuarios de la línea de cercanías este-oeste (Casetas-Mirafleres). El edil recordó que el Consorcio de Transportes anunció que a finales del 2008 se aplicaría una tarifa conjunta para los buses urbanos, los interurbanos y las cercanías, «compromiso que, una vez más, ha vuelto a incumplirse».

El concejal popular insistió en la necesidad de incorporar el Cercanías al billete único si realmente se quiere fomentar la intermo-

dalidad en Zaragoza. «Estamos comprobando como el PSOE se resiste a poner en valor la línea este-oeste, con unas frecuencias más que cuestionables, con unas estaciones en medio de la nada, sin posibilidad de hacer transbordos con el autobús urbano».

Por eso, su grupo municipal ha instado al equipo de gobierno del ayuntamiento para que promueva, de forma inmediata, un gran acuerdo con el Gobierno de Aragón y el Ministerio de Fomento que permita incorporar a los

usuarios de las cercanías al sistema de transbordos gratuitos del billete único que acaba de empezar a funcionar.

Por otra parte, el concejal aprovechó para exigir que se acelerase todo lo posible la puesta en marcha de la segunda línea de cercanías norte-sur (corredores del Huerva y del Gállego) que preste además servicio a uno de los principales centros socio-económicos del área metropolitana: Pla-Za con la Feria de Muestras y Plaza Imperial, donde trabajan miles de personas que llevan años reclamando un sistema de transporte colectivo de alta capacidad. A su juicio, «debería estar en funcionamiento antes de que concluya la actual legislatura». ≡

El Consejo de Ministros da luz verde a la encomienda de Goya al Adif

D. L. G.
ZARAGOZA

Dos semanas después de lo que estaba previsto, la encomienda de gestión al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) para acometer la construcción de la estación de Cercanías de Goya ya cuenta con el beneplácito del Gobierno. Ayer lo aprobó el Consejo de Ministros en la última reunión del año y da luz verde a la adjudicación de las obras.

Era, en definitiva, el último trámite político después de que el Ministerio de Fomento anunciara que adelantará los 47 millones de euros que costará ante la incapacidad para financiarla de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad, responsable de su ejecución.

Este acuerdo viene precedido también de la elaboración de un proyecto constructivo redactado por el propio Adif hace varios meses y del que disponía Fomento antes de que se aclarara quién iba a asumir el coste definitivo.

Aunque la aprobación de esta encomienda estaba prevista para el Consejo de Ministros

El gestor ferroviario ya puede adjudicar la obra para empezar en abril

celebrado hace dos semanas, finalmente fue incluida en un conjunto de actuaciones previstas en la red estatal de ferrocarril con una inversión de 319,4 millones de euros. De ellos, las más inmediatas, para el 2010, suponen un gasto de 64,93 millones de euros, en los que se incluye la ejecución de la estación de Goya, cuyas obras las iniciará Adif el próximo mes de abril, para compatibilizarlas con la construcción de la línea del tranvía de Zaragoza. Ahora tiene vía libre para el procedimiento administrativo para adjudicar los trabajos a tiempo para esa fecha.

De hecho, tan solo falta poner fecha a la contratación de la empresa que se hará cargo de su construcción y será fundamental para aclarar si los trabajos se inician o no a tiempo en abril, como está previsto. El resto de incógnitas están despejadas: su coste (47 millones de euros), quién asume la financiación (Fomento), cuánto tiempo será necesario para hacer la estación (20 meses). ≡