

# El AVE triplica los pasajeros de la línea férrea Zaragoza-Madrid en cinco años de servicio

El aumento de usuarios en lo que se lleva de año respecto a 2007, con la Expo como aliciente, ronda el 40%

El ferrocarril de alta velocidad cumple hoy un lustro de explotación comercial

ZARAGOZA. La alta velocidad ferroviaria llegó a Zaragoza envuelta en polémica y a medio gas, pero hoy, justo cuando cumple cinco años de su estreno comercial, es todo un éxito en cuanto a número de pasajeros, rapidez y puntualidad. Los números cantan. En 2002, la línea férrea Zaragoza-Madrid, cuando todavía era convencional, atrajo a 528.208 pasajeros. En los primeros nueve meses de este año son ya 1.261.266 personas las que han utilizado el tren para desplazarse entre ambas ciudades, casi las mismas que lo hicieron en todo 2007.

Una mera extrapolación de los datos registrados hasta septiembre por Renfe Operadora (la responsable del servicio comercial del AVE) permite avanzar que 2008 se culminará con una cifra de entre 1,6 y 1,8 millones de viajeros. Esas cantidades triplican ampliamente el número de usuarios que hubo en el último año de funcionamiento de la línea convencional.

Los inicios del AVE, con trenes que no podían superar los 200 kilómetros por hora, ya prometían rendimientos comerciales interesantes. Sin embargo, las limitaciones que imponían los defectos constructivos en la línea, la inoperancia de los sistemas de gestión de tráfico (ERTMS) y seguridad y la escasez de trenes se tradujeron en un crecimiento de pasajeros más moderado.

**Mejor servicio, más pasajeros**  
Como se puede comprobar en el gráfico de esta página, los dos meses y medio que el AVE estuvo hábil en 2003 apenas tuvo repercusión comercial respecto a 2002. En 2004, el primer año entero con la alta velocidad como medio ferroviario de transporte entre Madrid y Zaragoza, sí que se registró un salto notable, del 39,4%, al pasar de 543.997 pasajeros a 758.282. A partir de allí, los aumentos fueron buenos, pero significativamente más moderados. De 2004 a 2005 se ganaron 149.674 usuarios, un 19,7%. Al año siguiente, el incremento fue de 187.682 personas, un 20,6%. El AVE volvió a dar un salto cualitativo en 2007, cuando las



Un grupo de usuarios del AVE se dirigen a la zona de llegadas de la estación intermodal de Zaragoza. ESTHER CASAS

mejoras constructivas y técnicas introducidas en la línea tras el cambio de Gobierno central en 2004 empezaron a dar sus frutos. Como se recordará, el Ministerio de Fomento, con Víctor Morlán como secretario de Estado de Infraestructuras, tuvo que invertir alrededor de 150 millones extra en solucionar los importantes problemas que presentaba la línea tras la etapa del popular Francisco Álvarez Cascos y que impedían aumentar la velocidad.

Entre aquellas actuaciones, estaban las obras de reconstrucción o estabilización en los túneles de Montblanc (en el tramo Lérida-Barcelona, que entonces no esta-

ba en servicio), la entrada a la estación de Calatayud, el viaducto de Rodén, el paraje del Vilot de Montagut (poco antes de Lérida) y el terraplén sobre el barranco de Cetina. Y hubo que sustituir equipos de seguridad, como el detector de caída de objetos en vía, porque los instalados inicialmente no eran fiables.

Además, Fomento logró en 2006 poner en marcha el sistema de gestión de tráfico ERTMS, elemento indispensable para superar los 200 kilómetros por hora. Ese hito llegó en mayo de ese año, cuando la velocidad máxima se aumentó a 250 km/h. En octubre, se pasó a 280 y, finalmente, los an-

siados 300 kilómetros por hora se lograron en mayo de 2007, medio año después de que el AVE llegase a la estación de Camp de Tarragona.

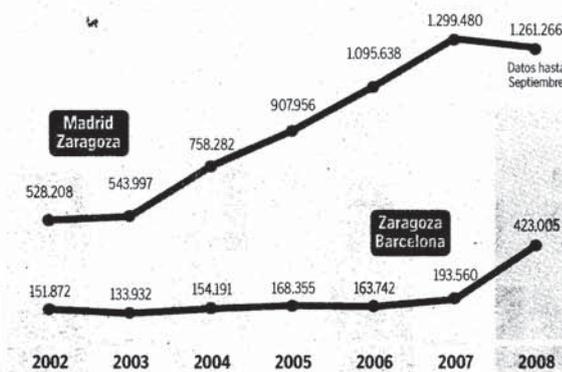
Esas mejoras, junto a la introducción paulatina de más convoyes para ofrecer más diversidad horaria de viajes, dieron sus frutos en 2007 y, sobre todo, los están dando en 2008. En el pasado ejercicio, Renfe tuvo 1.299.480 clientes en la conexión Madrid-Zaragoza, 203.842 más que en 2006, un 18,6%. Pero es que en los nueve meses cumplidos de este año ya se han alcanzado 1.261.266 pasajeros, solo 38.214 menos que en todo el año anterior.

Si se compara la evolución del número de usuarios en los nueve primeros meses de 2008 con respecto al mismo periodo de 2007, el resultado es espectacular: el crecimiento de viajeros se sitúa entorno al 40%. Si se mantuviera ese ritmo, el ejercicio se cerraría con 1,8 millones.

Sin embargo, hay que recordar que el nuevo medio de comunicación ha ejercido un papel relevante en el transporte de visitantes de la Expo durante tres meses, por lo que la finalización de la muestra puede suponer una reducción en la ratio de crecimiento lograda hasta la fecha.

CARLOS VILLANOVA

## Evolución del número de viajeros



## El Zaragoza-Barcelona, espectacular

Si los registros de uso del AVE Zaragoza-Madrid son excelentes (sin olvidar los agravios con las rebajas y abonos que disfrutaban otras líneas, como la de Valladolid), la evolución de la alta velocidad Zaragoza-Barcelona, que se inauguró el 20 de febrero de 2007, pueden calificarse, sin riesgo de caer en exageración, como espectaculares. En lo que se lleva de año, Renfe ha obtenido 423.005 clientes en esa conexión con la capital catalana, más del doble de los que tuvo en los doce meses de 2007.

Si se compara el mismo periodo de esos dos años en los que ya estaba en funcionamiento la alta velocidad (del 20 de febrero al 30 de

septiembre), el crecimiento es del 188% (de 132.285 a 381.499 pasajeros). Al igual que en el enlace con Madrid, la Expo se ha dejado notar en ese crecimiento, pero si la tendencia se mantuviese, 2008 podría acabar con más de medio millón de viajeros.

De confirmarse esa proyección, supondría multiplicar por tres, como mínimo, los resultados de 2005 y 2006, los últimos años, respectivamente, en que el viaje a Barcelona se hacía íntegramente por vía convencional y utilizando ambas plataformas ferroviarias (por la del AVE hasta la estación Camp de Tarragona en el último caso). C. V.

El precio del primer AVE a Madrid, en clase turista y trayecto solo de ida, fue de 43 euros. Luego se bajó por la baja velocidad.

50,9

Actualmente, un trayecto de ida en clase turista cuesta 50,9 euros. Un 18,37% de incremento sobre el precio de 2003.

## HITOS DEL AVE

- **10-10-2003.** Los Reyes de España inauguran la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida después de dos décadas de planificación y construcción. Al día siguiente comienza la explotación comercial con trenes AVE Alstom, que realizaban 8 servicios diarios y circulaban a 200 km/h entre Madrid y Lérida. También se pusieron en circulación seis talgos Altaria, que cubrían el trayecto Madrid-Barcelona en 4 horas y 35 minutos.
- **26-2-2005.** Se sustituyen los trenes Alstom (que regresaron a la línea Madrid-Sevilla) por los AVE de Talgo-Bombardier, conocidos como 'patos'. La oferta de plazas diarias es de 2.480.
- **28-4-2005.** Sustitución en la relación Madrid-Huesca del servicio Altaria por el servicio AVE, también con los 'patos'. La oferta de plazas aumenta en un 41%.
- **Mayo de 2006.** La puesta en marcha, cuatro años después de lo previsto, del sistema de gestión de tráfico ERTMS, permite aumentar la velocidad de los convoyes AVE a 250 km/h. En la relación Madrid-Barcelona se cambia el servicio Altaria por el Alvia, que se ha emplazado hasta la llegada de la línea de alta velocidad a la Ciudad Condal con un tiempo de recorrido de 4 horas y 15 minutos.
- **16-10-2006.** Aumenta la velocidad del AVE a 280 km/h y se incrementa la oferta en un 22% entre Madrid y Zaragoza en periodos de alta demanda y en un 11% de media semanal.
- **19-12-2006.** Inauguración de la estación de AVE de Camp de Tarragona.
- **1-4-2006.** Nuevos aumentos de la oferta de viajes. Un 58% entre Madrid y Camp de Tarragona, 17,7% para el Madrid-Lérida y un 13,3% entre la capital de España y Zaragoza.
- **7-5-2007.** Los trenes AVE aumentan su velocidad a los 300 km/h. Tiempos de viaje: Madrid-Tarragona, 2 horas y 28 minutos; Madrid-Zaragoza, 1 hora y 20 minutos; Madrid-Huesca, 2 horas y 6 minutos.
- **22-6-2007.** Introducción en el servicio AVE de los convoyes de Siemens. Seis de los servicios que se realizaban con Talgos se sustituyen, lo que implica un nuevo incremento del 13,2% de plazas. El 26 noviembre, todos los trenes entre Madrid y Camp son Siemens, con lo que se gana un 3,8% más.
- **20-2-2008.** Inauguración de la línea hasta Barcelona.

**Los usuarios** | La mayor parte de los viajeros que utilizan con frecuencia el AVE aseguran que lo mejor que ofrece es la rapidez y el tiempo que se gana y lo peor el precio que cuestan los billetes

## Rápido, pero demasiado caro

**T**ranscurridos cinco años desde que el 11 de octubre de 2003 se pusiera en marcha la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza, los viajeros están satisfechos por el servicio, pero reticentes con los precios. Para la mayoría de usuarios, lo mejor es la rapidez y el tiempo que se gana y lo peor su carestía.

Por ejemplo, al zaragozano Rubén Sampedro, de 28 años, le viene muy bien coger el AVE hasta Madrid para ir cada tres meses a Canarias a ver a su novia: "Si coges el billete con tiempo como en mi caso, es decir, mes y medio antes, te lo puedes permitir, pero si no, imposible". A este joven el AVE hasta Madrid le ha costado solo 19,95 euros, en lugar de los más de 50 que cuesta, por haberlo sacado con antelación y por disfrutar del descuento que ofrece Renfe si se viaja con conexión aérea. "De otra manera, si tienes que pillar un AVE de hoy para mañana te sale carísimo", comenta.

Sin embargo, la bilbilitana Vanessa Gimeno, de 20 años, está encantada con el AVE: "Antes con los regionales me costaba casi hora y media llegar a Calatayud y ahora en veinte minutos estoy en casa". A ella el billete le cuesta 16,20 euros y no le parece demasiado caro considerando la rentabilidad que le saca al tiempo que gana. "Además, con la tarjeta joven me hacen un descuento de 4 euros", añade.

No piensa lo mismo la madrileña Ana Moreno, que viaja periódicamente entre la capital de España, Sevilla y Zaragoza por trabajo.

## LAS OPINIONES



"Si no lo coges con tiempo y tarifas económicas, el precio del AVE lo hace un poco exclusivo"

RUBÉN SAMPEDRO  
VECINO DE ZARAGOZA



"Es rentable porque voy y vengo a Zaragoza cada día en veinte minutos y ahorro mucho tiempo"

VANESSA GIMENO  
VECINA DE CALATAYUD



"Claro que es caro, pero qué no lo es en esta vida. A mi me gusta el AVE porque da un buen servicio"

TOMÁS GARCÍA  
VECINO DE SEGOVIA



"Es muy caro. Si ves las distancias te das cuenta de que es más barato volar que ir en tren"

ANA MORENO  
VECINA DE MADRID

"A mí me resulta muy caro porque si comparas la distancia que hay entre las ciudades, es más barato volar que ir en tren". Reconoce que hay algunas ofertas por internet y también tarifas estrella, pero "no es suficiente". Asimismo, critica la falta de opciones: "Renfe ha dejado de lado las otras líneas convencionales. O viajas en AVE o no viajas". Considera que la asignatura pendiente de este país era renovar el ferrocarril en general, incluidas las medias distancias, "pero no se ha hecho y la verdad es que no todo el mundo puede

pagar más de 100 euros por hacer 600 kilómetros". Más resignado se muestra el jubilado segoviano Tomás García: "Si, el AVE es caro, pero como todo en esta vida. Se paga, pero da un buen servicio". No obstante, el italiano Gannei Benina, de paso por Zaragoza para ir a Sevilla, denuncia el "precio abusivo" que tiene el AVE: "Desde luego, es muy cómodo, pero si lo tuviera que coger muchas veces me lo pensaría porque es carísimo". Para Ana María Ruiz, natural de Barcelona y también jubilada, el precio del AVE también es dema-

siado alto y pide algún descuento más para los jóvenes y los mayores. "Tengo mucha familia aquí y en Andalucía. Por eso viajo. Me paso fuera de casa tres meses. Así que me vendría muy bien una reducción de tarifas".

Sobre la estación de Delicias, Sampedro critica el calor que se pasa en verano y para Ana María Ruiz lo peor es el "frío horroroso en invierno". Además, denuncia la falta de comodidad de los accesos: "Se necesitarían cintas transportadoras para no andar tanto".

M. LLORENTE

### LA ASPILLERA | Simón Casas \*

## Más renta de situación

**H**ABLAR de lo que ha supuesto el AVE para Zaragoza y la comunidad autónoma de Aragón requiere tiempo y espacio. En general, las infraestructuras del transporte, junto a otros equipamientos, son elementos de primer orden para que los poderes públicos incrementen las

posibilidades de desarrollo territorial, la calidad de vida y, en definitiva, diseñen espacios de atracción que puedan competir para la localización y desarrollo de nuevas actividades. Es el caso del AVE en Aragón.

La mejora de estas redes de infraestructuras cumple una importante función no solo a la

hora de igualar territorios, sino también a la hora de abrirlos al exterior, con lo que se hacen efectivas o productivas unas determinadas rentas de situación. Es el caso del AVE en Aragón.

Percibimos, a la postre, una valoración creciente de las ciudades de tamaño medio, de territorios hasta ahora desatendidos. Ciudades como Zaragoza, sin saturaciones ni aglomeraciones, cuando se les dota de unas adecuadas comunicaciones y un adecuado nivel de infraestructuras, al contar con un medio ambiente de calidad, suponen una alterna-

tiva evidente para la localización de actividades. Se adivinan como espacios muy capaces de acoger y organizar nuevas centralidades y de plantar cara a los emplazamientos neurálgicos tradicionales.

El AVE ha hecho de Zaragoza y Aragón un territorio mejor y con más posibilidades. No es menos cierto que la comunidad autónoma es un gran espacio que requiere continuas políticas de corrección para que quien vive lejos del AVE pueda moverse en términos de calidad.

\* Director general de Transportes