

# La demanda triplica la capacidad de la lanzadera Calatayud-Zaragoza

Renfe reconoce, sin embargo, que la media de ocupación del servicio sigue sin superar el 8%

El Ayuntamiento sostiene que el tren podría llenarse ajustando el horario a las necesidades

ZARAGOZA. La demanda diaria de viajeros entre Zaragoza y Calatayud triplica con creces la capacidad de la lanzadera de alta velocidad que une ambas ciudades. El estudio funcional de la terminal de autobuses deja en evidencia que más de la mitad de los usuarios (en torno a 1.200 personas) realiza este trayecto, por lo que hay más de 600 potenciales clientes para los trenes Avant. Esta cifra no tiene en cuenta las cuatro rutas regulares para funcionarios que fleta Automóviles Zaragoza, dirigida a médicos, juristas y profesores de instituto que comunican ambas ciudades al punto de la mañana y a la hora de comer, que utilizan una media de 160 profesionales todos los días laborables.

Renfe mantiene un tren lanzadera para cubrir los servicios de Calatayud y Huesca, que circulan a 250 km/h y cuya velocidad lo convierte en competitivo espec-

to a la carretera. Sin embargo, los horarios no están adaptados a la demanda potencial y diez meses después de su estreno sigue con una media de ocupación del 8%, según reconoció ayer Renfe.

El número de usuarios es similar al que se obtenía por la red convencional con los viejos trenes regionales a los que sustituyeron los modernos Avant. Estos trenes pueden transportar a 237 pasajeros, pero recorren los trayectos casi vacíos: a Calatayud llevan una media de 18 personas.

## Los motivos del viaje

Los números contrastan con los de los usuarios del transporte por carretera. El estudio funcional de la estación de autobuses de Calatayud, basado en encuestas a más de 600 usuarios, avaló en 2004 que el 52,6% viajaba a la capital aragonesa. La proyección establecía una leve variación, de los 1.158

contabilizados a diario en aquel año a los 1.338 previstos para el año 2015. La mayoría (34,5%) llegaban a Calatayud procedentes de su casa y, en forma decreciente, del colegio o a la universidad (19%), del médico (11,4%), de hacer compras (11,1%), de visitar amigos o familiares (11%), del trabajo (6,3%), de hacer gestiones (3,1%) o de pasar un rato de ocio (3,6%).

El estudio de la CAI sobre empleo y población reconoce que la Comunidad de Calatayud es, junto a la de Zaragoza, de la que más población sale a trabajar fuera de su entorno inmediato. Y en el caso de Calatayud, de la que también reciben más población foránea que se desplaza para trabajar.

El Ayuntamiento de Calatayud sostiene que con tan solo modificar los horarios para ajustarlos a la demanda se podrían llenar los trenes. "Este servicio no es competitivo ni en horarios ni en precio. El precio por kilómetro entre Zaragoza y Calatayud es el más caro de España, por lo que es necesario modificar los horarios y precios, para que el servicio sea competitivo", enfatizó el portavoz de CHA, Fernando Anglada.

El concejal nacionalista apuntó que la compañía ferroviaria podría

estar analizando una adaptación de los horarios, según la información de la que dispone, y que podría aplicarse antes del verano.

Fuentes oficiales de Renfe insistieron en que han probado distintos horarios en los últimos años para ajustarse a las hipotéticas demandas, sin que en ningún caso se haya logrado remontar las cifras de ocupación de los convoyes, tanto por la línea de alta velocidad como por la convencional.

Anglada rebate la explicación al analizar los actuales horarios, que parten de Zaragoza a las 9.00, a las 13.00 y a las 20.05 y regresan a las 10.35, 13.40 y a las 20.45). Anglada apuntó que el objetivo principal es "conseguir que el primer tren salga de la estación bilbilitana, y no de Zaragoza, para que la gente pueda llegar a la capital a tiempo para cumplir un horario de funcionario o de estudiante, y no a media mañana, como ahora".

A su juicio, los horarios de mediodía tampoco atienden las necesidades, y el de la tarde, en menor medida. Anglada achacó el problema al hecho de que Renfe solo disponga de un tren para atender los servicios de Calatayud y Huesca.

J. ALONSO