

Renfe pone otro AVE a Madrid, extiende el Alvia a Logroño y refuerza el de Pamplona

El vigésimo tren de alta velocidad operará al punto de la mañana y se completará con los servicios al Norte de España desde el domingo

ZARAGOZA. La crisis económica no parece afectar a la alta velocidad española. Lejos de recortar o congelar su oferta, Renfe implantará el domingo un nuevo tren diario por sentido en la línea Madrid-Barcelona con parada en Zaragoza, el vigésimo que enlazará la estación de Delicias con la de Atocha y el decimosexto con la de Sants. Además, ha decidido extender los servicios Alvia a las comunicaciones de Zaragoza y Barcelona con el norte de España. Así, desde el día 14 también se podrá viajar en Alvia a Logroño y Bilbao, mientras que se duplicará el existente entre Zaragoza, Pamplona, San Sebastián e Irún.

El nuevo trayecto de alta velocidad está dirigido a los ejecutivos, ya que los trenes serán los primeros en partir de las estaciones de cabecera para llegar justo para la apertura de las oficinas comerciales de destino. El tren saldrá de Madrid a las 5.45, llegará a Zaragoza a las 7.04 y dos horas más tarde a Barcelona. En el sentido contrario, partirá de Sants a las 6.00, entrará en Delicias a las 7.31 y acabará en Atocha a las 8.57.

Renfe señaló que su implantación implicará algunos reajustes horarios en el corredor Madrid-Barcelona, aunque apenas afectarán a los trenes con parada en Zaragoza. De hecho, el tren que par-

te ahora a Barcelona a las 6.57 lo hará a partir del domingo a las 7.05 porque vendrá desde Madrid. Y algo parecido pasará con el último convoy del día entre Barcelona, Zaragoza y Madrid, que llegará a Delicias a las 22.51, veinte minutos más tarde, según se puede comprobar en el página oficial de la compañía.

Los viajeros habituales con la Ciudad Condal tendrán una mejora de servicio añadida con los nuevos Alvia que alargan los viajes hasta el norte de España, que les garantizarán dos frecuencias diarias más y casi igualar a los existentes entre Zaragoza y Madrid (18 frente a 20).

El éxito sin paliativos de la alta velocidad se demuestra con el hecho de que no haya parado de crecer y que ya acumule 4,5 millones (hasta el 19 de noviembre) de usuarios desde que se completó la línea hasta Barcelona el pasado 20 de febrero. El aumento de clientes roza el 91% respecto al mismo periodo del año anterior, lo que ha supuesto un varapalo para el puente aéreo entre las dos capitales. A estas alturas, casi ha logrado superar al avión como transporte hegemónico en este corredor.

Además, el negocio es redondo si se analizan las cifras de explotación: el nivel medio de ocupación de los 14.520 trenes que han circulado superaba el 80%.

Estas cifras han ayudado a tomar la decisión de extender el modelo de alta velocidad a las conexiones de Barcelona con la cornisa cantábrica. En este caso, se emplearán los trenes Alvia de ancho variable, que permitirá recortar los tiempos de viaje al correr a 250 kilómetros por hora entre Barcelona y Zaragoza y cambiar a la vía convencional en unos pocos segundos para continuar el viaje por la vía convencional hasta Bilbao e Irún.

Ni siquiera se pueden comparar los tiempos de viaje, ya que los Al-

via sustituirán al actual tren nocturno, que para en muchos más estaciones y circula a menor velocidad por la red convencional. Los clientes que utilizan estos convoyes de noche podrán seguir viajando en ellos, ya que seguirán prestando servicio en la relación Zaragoza-Gijón/Salamanca.

Tiempos de viaje competitivos

Entre Zaragoza y Pamplona habrá a partir del día 14 dos trenes Alvia por sentido, con salida a las 8.44 los días laborables y a las 9.42 los fines de semana y festivos, que complementará al diario de las 11.16. El billete sencillo costará 20,30 euros. El tiempo de viaje es competitivo, dado que se cubre el trayecto en 1 hora y 44 minutos.

Los viajeros que se desplacen a Logroño y Bilbao tendrán que acudir a partir de ahora a la estación de Delicias a las 10.50. El trayecto durará 1 hora y 47 minutos y su precio será el mismo, 20,30 euros. Como el resto de servicios de Alvia, Renfe aplicará el compromiso de puntualidad: devolverá el 25% del importe del billete si llega el tren con un retraso de más de 20 minutos, el 50% si supera los 40 minutos y todo el dinero si llega con más de una hora de demora.

JORGE ALONSO

La nueva oferta ferroviaria

Tren AVE 130 > 1 nuevo servicio

MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA



Características 300 km/h > 397 plazas > 264 Turista > 103 Preferente > 30 Club > **En total=20 trenes diarios**

Trenes Alvia 120 > 2 nuevos servicios

BARCELONA-ZARAGOZA-LOGROÑO-BILBAO



BARCELONA-ZARAGOZA-PAMPLONA-SAN SEBASTIÁN-IRÚN



Características 250 km/h > 238 plazas > 157 Turista > 81 Preferente > **En total=3 trenes diarios**

TODOS LOS HORARIOS EN WWW.RENFE.ES

Nueva negativa a la creación de una lanzadera con Lérida

La compañía ferroviaria reitera que no existe demanda suficiente tras la reciente petición del alcalde ilerdense

ZARAGOZA. La reclamación de una lanzadera de alta velocidad entre Zaragoza y Lérida ha vuel-

to a caer en saco roto. El alcalde ilerdense, Ángel Ros, exigió la semana pasada de nuevo este enlace para cubrir la demanda de decenas de personas que a diario se desplazan para acudir a su puesto de trabajo, pero la compañía insiste en que no han comprobado que exista un número potencial de usuarios que justifique la implantación de la lanzadera.

Como ya publicó este diario, las cifras de utilización de los Avant de Zaragoza a Calatayud y a Huesca son ínfimas, ya que la ocupación media de los trenes no llega al 8% en ninguna de las rutas, un porcentaje similar al que se obtenía por la red convencional con los viejos trenes regionales a los que sustituyeron los modernos Avant. Estos convoyes pueden

transportar a 237 pasajeros, pero recorren los trayectos vacíos: a Huesca llevan una media de casi 16 personas y a Calatayud, 18.

Estos datos son esgrimidos por la compañía para rechazar la ampliación de lanzaderas, aunque el alcalde ilerdense pretende arrancar un compromiso esta semana al director de la red Avant en Cataluña, según informó 'La Mañana'.

La insistencia en negar la explotación de este recorrido contrasta con el hecho de que una lanzadera parta vacía todas las tardes de Zaragoza para cubrir con pasajeros el trayecto entre Lérida y Barcelona. Este mismo tren regresa de nuevo a la capital aragonesa desde Lérida sin que puedan subir los potenciales clientes.

J. A.