

# El ADIF corta el tráfico en la línea del Canfranc día y medio por una nevada

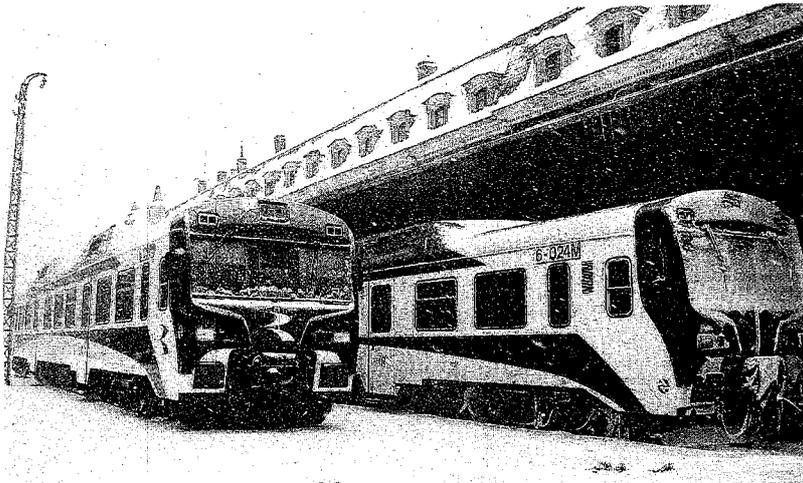
Medio centenar de viajeros tuvieron que hacer transbordos en Sabiñánigo la tarde del lunes y todo el martes porque se tardó casi 48 horas en enviar una locomotora para despejar la vía

ZARAGOZA. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ente público dependiente del Ministerio de Fomento, cortó el tráfico en la línea del Canfranc durante día y medio por una simple nevada. Las precipitaciones empezaron a registrarse el lunes al mediodía en el valle del Aragón y se intensificaron ya por la tarde, pero pese a la acumulación de nieve no se envió una locomotora a despejar la vía hasta el miércoles por la mañana.

La medida obligó a Renfe a suspender todas las circulaciones de tren desde Sabiñánigo y continuar el viaje por carretera tras el consiguiente transbordo a un autobús. Fuentes oficiales de la compañía señalaron que medio centenar de pasajeros se vieron afectados durante día y medio por la suspensión de ocho expediciones. El ADIF no dio ayer explicaciones de su tardanza en limpiar el corredor ferroviario pese a las reiteradas llamadas de este diario.

El Tren Regional Diésel (TRD) que debía terminar su viaje a primera hora de la tarde del lunes en Jaca ya tuvo que dejar a los viajeros en Sabiñánigo, al igual que el automotor que debía subir hasta Canfranc a las siete de la tarde.

Los viajeros disponían de un autobús para acabar el trayecto en Sabiñánigo, puesto que el cúmulo de incidencias se completó el lunes por la tarde con la avería del tren que debía partir que debía partir de la estación pirenaica a las cinco y media de la tarde. Ante la imposibilidad de subsanar el fallo detectado en el sistema de tracción, Renfe fletó el citado autobús para recoger también a los viajeros



Dos trenes, afectados por un temporal de nieve en el invierno de 2005, en la estación de Canfranc. S. CAMPO

de las paradas de Villanúa, Castiello y Jaca. Otros cinco usuarios se vieron perjudicados.

La nieve seguía acumulándose en la infraestructura, por lo que la compañía ferroviaria optó por anular el servicio Zaragoza-Canfranc al llegar a Sabiñánigo. Los viajeros hicieron intercambio con el autobús y el convoy ferroviario partió de bajada.

Las incidencias se alargaron toda la jornada del martes, ya que el ADIF no hizo nada por despejar el corredor. En el término municipal de Canfranc se llegaron a acumular 90 centímetros de nieve, aunque los problemas para circular se situaban también en el tra-

mo posterior a la estación de Sabiñánigo, donde la capa alcanzó los 30 centímetros, y en Jaca, con 40 centímetros.

La nevada se intensificó la tarde del lunes, pero nadie dio orden de limpiar la vía única que da cobertura al valle. Siguió acumulándose todo el martes sin que apareciera personal del Administrador de Infraestructuras. Al final, el ADIF decidió enviar una locomotora desde Zaragoza dotada de una cuña para limpiar el corredor, que salió en la madrugada del miércoles. Esto permitió que partiera con normalidad la expedición de la mañana de la terminal pirenaica, ya que los técnicos pu-

dieron arreglar con antelación el fallo mecánico del tren.

Esta no es la primera vez que una nevada obliga a suspender el tráfico en la línea del Canfranc, aunque los temporales no suelen afectar a la circulación ferroviaria. Hace cuatro años se quedaron dos automotores en la histórica terminal pirenaica. Fuentes de la compañía de la Jacetania señalaron que estos incidentes no ocurrían antes, ya que en invierno se ha asignaba una máquina turbinadora de forma fija a Canfranc. "Era el medio de transporte más seguro, porque sabías que no se suspendía el servicio", lamentaron.

JORGE ALONSO

LA OPINIÓN  
Luis Granell

## Renfe y ADIF no cumplen

COMO ha vuelto a dejar claro el estudio del CESA, el Canfranc reabierto sería un medio de transporte eficaz entre Aragón y Francia o, mejor, entre la península ibérica y el norte de Europa. Pero mientras no consigamos que los trenes circulen desde Zaragoza hasta Pau, el Canfranc debe servir a las necesidades de desplazamiento de quienes viven en las poblaciones situadas a lo largo de la vía y a las necesidades de transporte de la empresa que importa maíz por esta línea. En Crefo lo tenemos muy claro y por eso nos manifestamos en 2007 en Ayerbe, cuando el Ministerio de Fomento empezó a hablar del túnel de Sierra Caballera que dejaría sin tren a esta localidad.

Para que el servicio ferroviario sea eficaz, debe tener frecuencia suficiente, horarios adecuados, tiempos de viaje atractivos y ser fiable. Pero ahora el tren solo ofrece tres servicios frente a los cinco del autobús, un viaje que dura casi el doble, horarios absurdos y, además, nunca tienes la seguridad de llegar a tu destino porque una avería, un desprendimiento de rocas o una simple nevada te pueden dejar tirado. Y si hablamos de las mercancías, solo puede circular un tren al día, en composición reducida y con los vagones a medio llenar.

La empresa pública Renfe está obligada a dar un buen servicio, porque así lo tiene encomendado por las leyes y porque para eso le pagan los viajeros (o la DGA, que somos todos). Y el ente público ADIF está obligado a garantizar que la vía esté disponible y sea segura. A la vista de lo ocurrido estos días con la primera nevada del invierno, está claro que ni una ni otro cumplen su cometido.

Representante de Ecodes en Crefo

## La línea pierde más viajeros tras el último ajuste horario

El tren de la mañana de Canfranc se ha retrasado dos horas e impide llegar a las capitales para hacer gestiones, hasta el punto de perder más de la mitad de su escaso pasaje

ZARAGOZA. La línea ferroviaria del Canfranc ha sufrido un duro varapalo en su explotación tras el último ajuste horario, veinte des-

de del 14 de septiembre, que le está llevando a perder sus escasos viajeros. El tren de la mañana de Canfranc ha retrasado su salida más de dos horas, a las 9.15, lo que imposibilita a los vecinos del valle del Aragón bajar a Huesca y a Zaragoza para ir al médico o hacer gestiones con tiempo suficiente, ya que culmina el viaje en la capital a la una de la tarde. Y el último regional de vuelta sale de Delicias solo dos horas después.

Fuentes ferroviarias señalaron ayer a este diario que las conse-

cuencias han sido directas, puesto que en el mes y medio transcurrido desde entonces ha caído en picado la ocupación de los trenes. "En días laborables, solían bajar una decena de personas, pero con el cambio horario se ha pasado a una media de entre dos y cuatro", aseguraron.

Desde Renfe se manifestó que el ajuste vino motivado por la reorganización de los servicios de Media Distancia, que supuso la introducción de un tren directo Huesca-Vallencia y la sustitución de las lanza-

deras de alta velocidad por regionales de última generación. Esto ha supuesto un mayor tráfico de trenes por la vía única y la compañía, argumentó, "se ha visto obligada a rectificar los horarios por las limitaciones de capacidad de la infraestructura".

El grupo municipal de IU en Sabiñánigo criticó abiertamente la decisión, puesto que hace "inviable" utilizar el tren cuando los viajeros tienen como destino Zaragoza.

J. ALONSO