



Zaragoza tendrá una lanzadera del AVE al día para viajar a Madrid a mitad de precio

Renfe prevé alargar uno de los tres servicios Avant Zaragoza-Calatayud a partir de diciembre

Será el primer tren en llegar a Atocha por la mañana y volverá a media tarde a Delicias en 1 hora y 45 minutos

ZARAGOZA. Han hecho falta nueve años, pero finalmente habrá una lanzadera de alta velocidad para viajar a diario entre Zaragoza y Madrid por la mitad de precio. Si se cumplen las previsiones de Renfe, el nuevo servicio estará en marcha para el mes de diciembre, en coincidencia con los cambios horarios que se hacen tradicionalmente antes de las Navidades. Los usuarios tendrán que pagar la mitad de la tarifa oficial, entre 30 y 36 euros, aunque el viaje se alargará media hora, pasando de una 1 hora y 15 minutos a 1 hora y 45 minutos. Para abaratar costes, el tren carece de cafetería y se prescinde del servicio a bordo.

La nueva dirección de la empresa ferroviaria tiene muy claro que debe flexibilizar la oferta y potenciar los servicios de Media Distancia para ser más competitiva de cara al proceso de liberalización, una política en la que se enmarca la dotación de la reivindicada lanzadera de Zaragoza a Madrid. De hecho, la planificación pasa por alargar uno de los tres servicios diarios Avant (la denominación oficial de las lanzaderas) entre Zaragoza y Calatayud hasta la capital española. «Es lo más eficiente. Las lanzaderas de Calatayud tienen una baja ocupación que no se puede soportar en



Una lanzadera Zaragoza-Calatayud, en la estación de Delicias. JOSÉ MIGUEL MAHMO

TODOS LOS SANTOS

TRENES BARATOS, DE NUEVO, PARA EL PRÓXIMO PUENTE

La compañía Renfe puso ayer parcialmente a la venta su oferta especial de trenes baratos para viajar en el corredor Madrid-Zaragoza en el próximo puente de todos los Santos. A diferencia de la programación del Pilar, habrá una lanzadera de alta velocidad y un regional exprés de refuerzo por sentido, que saldrán de ambas capitales el día 31 de octubre por la tarde para regresar en la misma franja horaria el 4 de noviembre.

Por segunda vez, la empresa fletará una lanzadera del AVE, aunque en esta ocasión se ha incrementado el precio de 30 a 36,80 euros y a cambio el tren cubrirá el trayecto en 1 hora y 40 minutos, cinco minutos menos que para las fiestas del Pilar.

El regional exprés, que cubrirá el trayecto por la línea convencional, tardará entre 3 horas y 39 minutos y 3 horas y 50 minutos en función del sentido de la marcha. Se em-

pleará el doble de tiempo, pero también el billete saldrá mucho más barato; concretamente, a mitad de precio (18 euros) respecto a la lanzadera.

Los madrileños ya podrían adquirir los billetes de los regionales de ida y vuelta, que salieron a la venta junto a la vuelta de las lanzaderas del día 4. La convocatoria de huelga para el día 31, ya desconvocada, ha provocado que se retrase la comercialización del resto de la oferta. **J. A.**

estos tiempos», señalaron fuentes ferroviarias.

Este servicio Avant apenas ha sufrido fluctuaciones desde que entró en servicio hace algo más de un año la renovación del tramo de la autovía de Madrid entre Alfajarín y Zaragoza. Desde en-

tonces, la demanda se ha estabilizado en torno a los 65 viajeros de media diaria, un 27,4% de la capacidad del convoy, la serie 104 fabricada por Alstom y CAF.

Los planes de la compañía pasaban inicialmente por implantar el nuevo servicio para el próximo 12

de noviembre, en coincidencia con un ajuste horario, pero se decidió retrasarlo un mes.

Las citadas fuentes del sector indicaron que aún se debe concretar la oferta, aunque lo que está claro es que solo habrá un enlace para ir y volver de Zaragoza a Ma-

drid en el día, un servicio que no se implantará en el sentido contrario. También debe fijar la oferta comercial, ya que las lanzaderas gozan de abonos de 10, 30 y 50 viajes y esto permitiría abaratar más el billete. A diferencia de los AVE, no se aplican tarifas Web, Estrella ni Mesa. Y salvo cambio de opinión, el viajero no puede beneficiarse del descuento de ida y vuelta si se sube a un Avant y a un AVE.

La programación horaria

La previsión es que la lanzadera de la mañana Zaragoza-Calatayud alargue su recorrido hasta Madrid. Sale de la estación de Delicias a las 6.45 y llega en 30 minutos a la terminal bilbiliana, aunque a partir de diciembre seguirá trayecto hasta Atocha, donde estacionará a las 8.30. De esta forma, se convertirá en el primer tren de la línea de alta velocidad AVE Madrid-Barcelona que llegará a la capital española.

La hora de la vuelta está más abierta, aunque la idea es que la lanzadera parta de Madrid entre las seis y las siete de la tarde. Es la franja horaria con mayor demanda, por lo que habrá que hacer encaje de bolillos porque el Avant es un tren más lento, su velocidad máxima es de 250 km/h, y los AVE alcanzan los 300. Hasta cuatro trenes parten en ese intervalo hacia Barcelona (dos directos a las 18.00 y a las 19.00) y otros dos lo hacen a las 18.30 y a las 19.05 con paradas intermedias en el recorrido.

La última lanzadera del día entre Calatayud y Zaragoza lo hace a las 20.35 para llegar a Delicias a las 21.05, por lo que tendría que salir de Atocha a las 19.20 para respetar su horario. No obstante, las fuentes consultadas incidieron en que el ajuste no sería traumático para los actuales usuarios del Avant, aunque también cabe cambiar la programación de alguno de los AVE existentes. «La única cuestión a tener en cuenta es que el Avant es un poco más lento y, por tanto, influye a la hora de fijar los surcos horarios de la vía», añadieron.

JORGE ALONSO

La oferta más restringida de todas las líneas de alta velocidad

Zaragoza contará con una lanzadera diaria de ida y vuelta, mientras el resto de ciudades cuentan con un mínimo de tres y hasta un máximo de trece

ZARAGOZA. La lanzadera de alta velocidad se implantará al fin entre Zaragoza y Madrid, pero la capital aragonesa seguirá teniendo la oferta más restringida de todas las líneas de altas prestaciones que existen en el país. En la actualidad, Renfe mantiene los denominados servicios Avant en siete trayectos, que disfrutaron de un mínimo de tres frecuencias diarias

por sentido y un máximo de trece, algo muy alejado del tren diario por sentido previsto para desplazarse de Delicias a Atocha por un precio asequible.

La mejora oferta la sigue manteniendo la lanzadera de Toledo, que cuenta con trece trayectos diarios con Madrid que permiten enlazar en 33 minutos. Le sigue la pionera, la que une Madrid, Ciu-

dad y Puertollano, con once servicios por sentido. A una cierta distancia están ya las que conectan Madrid, Segovia y Valladolid y las que vertebran buena parte de Cataluña (Barcelona, Tarragona y Lérida), que suman 16 y 15 trenes al día, respectivamente.

Otros seis trenes por sentido comunican Málaga, Córdoba y Sevilla, justo la mitad de los que reco-

ren a diario la distancia existente entre Zaragoza y Calatayud y entre Orense, Santiago y La Coruña.

La única excepción es el servicio Avant Jaén-Cádiz, que también cuenta con una sola frecuencia diaria, aunque no es comparable al cubrir parte del trayecto por una línea de ancho convencional.

J. A.