

# El tren a Valencia es el doble de caro que el autobús y tarda más por el deterioro de la vía

Teruel Existe reclama tarifas especiales en la provincia para evitar que el ferrocarril siga perdiendo viajeros

TERUEL. Tarifas del siglo XXI para un ferrocarril de principios del siglo XX. La subida general de un 10% en el precio de los billetes para trenes de media distancia ha hecho que el viaje de Teruel a Valencia cueste ahora casi el doble que en autobús. Y ello a pesar de que se tarda más tiempo en llegar al destino debido a las malas condiciones de la vía ferroviaria.

La coordinadora ciudadana Teruel Existe ya ha alertado de que esta falta de competitividad del tren respecto al autobús dejará «fuera de juego» al ferrocarril turolense, que perderá viajeros y será cada vez más deficitario. El coordinador de la plataforma, Miguel Ángel Fortea, reclamó ayer que Renfe contemple «precios especiales» para la provincia, habida cuenta de que la infraestructura entre Teruel y Valencia está sin modernizar, «algo que no ocurre en otras zonas del país».

Desde el pasado día 1 de mayo, el billete de Teruel a Valencia cuesta 14,10 euros en los trenes TRD (Tren Regional Diésel) y 16,60 euros en los MD (Media Distancia), por ser estos más nuevos y confortables. Si el viajero compra la ida y la vuelta, consigue un 10% de descuento por lo que el billete doble en los MD se le queda en 30 euros. Sin embargo, el autobús de Teruel a Valencia cuesta solo 9,81 euros y el viaje de ida y vuelta, 17,66 euros.

En tiempo, el tren también sale perdiendo. Ir de Teruel a Valencia en TRD cuesta dos horas y treinta y cinco minutos. El MD directo, que es dos euros más caro que el anterior, solo acorta el trayecto en 15 minutos. El autobús, por su parte, tarda algo menos de dos horas en hacer el recorrido entre ambas capitales de provincia.

Para empezar, la distancia entre Teruel y Valencia es más larga por ferrocarril, 170 kilómetros frente a los 140 que hay por la autovía Mudéjar. Además, el tren discurre



Salida de un tren hacia Valencia desde la estación de Teruel. ANTONIO GARCÍA/BYKOFOTO

por una vía tortuosa, con fuertes pendientes en los puertos de Escandón y Ragudo y con curvas de radio mínimo que impiden a las máquinas superar los 70 u 80 kilómetros por hora de velocidad en gran parte del recorrido. La transformación de esta línea en alta velocidad es uno de los planes del Gobierno desde hace años, pero el proyecto apenas avanza debido a su alto coste.

## «No sale a cuenta»

Usuarios del ferrocarril criticaban ayer en la estación de Teruel la subida del precio del billete. «A este paso no vamos a coger nadie el tren, porque no sale a cuenta y encima es lento», protestó una mujer, Esmeralda Ruiz. Otra viajera, Paquita Guzman, destacó que «en tiempos de crisis, está muy mal subir tanto el precio de un medio de transporte público

que utiliza la gente normal». La misma fuente quiso destacar que los clientes más comunes del tren en Teruel son los estudiantes y los jubilados «y esos no tienen mucho dinero». Se da la circunstancia de que la subida del precio del billete de los trenes AVE ha sido inferior, de un 2,75%. «Aquí no hay ejecutivos ni grandes empresarios que viajen en tren», continuó la mujer.

De Teruel a Zaragoza, la situación no es muy diferente. El billete del TRD cuesta 15,65 euros y el del MD, que va directo sin parar en localidades pequeñas, 18,45 euros. El primero cubre el trayecto en dos horas y media mientras que al tren directo le cuesta dos horas llegar a la capital aragonesa. Por su parte, el autobús de línea regular que no hace paradas tarda igualmente dos horas en llegar a Zaragoza, pero el precio del

billete son solo 10,11 euros. No obstante, el autobús que se detiene en los pueblos utiliza tres horas para hacer el viaje.

La vía férrea entre Teruel y Zaragoza fue modernizada hace ahora cuatro años, pero la actuación no incluyó la mejora del trazado en los puertos de montaña de Cuencabuena y Paniza (Zaragoza) por lo que al llegar a estas zonas los trenes tienen que disminuir notablemente su velocidad. La construcción de variantes en estos dos puertos está ahora en fase de estudio informativo.

«Teruel necesita un trato especial, porque su situación no es tan buena como la de otras provincias», reiteró Miguel Ángel Fortea. «Subir el precio del billete sin que se haya mejorado el servicio es desanimar a la población a que use el tren», añadió.

M<sup>a</sup> ANGELES MORENO

## LA OPINIÓN Luis Sabio\*

### La cruda realidad

MUCHO tiempo llevamos luchando por la mejora y el mantenimiento del ferrocarril en Teruel. Y muchos son los intentos que en los últimos años han surgido para modernizar la línea Zaragoza-Teruel-Valencia.

Pero la realidad se impone. Hacia Valencia el trazado de la vía es deficiente y los trenes no pueden desarrollar velocidad. Hacia Zaragoza la infraestructura está mejor, pero los puertos de Cuencabuena y Paniza siguen siendo un obstáculo que rompe la marcha rápida de las máquinas. Tampoco tiene doble vía y el cruce de trenes sigue haciéndose en las estaciones. Este iba a ser un trayecto en alta velocidad, pero, de nuevo, la realidad es distinta.

Por ello, entiendo que la negociación que está llevando a cabo la DGA para lograr un convenio a tres bandas con Renfe y Adif es una buena idea. Con la participación de todos, el Gobierno aragonés aportará financiación al tren en proporción a las mejoras que se hagan en la infraestructura férrea. Sin ellas, los aragoneses no debemos pagar más.

\*Presidente de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Teruel

## El Gobierno anuló en 2011 la electrificación de la vía del tren

Salgado argumentó que tenía un «elevado coste» y paralizó el proyecto, pero evitó hacerlo público. Chesús Yuste critica la «desagradable sorpresa» y pide compromisos al actual Ejecutivo

MADRID. El proyecto de electrificación de la línea ferroviaria entre Teruel y Zaragoza está oficialmente suspendido desde hace ya más de un año. El Gobierno central no lo anunció cuando tomó la decisión, pero ahora se ha cono-

cido que en abril de 2011 aprobó informar «desfavorablemente» sobre la inversión de 90,4 millones de euros para la mejora de la vía ferroviaria entre las dos capitales aragonesas. El acuerdo aludía al «elevado coste» que tendría para el Gobierno central esta mejora en la línea aragonesa. El documento ha salido ahora a la luz a instancias del diputado de CHA, Chesús Yuste, quien preguntó en el Congreso sobre los motivos por los que no se licitaba el proyecto de mejora de la vía.

En la respuesta a Yuste, el actual Gobierno se remite a un escrito del entonces llamado Minis-

terio de Economía y Hacienda, que dirigía la socialista Elena Salgado fechado en abril de 2011, un mes antes de las elecciones autonómicas. En el escrito, se indicaba que el proyecto de electrificación «requería un fuerte compromiso» inversor que debía plantearse «a largo plazo». Además, advertía de las «elevadas cargas financieras» que dudaba que se pudiesen llegar a rentabilizar algún día.

En la respuesta, el Ministerio de Fomento recuerda el veto del anterior Ejecutivo socialista, pero evita asumir ningún compromiso hasta la presentación del nuevo

plan de infraestructuras, que sitúa en julio de este año.

## «Un eje que vertebra Aragón»

El diputado de CHA lamentó que «si nos costó mucho más tiempo del previsto completar una autovía Norte-Sur en Aragón que uniera nuestras tres capitales, ahora sabemos que también nos va a costar mucho más tiempo tener una infraestructura ferroviaria moderna para ese mismo eje».

Yuste, que relató la «desagradable sorpresa» de conocer ahora por una respuesta parlamentaria que el proyecto «se paralizó por el anterior gobierno», critica que el

actual Ministerio de Fomento «tampoco se compromete a dar ninguna fecha para reiniciarlo».

Yuste reclama al Ejecutivo que la mejora de la línea ferroviaria entre Zaragoza y Teruel «sea una de las prioridades» del plan de infraestructuras que está preparando el nuevo Gobierno central, «tanto en plazo de ejecución como en inversión», recalca. Además, valora que «tiene que ser una línea básica de comunicación entre el Mediterráneo y Europa, porque es una obra que vertebrando Aragón permitiría la comunicación entre Zaragoza, Teruel y Valencia».

J. MORALES