

## EN DATOS

# 2.246.024

Más de 2,2 millones de viajeros se suben al año en la estación de Delicias a los distintos servicios del AVE y de Larga Distancia que paran. Más de la mitad corresponde al servicio de alta velocidad Madrid-Zaragoza.

# 28 millones

Los servicios ferroviarios de largo recorrido, tanto los que circulan por líneas de alta velocidad y convencionales, registraron unos resultados positivos de 28,3 millones de euros gracias, sobre todo, al AVE Madrid-Barcelona.

# 11%

La reducción media del 11% en los tarifas del AVE que aplicó Renfe hace algo más de un año supuso todo un revulsivo para la demanda. En Aragón, la línea que más viajeros ha ganado ha sido la que une Zaragoza con Pamplona, con un crecimiento del 40,2%.

## las mayores pérdidas

# -8,1

El servicio de alta velocidad que más pérdidas registra es el que une Barcelona con Sevilla y Málaga, con 8,1 millones. En las líneas convencionales, los peores resultados los obtienen el tren-hotel que conecta Barcelona con Galicia y Galicia, con 20,6 millones.

## las líneas rentables

# 12

Únicamente 12 de las 51 servicios de AVE y Larga Distancia obtienen resultados positivos. La lista está compuesta por seis radiales que conectan Madrid con Barcelona, Sevilla, Málaga, Valencia, Cádiz y Alicante y otras seis transversales: Alcázar-Valencia, Figueras-Alicante, Barcelona-Navarra, Barcelona-Valladolid, Cerbere-Lorca y Francia-Portugal.

## clientes de Renfe

# 25.233.111

Las líneas de alta velocidad y Larga Distancia de Renfe suma 25,2 millones de viajeros al año, según los datos aportados el pasado mes de febrero.

total, 122 millones de euros, de los que el 81% son generados por el corredor aragonés.

Hasta cinco líneas de alta velocidad arrojan resultados negativos de 19,4 millones. La que menos pérdidas tiene es la que une Madrid y Huesca (-1,5 millones), ya que sus gastos de explotación están relativamente ajustados al circular un solo tren diario por sentido. Le sigue Valencia-Sevilla (-2), Madrid-Valladolid (-2,1), Madrid-Albacete (-5,7) y Barcelona-Sevilla/Málaga (-8,1). Desde un punto de vista porcentual, el más deficitario es el AVE de Albacete, ya que los ingresos apenas permiten cubrir una cuarta parte de los gastos de explotación.

Los convoyes de alta velocidad y Larga Distancia entran en la denominación de servicios comerciales, lo que obliga a la compañía Renfe a compensar ingresos y gastos en la explotación. Las subvenciones se limitan a los cercanías y a los regionales que el año pasado catalogó como Obligación de Servicio Público (OSP) Cercanías y Media Distancia). En el caso de Aragón, el Gobierno autonómico negoció con el Ministerio de Fomento y la propia compañía para ampliar el número de frecuencias con fondos regionales.

Los números aportados por el Gobierno en su respuesta parlamentaria indican que los resultados de explotación del AVE y la Larga Distancia son positivos, 28,3 millones. La cuestión está en saber si la nueva política tarifaria que Renfe empezó a aplicar hace un año, que en el caso de los servicios de alta velocidad de Zaragoza han supuesto una rebaja media del 11%, permiten cambiar los números rojos de la inmensa mayoría de líneas del país.

Algo ha debido contribuir a tener de la creciente demanda ferroviaria en Aragón. Otras dos líneas, una de la AVE (Zaragoza-Sevilla) y otra de Larga Distancia (Zaragoza-Pamplona), registraron en 2013 una importante subida, del 20,8% y del 40,2%, respectivamente. También ganó viajeros el deficitario Madrid-Huesca, que llegaron casi a los 60.000 (un 12% más).

JORGE ALONSO

# La línea del AVE entre Madrid, Zaragoza y Barcelona es la más rentable del país

Sus 98 millones de beneficio cubren las pérdidas de los servicios deficitarios de Alta Velocidad y Larga Distancia. El número de usuarios crece un 11,4% en la capital aragonesa

ZARAGOZA. La línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona se ha convertido en la locomotora ferroviaria del país. No solo es el servicio más rentable con sus 98,6 millones de euros de beneficio anual, sino que compensa los números rojos de la totalidad de los trenes AVE y de Larga Distancia que recorren España. Así se constata en una reciente respuesta parlamentaria en el Congreso a UPyD, que pone de manifiesto que tan solo 12 de los 51 servicios ferroviarios de largo recorrido logran cubrir sus gastos.

El corredor Madrid-Barcelona es el que mayor demanda tiene, lo que permite que los ingresos, 341 millones, cubran los 242,4 millones de y que el porcentaje de cobertura del resultado sea el más alto de España, un 140%.

En estos números oficiales contribuye decisivamente la capital aragonesa, que durante año pasado contabilizó cerca de 2,5 millones de viajeros de AVE-Larga Distancia, lo que supuso la captación de casi un cuarto de millón de clientes y un crecimiento porcentual del 11,4% respecto al ejercicio anterior.

Los datos facilitados por Renfe ponen en evidencia que, como ya es tradición, el trayecto del AVE entre Zaragoza y Madrid fue el que más demanda atrajo en la estación de Delicias, con 1,1 millones de usuarios y un aumento del 8,1%. El segundo servicio más solicitado fue en la misma línea ferroviaria, pero en sentido inverso, entre Zaragoza y Barcelona: 613.815 personas, con una subida un poco mayor, del 8,9%.

Los números evidencian que la demanda de los españoles y turistas que recorren España no es suficiente para rentabilizar la milmillonaria inversión en la construcción de ejes ferroviarios de alta velocidad, impulsadas indistintamente por gobiernos socialista y popular en las tres últimas décadas con muy desigual fortuna. Únicamente cuatro de los nueve servicios de alta velocidad España son rentables, lo que da una idea del futuro que le esperan al resto de ejes que actualmente están en obras. Además del AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona, los trenes que comunican Madrid con Málaga, Sevilla y Valencia son los que dan beneficios a Renfe. En

los que dan beneficios a Renfe. En

# Unos 240 viajeros salen una hora tarde por un fallo logístico

Los pasajeros de ocho vagones del AVE entre Zaragoza y Madrid de las 19.00 tuvieron que viajar a las 20.00 porque Renfe usó un tren sencillo en vez de uno de doble composición

ZARAGOZA. La estación de Delicias registró ayer retrasos y protestas de cientos de personas en el regreso del puente del 1 de mayo. Por la tarde, se vivió un caos entre los 240 viajeros de un AVE, que no pudieron hacer su viaje a las 19.00, y los pasajeros del tren Barcelona-Zaragoza-Bilbao-Irún, que debieron ser trasladados en autobús por una avería.

Los viajeros del AVE que iban en los vagones del 11 al 18 fueron apartados del tren porque el convoy destinado a las 19.00 no era de doble composición sino sencillo.



La estación Delicias vivió ayer largas filas y caos entre pasajeros del AVE y un tren a Bilbao. ARÁNZAZU NAVARRO

Fuentes de Renfe asumieron que por un fallo logístico esos pasajeros tuvieron que viajar en otro tren una hora después, a las 20.00. Cuando subieron al segundo tren les informaron de la devolución del importe del billete (43 euros).

«Hemos vivido un caos porque nadie nos ha explicado nada y nos han mandado a la vía 1. Cuando subíamos al segundo nos han dicho que entraríamos en los vagones del 16 al 24 como pudieramos», se quejó Miguel Ángel Benedicto. «Nunca me había pasado algo igual en el AVE».

**Avería del Zaragoza-Bilbao-Irún**  
Los pasajeros que esperaban al tren Alvia de Barcelona-Zaragoza-Bilbao-Irún con 430 pasajeros tuvieron que ser trasladados en autobús porque a las 16.30 se produjo una avería mecánica del ferrocarril entre Esplugues de Francolí y Alcover (Tarragona).

R. J. CAMPO