



ALFONSO VICENTE *

Inversión ferroviaria: a mitad de camino

En los últimos días han sido frecuentes las noticias relacionadas con las incidencias (buenas y malas; positivas y negativas) de diverso tipo en el trazado ferroviario entre Teruel y Zaragoza, una vez que la línea se encuentra de nuevo operativa después de tres meses de cierre por obras para su modernización.

Como consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón tengo que manifestar que, en absoluto, estoy satisfecho con el servicio que la compañía ferroviaria está prestando en estos momentos a los viajeros de esta Comunidad Autónoma a través de las líneas tradicionales, es decir, aquellas no sujetas a la Alta Velocidad. Y no sólo con el servicio que se presta a los viajeros de Teruel o a los viajeros que viajan a Teruel. Tampoco es aceptable el servicio que se presta desde Huesca en dirección a Jaca y Canfranc.

Los aragoneses tienen que saber que buena parte de los servicios regionales son financiados por el Gobierno de Aragón y no por Renfe. Las cuentas son muy fáciles de obtener: gastos de funcionamiento menos ingresos por viajeros. El resultado, siempre deficitario, en torno en los últimos años a los cuatro millones de euros, lo sufraga, como digo, el Gobierno de Aragón a través de sus propios recursos, que obviamente hay que detraerlos de otros destinos. En esta situación nos encontramos desde 1992, hace 15 años.

En la línea entre Zaragoza y Teruel se ha invertido muchísimo dinero (hasta hoy 260 millones de euros) y falta todavía por invertir todavía más en sistemas de electrificación y seguridad. Se ha renovado completamente el soporte, con traviesa polivalente, por el que circulan máquinas y vagones.

Nuestro reto inmediato ahora es conseguir un material de mayor fiabilidad a corto plazo y el mejor material nuevo en diesel para media distancia que está en fabricación. En este sentido hemos negociado con Renfe la incorporación de trenes modelo 594 entre Zaragoza-Teruel-Valencia. Tenemos el compromiso de trato prioritario por Renfe a nuestro territorio y se va a cumplir. Pero hoy nos encontramos con la paradoja de que, pese a invertir mucho, seguimos teniendo problemas de servicio.

Objetivamente, sin embargo, estamos en pleno proceso de modernización de los 173 kilómetros de la línea entre Zaragoza y Teruel, con tres tramos que suman 120 kilómetros con calidad de plataforma y trazado para integrarse en el corredor Cantábrico - Mediterráneo. Además, se ha lanzado el Estudio Informativo entre Teruel y Valencia para mejorar igualmente el trazado.

La comunicación ferroviaria entre Zaragoza y Huesca también se ha mejorado notablemente. Al tramo entre las dos principales capitales aragonesas, que se encuentra ya totalmente operativo y completamente electrificado, se unirá, antes de finalizar el año, la variante ferroviaria de Huesca, de 12 kilómetros de longitud y casi 35 millones de inversión.

Se está estudiando un nuevo trazado entre Huesca y Caldearenas, a través de Sierra Caballera, y están a punto de licitarse las obras entre Caldearenas y Jaca que costarán en torno a los 30 millones de euros. A la vez, se está trabajando en la rehabilitación de la estación Internacional de Canfranc.

Es decir, que estamos en un momento inversor que, ciertamente, no se traduce, como sería dese-

able, en mejoras y comodidad para el viajero que, en definitiva, es de lo que se trata.

Después de años de evidente abandono de las infraestructuras ferroviarias en muchas partes de nuestro territorio, es objetivamente indiscutible que nunca ha habido tantos kilómetros de red ferroviaria aragonesa en los que se esté trabajando como ahora y que líneas abocadas al cierre hoy tienen un futuro.

El primer objetivo ha de ser que las tres capitales de provincia se encuentren unidas por la Alta Velocidad. En segundo término, que la modernización del itinerario Huesca-Zaragoza-Teruel tenga continuidad tanto hacia el norte (frontera francesa) como hacia el sur (Levante).

Una de las cuestiones que se ha propuesto el Gobierno de Aragón en esta legislatura es conseguir que el 90% de los habitantes de la Comunidad Autónoma de Aragón a no más de una hora de un tren de Alta Velocidad.

Y todo ello bajo la idea siempre presente de que este corredor ferroviario es el que debe servir como gran argumento para la mejora de nuestras comunicaciones ferroviarias con Francia, junto a nuestra potencia logística, con recintos ferroviarios planteados en Plaza, Plhus y Platea.

Es indudable que estamos avanzando en la mejora de nuestras posibilidades ferroviarias y que nos encontramos a mitad de camino de esta inversión que, por el momento no se está traduciendo en la mejora de las condiciones de viaje al nivel que su finalización hará posible.

Quizás estemos pagando los años en los que el tiempo se ha dejado correr.

* Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón