

La estación de Plaza triplicaría el uso de las cercanías al captar casi 3.000 viajeros al día

El anteproyecto plantea construirla junto a Plaza Imperial por demanda, costes y facilidad de accesos

Requiere lanzaderas de bus para trasladar a los trabajadores hasta las empresas

ZARAGOZA. La estación ferroviaria de Plaza triplicaría el número de usuarios de la línea de cercanías de Zaragoza y sumar más de 887.000 viajeros al año. Así lo indica el anteproyecto redactado por la consultora de ingeniería Idom, que recomienda ubicar la parada junto al centro comercial por tener la mayor demanda potencial, los costes más ajustados y los mejores accesos de los cuatro emplazamientos analizados.

Frente a los mil viajeros de media diaria que registra actualmente la línea Casetas-Miraflores, la de Plaza podría captar casi 3.000 en los días laborables con tan solo recorrer los ocho kilómetros que separan la estación de Delicias de la plataforma logística. Y lo justifica en el hecho de que unas 10.800 personas trabajen en el macropolígono logístico y que el centro comercial genere 16.000 visitas mensuales.

El estudio de demanda incluido en el anteproyecto establece tres horizontes para la explotación -2015, 2020 y 2030- y, en el peor de los casos, prevé 38.000 desplazamientos diarios, de los que el ferrocarril podría llegar a captar aproximadamente el 8%. En caso de llenarse todas las parcelas de Plaza, este número se dispararía hasta superar los 63.000 viajes al día.

Para cumplir las necesidades de las empresas, el estudio de demanda plantea que los trenes circulen con una frecuencia de 30 minutos en las horas punta y se aumente a 60 minutos en el resto de la jornada. Y se defiende construirla junto a Plaza Imperial porque genera casi el 40% de los desplazamientos de todo el polígono pese a suponer únicamente el 3,5% de su superficie.

Una inversión de 6 millones

Su construcción en el emplazamiento recomendando, junto al aparcamiento norte del centro comercial, requiere una inversión cercana a los 6 millones de euros. Supondría un ahorro de más de un millón respecto a la opción más cara de las otras tres estudiadas. Para ajustar al máximo los costes, se apuesta por una intervención sencilla, con un andén de 160 metros de longitud y un pequeño edificio, cuyo coste de eje-

Las ubicaciones analizadas



HERALDO

CRECIMIENTO

44%

La línea de cercanías que une Casetas y Miraflores ha incrementado un 44% el número de viajeros en el último año gracias a la apertura de la estación de Goya en abril. La nueva parada no solo le dio centralidad y, por tanto, más capacidad de captar clientela, sino que vino acompañada de un incremento del 12% de los servicios. Los regionales que antes pasaban de largo por el túnel de Goya empezaron a parar, utilizándose como cercanías en el tramo urbano.

LOS NÚMEROS

La mitad de los 352.000 viajeros contabilizados en 2012 utilizaron el bonotren. La frecuencia en hora punta se ha reducido a 20 minutos.

CONSORCIO DE TRANSPORTES

LA LÍNEA DE BUS AL AEROPUERTO, PENDIENTE DEL TREN

La asamblea del Consorcio de Transportes de Zaragoza debatirá hoy el encargo de un plan de movilidad para Plaza, ya que la concesión de la línea de bus al aeropuerto expiró el pasado verano y se debe concretar qué se hace con ella en función del modelo de transporte que se elija para la plataforma. La DGA quiere que la pieza básica sea los cercanías junto a las lanzaderas de bus por el interior del polígono, aunque el resto de socios tendrán que fijar su posición. Y

no solo eso, sino que se deberán establecer las fases para su desarrollo y concretar su financiación. Solo su elaboración se alargará hasta enero de 2014, según el cronograma propuesto.

El acuerdo actual establece la financiación a partes iguales de la línea de bus que une Zaragoza, Plaza y el aeropuerto entre el Ayuntamiento, la DGA y la entidad de conservación de la plataforma. La contratista, Agreda Automóvil, sigue prestando el servicio

tras acordarse una prórroga hasta que se aclare su futuro, que no parece muy halagüeño. En el último año ha perdido más de un 22% de sus viajeros, que se achaca a una caída de las visitas al centro comercial motivada por el descenso del consumo.

La asamblea del consorcio también debe dar su visto bueno a la revisión del plan intermodal de transporte, aprobar sus presupuestos para el presente ejercicio y el plan operativo para 2013-2015. **J. A.**

cución se estima en 900.000 euros (a este precio se debe sumar los gastos generales, el beneficio industrial y el IVA).

La consultora de ingeniería advierte de que no solo será necesario financiar la estación, sino asumir los costes de explotación de dos lanzaderas circulares de bus para acercar a los trabajadores hasta sus empresas. «El sistema deberá componerse de dos líneas circulares, de tal forma que el tiempo de recorrido para alcanzar el destino más alejado dentro de Plaza no exceda los 20 minutos y la vuelta completa, es decir, los 14 kilómetros, en aproximadamente 40 minutos», señala el estudio de demanda.

Idom estima que harán falta dos autobuses articulados por sentido, de forma que sus 266 pla-

zas permitan subirse al menos a la mitad de los viajeros que podrían llegar en cada convoy, cuya capacidad es de 607 viajeros. A su juicio, las lanzaderas deberían salir de la estación cada diez minutos, «alternando los que circulan en uno y otro sentido», y sincronizar sus horarios con los del tren.

También se apunta la posibilidad de crear lanzaderas de bus con la FERIA, para lo que solo habría que cruzar el viaducto sobre la autovía de Madrid si la estación se levantara en el emplazamiento recomendado, e incluso con el aeropuerto, para lo que se debería alargar el viaje por el eje central de la plataforma, la A-120. Esto permitiría sumar otros 10.548 usuarios en los días que se celebran ferias.

Estos no son los únicos transbordos que tendrían que hacer los

potenciales usuarios del cercanías, ya que previamente habría que llegar hasta la terminal de salida, la estación de Delicias. Por tanto, la consultora de ingeniería incide en que se deberá solventar también la integración tarifaria, de modo que se pudiera viajar con un solo billete hasta el destino final, ya sea el centro comercial, cualquier empresa de Plaza, la FERIA o el aeropuerto.

Un primer paso se dará a lo largo del año cuando el Consorcio de Transportes de Zaragoza y Renfe hagan efectivo de una vez el acuerdo que permita los transbordos gratuitos entre los trenes, el tranvía, los buses de Tuzas y de los barrios rurales. Esta integración tarifaria requerirá la adaptación de los equipos de la compañía ferroviaria y asumir un coste,

que el Consorcio ya lo tiene presupuestado para este año y que lo cifra en 35.000 euros.

El acuerdo, que se empezó a negociar hace dos años, se cerró el pasado 19 de diciembre con la firma de un convenio de confidencialidad entre las partes que aún debe superar el visto bueno de los ministerios de Fomento y de Hacienda. También hay que concretar «el diseño de la solución de integración tarifaria», para lo que están colaborando las partes desde enero.

La financiación, sin resolver

El mayor problema para acometer el apeadero de Cercanías en Plaza reside en que el Gobierno de Aragón lidera en solitario su implantación, ya que ni las empresas de la plataforma logística ni el equipo de gobierno municipal de Zaragoza están dispuestas hasta el momento a cofinanciar su construcción. El consejero de Obras Públicas y Transportes, Rafael Fernández de Alarcón, planteó incluso que su coste lo asumiera la sociedad pública Plaza pese a su elevado endeudamiento y su problema de pago.

Además, habrá que esperar un mínimo de dos años para disponer de un proyecto de construcción redactado sobre la base del anteproyecto que la DGA se niega a hacer público pese a disponer del documento desde finales del año pasado. De hecho, se carece de un horizonte para que se haga realidad una infraestructura cuyas obras fueran comprometidas por el expresidente Iglesias para el año 2008.

JORGE ALONSO