

Las organizaciones empresariales afirman que la modernización tiene que llegar «con más inversiones» para que no se reduzcan las prestaciones actuales.

«No somos una estación de paso»

DAVID CHIC
Zaragoza

La alta velocidad ferroviaria a 350 kilómetros por hora promete revolucionar el actual mapa de conexiones. Por eso desde el tejido económico y social de Aragón estarán «ojo avizor» para confirmar las intenciones de Renfe de mejorar las paradas en Zaragoza. Por el momento están a la espera y todavía se recuerda que una frecuencia a las siete de la mañana se suprimió con la promesa de su regreso y que eso todavía no ha sucedido.

La presidenta de Cepyme en la comunidad, María Jesús Lorente, incide en la idea de que esta renovación de los trazados «no puede pasar de largo» en Aragón por la importancia laboral que tiene la alta velocidad. «Existe una gran demanda que se puede observar todos los días en la estación de Delicias», precisa.

Una evidencia que comparte el secretario general de la Cámara de Comercio en Aragón, José Miguel Sánchez. Además, destaca que esta modernización tiene que llegar «con más inversiones» para que no se reduzcan las prestaciones actuales y que de forma paralela se trabaje en la mejora de otro tipo de inversiones pendientes.

En este sentido, recuerda que la Cámara de Comercio está trabajando en un informe sobre la necesidad de crear un tejido eficaz y accesible que dé un servicio de cercanías a todo el entorno de Zaragoza, pero en unos términos más ambiciosos que la línea actual. «Los argumentos que ha usado el Ministerio de Transportes hacen trampa desde el principio», explica.

De forma paralela, desde la Cámara se recuerda que la comunidad lleva «doce años» reclamando una segunda estación de alta velocidad en Plaza para aumentar los servicios que ofrece la red en la ciudad.

Otro de los elementos de debate en la nueva propuesta, además de garantizar un mayor número de paradas y de frecuencias, está

en el precio de los trayectos. Desde Cepyme evidencian que en algunos momentos de hora punta pueden llegar a superar los 150 euros y que no se ofrecen viajes suficientes para la demanda existente.

El precio de los billetes

«Aunque estemos en la mitad del trayecto entre Madrid y Barcelona tienen que reconocer que estamos en un territorio central para la línea», señala Lorente. Por eso lamenta el precio «desorbitado» que alcanzan los billetes desde la liberalización de la línea y la entrada de otros operadores. «Las frecuencias que facilitan el trabajo son las más afectadas, tenemos todo el derecho del mundo a realitzar estas reclamaciones para una verdadera mejora del servicio», indica.

Este abandono de los usuarios con menor poder adquisitivo también preocupa en la Unión de Consumidores de Aragón (UCA). El presidente de la entidad, José Ángel Oliván, explica que «la preocupación por la velocidad o por las paradas» tiene menos trascendencia que el encarecimiento del servicio. «El tren tiene muchos usos laborales y profesionales y por ese motivo debería ser más accesible», afirma.

Por esta razón reclama «más frecuencias y más unidades» sobre las vías en un intento de lograr una democratización de los trazados que se ha perdido en los últimos años.

La mejora del servicio ferroviario en Aragón estableciendo una red de cercanías funcional es otro de los aspectos que reclaman desde Cepyme y en este sentido se muestran dispuestos a realizar «todos los esfuerzos posibles» para garantizar un avance significativo que se sume a la mejora de la alta velocidad. «Necesitamos que los trenes den un buen servicio y garantizar su mantenimiento, no podemos descuidarnos», inciden. ■