Domingo, 1 de noviembre de 2026

TRAGEDIA FERROVIARIA

Alerta entre los empresarios por el posible corte de la línea de tren Madrid-Barcelona

El cierre de la circulación podría generar daños en el turismo o los negocios de Zaragoza, según advierten desde la Cámara de Comercio

kioscoprensaiberica#c[illegible]acion[illegible]

RAÚL GASCÓN
Zaragoza

El anuncio que realizó el pasado viernes el ministro de Transportes, Óscar Puente, sobre el posible corte de la línea ferroviaria entre Madrid y Barcelona, que cruza Zaragoza, ha sentado como un terremoto entre el sector económico de la comunidad. Las alarmas se han encendido en las asociaciones de empresarios, que ya analizan el posible impacto que ello tendría entre las empresas y a nivel social, con multitud de personas desplazándose de forma recurrente a las dos principales ciudades del país.

La noticia saltó en plena rueda de prensa del ministro, en la que anunció que su departamento estaría valorando cortar la línea de alta velocidad entre Madrid, Zaragoza y Barcelona, que usan unos 40.000 viajeros al día, para acometer la remodelación de la infraestructura. Y, además, comenzaría ya «a principios del año que viene» con el tramo que va desde la capital de España hasta Calatayud, del que Puente reconoció que está «en unas condiciones francamente mejorables».

Desde la Cámara de Comercio inciden en que la prioridad es premiar la seguridad, pero reclaman al Ministerio de Transportes mayor concreción sobre los planes a futuro en esta línea para poder trabajar con previsión. «El ministro no ha aclarado qué se va a hacer, si se podrá actuar en menos tiempo, si hay que cerrar o si es compatible o no con los trabajos», expone el director general de la institución, José Miguel Sánchez.

Con ello, a juicio de esta entidad, el impacto se notaría en multitud de ámbitos, desde el profesional para la hostelería y el turismo, hasta el ámbito familiar, viajes personales o enlaces con los aeropuertos de Barajas o de Sants. Solo en Zaragoza paran entre 56 y 64 circulaciones diarias de Renfe, Iryo y Ouigo. Esto puede hacer que otros negocios se disparen, como el de los coches de alquiler, cuya ocupación, dice el responsable de la Cámara, se ha disparado desde que se han ido acumulando los retrasos en la alta velocidad.

Asimismo, lamenta que la acumulación de fallos en la alta velocidad vaya a producir otras consecuencias con pérdidas incalculables a largo plazo. «La marca España ha quedado destrozada. Cuando teníamos visitas de embajadores, siempre poníamos como ejemplos la alta velocidad o el número de trasplantes, con indicadores que ponían muy en valor la marca España. Pero esto va a afectar de una manera muy importante», incide José Miguel Sánchez.

De hecho, buena parte de la línea entre Madrid y Zaragoza sigue acumulando retrasos en varios tramos, vigentes desde el accidente de Adamuz, que destapó las preocupaciones por el estado de la red ferroviaria. En prácticamente todo el tramo de Calatayud a la capital española no se pueden superar los 230 km/hora, con puntos donde la limitación llega a 160.

Ante esta situación, desde la Cámara de Comercio exigen soluciones claras y, sobre todo, alternativas para los usuarios que recurrentemente se desplacen hacia ambas ciudades, que son importantes polos de negocios y turísticos. La alta velocidad hizo desaparecer la conexión aérea entre Zaragoza y Madrid, una ruta que existía desde 1951, si bien, a día de hoy, sería complicado mantener una línea aérea de estas características. «Hay que analizarlo con detenimiento, plantear alternativas y estudiar cómo compensarlo, porque va a



Viajeros en la estación Delicias hacen fila frente a los mostradores de información.

Precedentes. Promesas ministeriales

Puente, hace un año: «Zaragoza será la primera ciudad con el AVE a 350»

LAURA CARNICERO
Zaragoza

El pasado 21 de diciembre, el ministro de Transportes, Óscar Puente, concedió una entrevista con el grupo editor Prensa Ibérica, al que pertenece EL PERIÓDICO DE ARAGÓN, en la que hablaba de la implantación de la alta velocidad de 350 kilómetros por hora. Era el reto, el nuevo hito de la alta velocidad española después de décadas funcionando (casi) como un reloj. Apenas dos meses después de esa entrevista se produjo la tragedia ferroviaria de Adamuz. Y este pasado miércoles, el segundo golpe con el accidente entre el AVE y el Iryo en Urda (Toledo).

Ambos accidentes ferroviarios suman más de cien muertos a falta de que finalice la búsqueda e identificación de víctimas en Toledo. Y el ministro de Transportes ha pasado de hablar de la implantación progresiva de esa alta velocidad a 350 km/h a plantear seriamente el cierre de la conexión ferroviaria Madrid-Zaragoza-Barcelona para acometer las obras de renovación de la infraestructura, empezando por el tramo de Madrid-Calatayud. Un planteamiento que contestan usuarios y empresarios y que dejaría a la capital aragonesa aislada de las dos principales ciudades españolas, y cambiaría radicalmente el mapa de la movilidad en Aragón.

Cuando Puente habló por primera vez de implantar los viajes a 350 km/hora entre Madrid y Barcelona, saltaron las alarmas en la capital del Ebro y su alcaldesa, Natalia Chueca, reclamó claridad al ministerio para que ese incremento de la velocidad no se tradujese a una pérdida de paradas y servicio en la capital aragonesa.

El ministro dio respuesta a esa inquietud en la entrevista con Prensa Ibérica: «Zaragoza será la primera que tendrá la infraestructura preparada para ir a 350. En Cataluña tienen que celebrarlo porque también se van a beneficiar, pero la beneficiaria directa e inmediata del cambio de velocidad va a ser Zaragoza». Además, ya reconocía que el tramo de la vía que necesitaba con más urgencia los cambios era el de Madrid-Calatayud, tal y como recalcó este pasado viernes.

Un reto que ahora queda en segundo plano, con la confianza quebrada en el sistema ferroviario de un país que por primera vez se plantea el corte total de una línea de alta velocidad para acometer su reforma con el objetivo, dijo Puente, de reducir los plazos de unos 5 años de trabajo, a unos 24 meses. ■