

El Teruel-Valencia en el día, un tren condenado a la desaparición por una gestión inadecuada

La pérdida del servicio se ha fraguado con una expulsión de los viajeros y era una crónica anunciada hace tiempo

F.J.M.
Teruel

La supresión definitiva por parte de Renfe del tren que enlazaba Teruel con Valencia a primera y última hora del día, aunque desde 2013 ya no era así porque en esa fecha se empezó a prestar en días alternos, ha supuesto un nuevo mazazo para la movilidad de los turolenses. Mientras desde todos los ámbitos políticos e institucionales se incide en que garantizar la movilidad mediante el transporte público es clave para combatir la despoblación, la provincia pierde servicios desde hace tiempo tanto por ferrocarril como por carretera. Lo ocurrido ahora con el tren entre Teruel y Valencia es una crónica anunciada consecuencia de una política comercial de Renfe alejada de la realidad de los territorios despoblados, y de un Ministerio de Transportes que mira hacia el largo plazo en sus inversiones pero no atiende a corto plazo las necesidades de los ciudadanos.

Lo del tren entre Teruel y Valencia es para analizarlo detenidamente. Durante la última semana ha habido pronunciamientos de todo tipo, primero de la Plataforma en defensa del ferrocarril de Teruel, que reaccionó de forma inmediata, y después de algunas fuerzas políticas e instituciones, además del movimiento vecinal. Se han echado en cambio en falta otras reacciones ahora que el ferrocarril gana en potencial para el transporte de mercancías, mientras que sigue teniendo una sangría en el de viajeros, y no precisamente por la covid.

EL APUNTE

Avalancha de iniciativas a debatir en los próximos días en las instituciones

Tras el anuncio de la desaparición definitiva del servicio de tren entre Teruel y Valencia, que por la covid ya no se prestaba provisionalmente desde hace un año, se han presentado numerosas iniciativas a debatir en los próximos días y semanas en las instituciones.

Ha coincidido en el tiempo el anuncio de la desaparición de este servicio y de otros en el resto de la Comunidad Autónoma que financiaba el Gobierno de Aragón, con una contestación del Ejecutivo central a una pregunta de Compromís en el Senado sobre la evolución en el número de viajeros que ha tenido esta línea a lo largo de la última década.

Hitos en la línea

Esos datos y un repaso de algunos hitos durante esa década permiten reflexionar y comprender qué ha sucedido, sin ánimo de esa costumbre tan habitual que tienen los dos partidos mayoritarios de echarse la culpa entre ellos, y a la que no son ajenos el resto de formaciones que en algún momento han tenido corresponsabilidades de gobierno aunque parezca que con ellos no va la cosa.

Esta semana se debatió en la Comisión de Transportes del Senado una moción presentada por el PSOE sobre la necesidad de impulsar un Pacto de Estado por la movilidad, en la que se apelaba a

la necesidad de garantizar el derecho a la movilidad y la cohesión social y territorial, y que fue enmendada por varias formaciones.

En la exposición de motivos de dicha iniciativa se citaba al filósofo José Antonio Marina para argumentar que “un Pacto de Estado es un instrumento para mejorar el funcionamiento de la democracia en ciertos temas de decisiva importancia para la ciudadanía” y requiere que “todos los partidos y fuerzas sociales estén dispuestos a trabajar a partir de una base común” para lograr “un acuerdo básico sobre algunos principios, y estructuras fundamentales”.

Desde hace décadas ese Pacto de Estado ha brillado por su ausencia a la hora de garantizar una cohesión territorial, a pesar de los fondos europeos de cohesión que han llegado, buena parte de los cuales se han destinado a todo lo contrario, desvertebrar territorialmente el país mediante infraestructuras como el Ave mientras el ferrocarril convencional se dejaba en el olvido.

Ha sido una política a todas luces premeditada, probablemente por ignorancia, orientada a primar los grandes núcleos urbanos y las zonas más pobladas como el litoral, mientras se vaciaba esa España interior por falta de infraestructuras, servicios y, sobre todo, posibilidades de desarrollo y una mala imagen forjada intencionalmente también y que acabó asumiendo toda la ciudadanía.

Ahora se le quiere dar la vuelta al haber entrado de lleno el tema de la cohesión territorial y la despoblación en el debate político dentro de las instituciones, que es lo que hacía falta, no solo



Viajeros esperando la llegada del tren en la estación de Adif en la capital turolense

EL MOTIVO DEL DESCENSO DE PASAJEROS

16.200
VIAJEROS

al año tenía el tren diario entre Teruel y Valencia en 2009 que permitía viajar a primera hora y regresar a última del día para realizar gestiones.

2.700
VIAJEROS

al año tuvo el tren entre Teruel y Valencia en 2019, que desde 2013 empezó a circular en días alternos, con lo cual no se podía viajar en el día.

hacia fuera de cara a los ciudadanos sino desde donde se toman las decisiones. Eso sí, esta semana el secretario general del Reto Demográfico, Francisco Boya, advertía también en el Senado que no iba a ser fácil revertir la situación creada, que no sería de la noche al día, y que lo que se estaba estableciendo ahora era una estructura para poder dar un giro a las políticas erróneas aplicadas.

En cambio, la dinámica sigue siendo la misma si desaparecen trenes de la España interior y continúa el desvío de los viajeros hacia las grandes líneas y el Ave, sobre el que hay que recordar el in-

forme de 2018 del Tribunal Europeo de Cuentas, que cuestionaba la política seguida con la alta velocidad en España: en definitiva lo que se ha hecho es acercar las grandes ciudades para aislar más todavía a esa España interior, despoblada o vaciada cuya existencia hoy día todos admiten.

Para las líneas convencionales se exige la rentabilidad económica, y si no la cumplen se cierran o se suprimen servicios, como está ocurriendo ahora con la relación Teruel-Valencia, pero en cambio el Ave, que no es rentable económicamente, se sigue apoyando para acercar los grandes núcleos

EVOLUCIÓN DE VIAJEROS Y ALGUNOS HITOS EN LA INFRAESTRUCTURA Y EL MATERIAL DE LA LÍNEA DE TREN ZARAGOZA-TERUEL-SAGUNTO

GOBIERNO DE ESPAÑA: JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO

MARIANO RAJOY

GOBIERNO DE ARAGÓN: MARCELINO IGLESIAS

LUISA FERNANDA RUDI

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
MD Teruel-Valencia (viajeros al año)	16.200	16.700	16.100	13.200	9.300	3.200

Desde el 20 de junio se modifican los horarios y el primer tren de la mañana (Teruel-Valencia) y el último de la noche de regreso (Valencia-Teruel) pasan a circular en días alternos, no en el mismo día, con lo cual es imposible ir y volver en la misma jornada para hacer gestiones.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
MD Valen-Ter-Zgz-Huesca (viajeros al año)	148.600	152.100	161.300	172.300	163.200	142.500

Comienzan a circular los trenes modernos S599 en sustitución de los TRD (594). Los tiempos de viaje se reducen considerablemente, con una duración en torno a las dos horas entre Teruel y Zaragoza y continuación directa de trenes hasta Huesca.



Los trenes que iban a Huesca se cortan a partir de este año en Zaragoza y dejan de ser directos. Para llegar a la capital oscense hay que enlazar con otro servicio en un 596 que sale sobre una hora más tarde. Se modifican horarios y paradas entre Valencia y Zaragoza, en ambos sentidos, y se incrementan los tiempos de viaje.

LA SITUACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS



de población y desvertebrar más todavía los pequeños. No es una apreciación a la ligera, sino que los estudios científicos así lo corroboran, como es el caso del informe "Contabilidad financiera y social de la alta velocidad en España" publicado por la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea).

En dicho estudio sus autores, Ofelia Betancor, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Fedea, y Gerard Llobet, del CEMFI (Centro de Estudios Monetarios y Financieros) y el CEPR (Centre for Economic Policy Research), aseguran que los Ave no cubren la inversión que requieren para construirlos, "lo que implica que, teniendo en cuenta los niveles de demanda, estas inversiones no serán rentables ni para las empresas ni para la sociedad".

De ahí que para atraer viajeros, como explica Francisco Gómez, de la Plataforma en defensa del ferrocarril de Teruel, se desvíen viajeros de las líneas convencionales, como la turolense, hacia el Ave y la Larga Distancia. Prueba de ello es que Renfe ofer-

ta viajar de Zaragoza a Valencia con trasbordos en Tarragona o Madrid de esta forma, en ocasiones en menos tiempo que haciéndolo por la línea de Teruel, e incluso más barato acogiéndose a descuentos si se contrata con suficiente antelación. A ello se suma la eliminación de trayectos de largo recorrido como el servicio que llegaba hasta Cartagena por el eje turolense y enlazaba con el País Vasco en Zaragoza.

Premeditación

Para Paco Gómez, lo que está pasando con la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza no es fruto de la casualidad y mucho menos del desinterés de los turolenses hacia el ferrocarril. "Es un plan muy bien meditado para que esto no funcione", argumenta. Pone como ejemplo horarios inadecuados que no responden a las necesidades de los viajeros, una ausencia de política comercial que fomenta el uso del ferrocarril sin posibilidad de descuentos como sucede con las grandes líneas, y con tiempos de viaje larguísimos y para nada competitivos.

Una prueba de ello es el servicio entre Teruel y Valencia que acaba de ser suspendido definitivamente. Este tren cubría en días alternos el trayecto entre Teruel y Valencia a primera y última hora. Al hacerlo en días alternos no servía para nada, ya que circulaba solo los lunes, miércoles, viernes y sábados entre Teruel y Valencia con salida a las 7:33 horas, pero sin regreso a última hora del día. En cambio, los martes, jueves, sábados y domingos este tren circulaba con salida de Valencia a las 19:07 horas y llegada a Teruel a las 22:38, pero esos días no había tren a primera hora de la mañana.

Circulan otros trenes entre Zaragoza y Valencia con parada en Teruel que permiten viajar a la capital valenciana o volver, pero por los horarios de regreso solo es posible permanecer en ella unas pocas horas. En cambio, el que había hasta 2013 permitía estar todo el día para realizar gestiones.

Ese tren salía a primera hora del día y volvía a última de la noche, de lunes a domingo, con lo cual tenía una demanda que desapareció por completo cuando pasó a funcionar en días alternos, es decir, que la ida circulaba un día y la vuelta al otro, un sentido que provocó al poco tiempo que se quedara sin viajeros, pese a lo cual el Gobierno de Aragón siguió financiándolo siendo consciente de que no servía para nada porque el que tenía utilidad al garantizar la movilidad y vertebración del territorio era el que funcionaba a diario.

Desde la Plataforma del ferrocarril aseguran que políticas de ese tipo son las que han conducido al tren de Teruel a la situación actual, porque se ha expulsado a los viajeros con horarios inadecuados, una mala calidad del servicio y tiempo de viajes excesivo, además de continuos cortes en la línea que facilitan que los usuarios busquen otras alternativas y luego no regresen porque Renfe tampoco los fideliza para que lo hagan; por el contrario, ha aprovechado la situación para desviarlos hacia el Ave y la Larga Distancia con ofertas y tiempos de viaje muy competitivos si se compara con lo que cuesta hacer el viaje por la línea recta que es el eje Sagunto-Teruel-Zaragoza.

La evolución del número de viajeros entre 2009 y 2019 -último año antes de la pandemia que permite hacer un análisis comparativo- es significativa para comprender esta expulsión de viajeros tanto en el caso del servicio

Teruel-Valencia como del Zaragoza-Valencia por Teruel.

Los datos de viajeros, facilitados por el Gobierno central al parlamentario de Compromís en el Senado, Carles Mulet, pueden verse en la parte inferior de estas páginas junto a algunos hitos significativos que se han producido en el tren durante el mismo tiempo.

Así, llama la atención que el tren entre Teruel y Valencia tuviese en 2009 un total de 16.200 viajeros y esa cifra descendiese una década después, en 2019, hasta solo 2.700. En esa caída del número de pasajeros hay varios momentos. Hasta 2011 se mantiene por encima de los 16.000 y al año siguiente desciende a 13.200, pero el descalabro se produce en 2013 cuando cae a los 9.300 y se hunde hasta los 3.200 al año siguiente.

Convenio de Renfe y DGA

El motivo no fue que los turolenses se cansaran de usar este tren, sino que Renfe, de conformidad con la DGA en el convenio que se suscribió ese año, los expulsó. Es el 20 de junio de 2013 cuando tras el convenio entre ambas administraciones se suspenden seis trenes a la semana y el servicio deja de circular a diario para hacerlo en días alternos. Es decir, desde esa fecha es imposible viajar a Valencia en el día para hacer gestiones, ir de compras o de turismo. La caída en el número de viajeros no es responsabilidad por tanto de los turolenses, que utilizaban ese tren, sino de una nefasta política comercial de Renfe con el beneplácito de la DGA que es la que financiaba el servicio. Para algunos fue algo premeditado dirigido a eliminar con el tiempo definitivamente ese tren al no tener pasajeros, como así ha sucedido.

Como contrapartida, en la evolución de los viajeros se observa cómo en la relación Huesca-Zaragoza-Teruel-Valencia aumenta el uso del tren hasta el año 2013. En la primera década del siglo se había acondicionado la vía entre Teruel y Zaragoza, lo que permitió en 2009 introducir los nuevos trenes S599 en sustitución de los antiguos TRD (599). Eso supuso una reducción considerable de los tiempos de viaje entre Teruel y Zaragoza con una duración del recorrido en torno a las 2 horas, indican fuentes de la Plataforma del ferrocarril. Además, se puso la continuación directa de trenes hasta Huesca sin tener que hacer trasbordos.

El resultado fue el crecimiento de los viajeros, que de los 148.600 en 2009 aumentó a los 152.100 al año siguiente y fue creciendo hasta 2012 cuando se alcanzaron 172.300 usuarios. En cambio, en 2013 cayó a 163.200 y empezó a disminuir progresivamente en los años siguientes hasta los 124.200 que hubo en 2016.

El motivo de esa caída está asociada a un cambio de la política comercial de Renfe a partir de 2013, ya que todos los trenes entre Valencia y Huesca se cortaron en Zaragoza. Para enlazar con la capital oscense se puso un tren que salía una hora más tarde y cuyo servicio se prestaba con un 596, los conocidos popularmente como tamagochis. Además, fuentes de la Plataforma indican que ese año se modificaron los horarios y las paradas entre Valencia y Zaragoza y se incrementaron los tiempos de viaje, con lo cual se desincentivó el uso del ferrocarril y se perdieron viajeros por una política comercial errónea auspiciada por la DGA puesto que subvencionaba los trenes.

En el cuadro de la parte inferior se nota un incremento tras la puesta en marcha del Plan Director de mejora de la línea, de igual forma que se ven descensos cuando se producen accidentes de fuerte impacto mediático, como el descarrilamiento de un tren de viajeros en 2015, se da una mala imagen por cuestiones como las limitaciones de velocidad durante años, o se producen cortes prolongados en la línea por obras, que si bien están dirigidos a mejorar la infraestructura y el servicio, después no se hace nada para recuperar a los viajeros que se han perdido.

La conclusión es que al igual que la falta de políticas de cohesión territorial provocó a lo largo de las décadas el vaciamiento de la España despoblada, la ausencia de políticas comerciales adecuadas en la línea de Teruel y la potenciación de las grandes líneas lo que han hecho ha sido expulsar a los viajeros del tren convencional. Parece claro a todas luces la relación causa efecto en el devenir de la línea y su uso, con lo cual las administraciones deberían corregir las políticas erráticas que han aplicado durante tanto tiempo, asumiendo cada cual sus competencias sin tibiezas, con contundencia y sin medias tintas, y cumpliendo con el mandato constitucional de la cohesión social. Lo demás es política de gallinero.

PEDRO SÁNCHEZ

JAVIER LAMBÁN



Fuente: Elaboración propia a partir de la respuesta del Gobierno al senador de Compromís, Carles Mulet, sobre el número de viajeros anuales en las relaciones de Media Distancia con Valencia (3 de marzo de 2021), y hemeroteca de Diario de Teruel