

El AVE entre Huesca y Madrid cumple 10 años con un aumento de casi un 15% de viajeros

El incremento hasta 66.500 usuarios en 2013 frente al año anterior supone una media de 70 usuarios por servicio

HUESCA. «Esta línea abre la puerta a nuevos trenes, nuevos tiempos y al ferrocarril como medio de transporte más rápido y cómodo». El entonces ministro de Fomento del PP, Francisco Álvarez-Cascos, inauguró con estas palabras la llegada de la alta velocidad a Huesca un 23 de diciembre de 2003 como un avance histórico. Se anunció que en seis meses habría lanzaderas que unirían Huesca y Zaragoza en 29 minutos, que tardaron años en ponerse en marcha, duraron poco y, por si fuera poco, jamás se ha logrado ese tiempo. La línea se abrió con limitaciones de velocidad hasta la capital aragonesa por sus características técnicas. Diez años después sigue igual, con difícil solución. Empresarios y usuarios destacan algunas de las carencias, aunque nadie duda del avance histórico que supuso. En el último año, además, ha recuperado viajeros.

La conexión Huesca-Madrid ha sumado 633.700 viajeros en los 10 años que lleva en marcha. En el pasado 2013, Renfe Operadora apunta a que han sido 66.477 los usuarios que se han subido o apeado en la terminal oscense. Esta cifra supone un incremento de un 14,7% con respecto al dato de 2012, que con 57.962, no se había recogido un dato tan bajo desde 2006. La tendencia parece que se consolida porque en los primeros 4 meses del año han subido 22.800 personas al AVE.

A pesar de esta recuperación, es una de las líneas con menor uso, porque solo hay un servicio diario que se refuerza con otros los viernes y domingos. De este modo, se ha alcanzado una media de 70 usuarios en unos trenes con más de 300 plazas que se completan en Zaragoza. «En términos relativos puede parecer que la ocupación no es muy alta, pero en



Los trenes que llegan de Madrid la tarde del viernes tienen una demanda muy alta. RAFAEL GOBANTES

términos absolutos, para la población que hay, es el tren que más viajeros mueve», informan fuentes ferroviarias, que señalan que a diario suben unas 60 personas pero que los fines de semana llegan a 150 –como se aprecia en la foto, en el tren del viernes–.

No obstante, ni empresarios ni usuarios particulares han visto satisfechas todas sus expectativas y la conclusión es que solo solución a la comunicación con Madrid, cuando podría haber mejorado la unión con Zaragoza y Barcelona. «El mayor problema del AVE es que no pasa por Huesca sino que termina en Huesca, que es diferente», critica el secretario general de la Confederación de Empresarios Oscense (CEOS), Salvador Coreo. Lamenta que no exista una conexión directa con

Barcelona e incluso que la línea Madrid-Barcelona no pase por la capital altoaragonesa. «Esa queja siempre ha existido allí», recuerda. También señala que solo hay un servicio diario Huesca-Madrid (8.15), adonde se llega a las 10.35, por lo que «para según qué gestiones ya es tarde, hay poco tiempo hasta la vuelta (salida 19.05) y hay gente que tiene que bajar a Zaragoza para coger otro AVE antes». Además, recuerda que en sentido inverso un madrileño no puede venir a pasar el día a Huesca por lo que solo resuelve el viaje a Madrid. Cree que todos estos factores son los que contribuyen a lo que consideran una «baja ocupación».

Por su parte, Luis Granell, miembro de la Coordinadora por la Reapertura del Coordinadora

por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron (Crefco), recuerda que la diferencia de tiempo de viaje hasta Zaragoza tampoco es tan grande porque «el diseño de la línea hace que el tren no pueda ir tan deprisa». La razón es que frente a los 350 km/h que alcanza un tren de alta velocidad en otras líneas, apenas puede llegar a los 200 km/h entre Zaragoza y Tardienta; y a un máximo de 160 km/h hasta Huesca. Es más, aunque no pare en Tardienta, tiene que pasar a 40. Con todo, «el mayor despropósito es hacer una vía para un tren al día de alta velocidad. No creo que ningún gobierno decidiera hoy hacerla», reflexiona Granell, defensor de la línea convencional.

La alta velocidad se puso en marcha con la circulación de un

EL VIAJE EN AVE

Horarios. Huesca-Madrid (diario): 8.15-10.35 llegada. Madrid-Huesca (diario): 19.05-21.18 llegada. Refuerzo viernes y domingo: Madrid-Huesca: 16.05-18.10 llegada y Huesca-Madrid: 19.35-21.40 llegada.

Precios. Existen diferentes tarifas en función de los servicios. Se pueden conseguir billetes desde 22,9 sin posibilidad de anulación.

Talgo Altaria y sumó 23.018 viajeros en 2004. Esa cifra fue creciendo con la puesta en servicio en mayo de 2005 del Siemens 102, conocido como «pato» con el que se redujo el tiempo de viaje y se alcanzaron los 51.000 pasajeros. El crecimiento en los años siguientes no fue tan exponencial y la cifra máxima se alcanzó en 2009, con 72.250 usuarios. Comenzó entonces una caída hasta que se ha remontado en 2013.

Los usuarios que soñaron con ir a trabajar a Zaragoza en media hora en una lanzadera, tampoco han visto sus aspiraciones cumplidas. En 2008, se creó una coordinadora para conseguir la mejora del transporte ferroviario. Tras reunirse con la dirección general de Renfe, no consiguieron que se adecuara los servicios a la demanda. Finalmente, los trabajadores que se desplazan a diario resolvieron su problema con un acuerdo con la empresa de autobuses Alosa. Hoy, lo utilizan 70 personas, según su impulsora, Marisa Izuel, que lamenta la escasez de servicios de tren entre Huesca y la capital aragonesa.

ELENA PUÉRTOLAS

La obra del segundo andén en la intermodal ya está licitada

Aragón y Fomento firmaron en diciembre el acuerdo para invertir 3,6 millones en mejoras en la línea del Canfranc y ADIF ha redactado los tres proyectos

HUESCA. La construcción de un segundo andén de ancho convencional para los trenes de media distancia en la estación intermodal de Huesca ya está licitada, según confirman desde el departamento de Obras Públicas del Gobierno de Aragón. Después de años de promesas incumplidas tras hacerse patente la necesidad de que exista otro andén de ancho ibérico, ahora hay un proyecto li-

citado que, si se cumplen los plazos, tiene que desarrollarse en dos años.

Esta es una de las obras contempladas en el acuerdo entre el Gobierno de Aragón, el Ministerio de Fomento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) con el que la propia presidenta Luisa Fernanda Rudi, el consejero Rafael Fernández de Alarcón y la ministra Ana Pastor se comprometieron en diciembre de 2013. Se invertirán 3,6 millones de euros en tres mejoras en la línea Huesca-Canfranc en los dos próximos años.

El texto, que salió publicado en el Boletín Oficial de Aragón el pasado 24 de febrero, contempla la ampliación de la terminal con la

construcción de un andén de 100 metros de longitud y 4 metros de ancho. De este modo, se podrá estacionar otro tren convencional y aumentar la circulación y los servicios de la línea. De hecho, con los ajustes del pasado verano, la existencia de un solo andén obligaba a retrasar la salida de un tren la mañana del sábado porque coincidían, y tuvo que solucionarse con un nuevo cambio horario.

Es ADIF quien licita y ejecuta las obras, según informa el Gobierno de Aragón. No obstante, será esta última institución la encargada de asumir la mayor parte de la inversión con una aportación de 2,25 millones de euros. La citada empresa pública, adscrita al Ministerio de Fomento, abona-

rá los 1,37 millones restantes con los que paga la redacción de los proyectos, que se debían hacer durante este 2014. Según la DGA, ya se ha avanzado bastante, en el sentido de que están todos los proyectos redactados.

Renovación de la vía

En este mismo convenio, también se incluye la renovación de 5,3 kilómetros de los 134 de la línea Huesca-Canfranc. De este modo, se instalarán traviesas polivalentes entre Alerre y Plasencia del Monte, con el objetivo de que se pueda adaptar al ancho europeo cuando haya tráfico internacional con la reapertura del Canfranc. No obstante, Luis Granell, de la Coordinadora por la Reapertura

del Ferrocarril Canfranc-Oloron (Crefco) critica que en otros tramos que se han renovado no se ha utilizado este material. En este caso, según informa el Gobierno de Aragón, los proyectos relacionados con la renovación de la línea férrea también están concluidos al igual que los pliegos para su licitación.

Por último, la tercera obra del convenio es la modificación de la señalización ferroviaria en la Hoya de Huesca, con el objetivo de mejorar la velocidad de explotación de la línea Huesca-Canfranc en este tramo. Obras Públicas del Gobierno de Aragón indica que también se ha redactado el proyecto y licitado la obra.

E. P. P.