

Desde el año 2013 los trenes regionales 15645 Canfranc-Zaragoza y 15642 Zaragoza-Canfranc no paran en los apeaderos de Villanúa-Letranz, Castiello-Pueblo, Caldearenas, Anzánigo, Santa María y La Peña, Riglos y Plasencia del Monte (situados en los municipios de Villanúa, Castiello de Jaca, Caldearenas, Las Peñas de Riglos y La Sotonera, todos ellos de la provincia de Huesca), en aplicación del acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012, sobre racionalización de los servicios ferroviarios de media distancia en la red convencional. El objetivo que se perseguía, según manifestó la secretaria general de Transportes ante la Comisión de Fomento del Senado celebrada el 4 de marzo de 2013, era sustituir los servicios ferroviarios por otros de carretera allí donde el ferrocarril no fuera competitivo frente a estos, y suprimir las paradas de los trenes que sigan circulando en aquellas estaciones y apeaderos con pocos viajeros, con el fin de reducir costes ambientales y económicos, y reducir los tiempos de viaje del resto de los viajeros.

En el caso de los dos trenes mencionados no se cumple ninguna de las circunstancias que justificarían, en opinión del Ministerio de Fomento, la supresión de paradas. En primer lugar porque estos trenes, considerados “obligación de servicio público” (OSP), siguen circulando sin parar en los apeaderos antes citados, por lo que han dejado sin transporte público a Caldearenas, Anzánigo, La Peña y Riglos, que no disponen de transporte público alternativo por carretera. Se da la circunstancia de que, como los trenes 15640 Zaragoza-Canfranc y 15653 Canfranc-Zaragoza (también OSP) paran en todas las estaciones y apeaderos, un zaragozano que vaya de excursión, por ejemplo, a los Mallos de Riglos puede ir y volver en tren en el día, pero un vecino de estos pueblos que necesite ir al médico especialista en el Hospital de Huesca tiene que viajar a dicha ciudad el día anterior, pernoctar, acudir al hospital y volver a pernoctar, porque solo podrá regresar a su pueblo al día siguiente por la mañana. ¿Dónde queda la obligación de servicio público? El muy diferente trato que Renfe da a los habitantes de las ciudades o las pequeñas poblaciones es en este caso tan evidente como injusto.

En segundo lugar, dadas las reducidas velocidades a que circulan los trenes en esta línea ferroviaria (50 km/h de velocidad máxima entre Canfranc y Jaca, y 60 km/h entre Caldearenas y Alerre, tramos en los que se encuentran situados todos los apeaderos mencionados), ni la frenada ni la aceleración necesarias para detenerse en los mismos tendrían un coste ambiental (emisiones) e económico (consumo de combustible) apreciable.

En tercero, también por la misma causa, la detención del tren en esos apeaderos no alargaría el tiempo de viaje entre tres y cinco minutos por parada, como apuntó la secretaria general de Transportes en la comparecencia antes citada. La prueba está en que al tren 15640 Zaragoza-Canfranc, con parada en todas las estaciones y apeaderos, le cuesta 2 horas 39 minutos ir de Huesca a Canfranc, mientras que al 15642 Zaragoza-Canfranc, que no para en esos siete apeaderos le cuesta 2 horas y 45 minutos, es decir, seis minutos más que al tren que efectúa todas las paradas. En el sentido inverso, al tren 15645 Canfranc-Zaragoza, que no para en dichos apeaderos, le cuesta 2 horas y 40 minutos ir de Canfranc a Huesca, mientras que al tren 15653 Canfranc-Zaragoza, que

para en todos ellos, le cuesta 2 horas 43 minutos, solo tres minutos más o, dicho de otra manera, solo pierde 26 segundos por cada una de esas siete paradas, muy lejos de los tiempos señalados por la secretaria general de Transportes.

Así pues, no cumpliéndose en el caso de la línea Zaragoza-Canfranc ninguna de las circunstancias que para el Ministerio de Fomento justificaron la supresión de paradas de los trenes de media distancia, no tiene sentido alguno mantener dicha medida. Máxime cuando buena parte de los habitantes de los pueblos afectados son de edad avanzada y no disponen de vehículo propio o no están en condiciones de conducirlo. Es por ello que solicitamos la inmediata recuperación de las paradas de los trenes 15645 Canfranc-Zaragoza y 15642 Zaragoza-Canfranc en los apeaderos de Villanúa-Letranz, Castiello-Pueblo, Caldearenas, Anzánigo, Santa María y La Peña, y Plasencia del Monte.

Asimismo solicitamos que Renfe sustituya los viejos y escasamente fiables automotores 596 que utiliza en esta línea por otros trenes que ofrezcan unas condiciones de viaje acordes con los tiempos actuales y que, además, sean accesibles para las personas de movilidad reducida, que solo pueden acceder a los trenes usados actualmente en las estaciones de Zaragoza y Huesca. También pedimos que se ejecuten, de aquí a 2020, los proyectos de modernización de la línea Huesca-Canfranc que el Ministerio de Fomento tiene redactados desde 2006, aplicando para ello la partida plurianual de 80 millones de euros consignada en los presupuestos generales del Estado para 2016.