

EL FUTURO FERROVIARIO EN LA PROVINCIA



Jesús Díez Grijalvo, en el centro, junto a otros participantes en la jornada sobre el ferrocarril celebrada ayer en Teruel

El Gobierno de Aragón "luchará" por los servicios de tren en Teruel

Alarcón y Díez creen que el corredor Zaragoza-Valencia está garantizado

F.J.M./Teruel
El Gobierno de Aragón "luchará" y defenderá el mantenimiento de los servicios ferroviarios de la línea de Teruel por considerar que prestan un servicio público, y así lo ha trasladado al Ministerio de Fomento. Tanto el consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transporte como el director general de Transportes del Ejecutivo aragonés, Rafael Fernández de Alarcón y Jesús Díez respectivamente, se pronunciaron ayer en ese sentido tras conocerse el informe elaborado por la consultora pública Ineco sobre la baja ocupación de algunos trenes regionales de Renfe, entre los que se encuentran los que enlazan Teruel con Valencia.

Fernández de Alarcón se pronunció a este respecto en Zaragoza mientras que Díez lo hizo en Teruel, donde asistió a la jornada técnica organizada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la demarcación de Aragón sobre el presente y el futuro de las infraestructuras ferroviarias del eje Aragón-Valencia.

Un día después de que se conociera que casi medio centenar de trenes regionales de Renfe circulan casi vacíos, al transportar menos del 10 por ciento de viajeros de

la capacidad que tienen, y que entre los de más baja ocupación están los de la conexión Teruel-Valencia y Zaragoza-Lérida, además de encontrarse en Aragón y Valencia el mayor número de estaciones que apenas reciben un viajero al día, los máximos responsables de Obras Públicas en el Ejecutivo aragonés salieron en defensa de la declaración de la línea de ferrocarril turolense como de "obligación de servicio público".

Alarcón dijo en Zaragoza que "luchará" por el mantenimiento de los trenes regionales, tanto los de la línea de

Teruel como los servicios entre Zaragoza y Lérida. El consejero se mostró en desacuerdo con la metodología utilizada por la consultora pública en la elaboración del informe, al no haber tenido en cuenta algunos incrementos, además de entender que en el caso de la línea que comunica la capital aragonesa con Lérida los horarios de los servicios no son los adecuados.

A este respecto, Alarcón dijo que "con esos datos no se puede resolver definitivamente el expediente de qué líneas en Aragón deben seguir siendo de obligación de

servicio público. En cualquier caso, el Gobierno de Aragón va a luchar por mantener los servicios ferroviarios que sea lógico mantener, entre ellos el Zaragoza-Teruel y Zaragoza-Monzón-Biñéfar-Lérida".

Viajeros suficientes

El director general de Transportes señaló por otra parte que el aprovechamiento de los trenes entre Valencia y Zaragoza es lo suficientemente elevado como para garantizar su declaración como "obligación de servicio público". A su juicio, los trenes seguirán funcionando porque

este tema se está estudiando con mucho detalle y, en todo caso, se buscarían otras soluciones.

Díez, que recordó que actualmente no hay firmado un convenio para el mantenimiento de las líneas deficitarias en Aragón al no haberlo autorizado el Ministerio de Hacienda por la situación del déficit público, consideró "razonable" la supresión de alguna estación si no recibe viajeros, porque eso es algo que "va en favor de la eficiencia del ferrocarril", ya que de lo contrario se "desincentiva" el propio uso de este medio de transporte.

OFERTA

Fomento sólo mantendrá los trenes más eficientes

El estudio realizado por la consultora pública Ineco para el Ministerio de Fomento tiene como objetivo establecer las líneas por las que deberán fijarse los servicios que serán declarados de "obligación de servicio público", puesto que la suerte del resto será su supresión o bien su sustitución por otro tipo de transportes.

Durante la pasada legislatura ya se apuntó la posibilidad de recortes en el transporte ferroviario de viajeros cuando se diese una baja ocupación. Fomento pretende ajustar ahora la oferta del servicio ferroviario de media distancia a la demanda.

Esa reestructuración se dará a conocer antes de que finalice el año, y la intención es que Fomento solo declare de "obligación de servicio público" los más eficientes en términos económicos, medioambientales o sociales.

CONTACTOS CON FOMENTO

El reajuste de horarios realizado ha hecho mejorar la ocupación

A pesar de que los servicios ferroviarios entre Teruel y Valencia cuentan con una ocupación muy baja, el director general de Transportes del Gobierno de Aragón, Jesús Díez Grijalvo, aseguró ayer, durante una jornada técnica celebrada en la capital turolense, que la obligación de servicio público entre Zaragoza y

Valencia está garantizada. Y en ese sentido se están manteniendo contactos entre el Ejecutivo aragonés y el Ministerio de Fomento.

A este respecto, Díez aseguró que esos contactos con los responsables de Fomento se están realizando, si bien aclaró que desde el Gobierno de Aragón se entiende, de entrada, que "la

obligación de servicio público queda garantizada para Teruel porque está en un corredor entre Zaragoza y Valencia, en el que recientemente Renfe, durante el pasado verano, hizo un reajuste horario para que el tren de Irún llegara hasta Alicante", una iniciativa que favorece el desplazamiento de viajeros desde el

País Vasco hacia el Levante.

Este reajuste ha tenido "mucho éxito", según Díez, lo que ha conllevado un "aumento muy importante del aprovechamiento".

Por ello, desde el Ejecutivo aragonés se entiende que en el momento actual "queda garantizada plenamente la comunicación de Teruel tanto con Valencia como con Zaragoza, porque los tráficos entre ambas ciudades tienen un aprovechamiento suficiente en los servicios".

EL FUTURO FERROVIARIO EN LA PROVINCIA

Las mercancías serán prioritarias en el eje Cantábrico-Mediterráneo

Los ingenieros de caminos piden unidad para demandar la infraestructura

E.J.M./Teruel

El corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo deberá priorizar las mercancías para que pueda ser competitivo, según manifestó ayer el director general de Transportes del Gobierno de Aragón, Jesús Díez Grijalvo, durante la jornada técnica celebrada en Teruel sobre el presente y futuro de las infraestructuras ferroviarias del eje Aragón-Valencia. Los organizadores del encuentro, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón, apeló a la constitución de una agrupación de intereses para demandar todos juntos la ejecución de esta infraestructura que está contemplada tanto en la planificación del Ministerio de Fomento como dentro de las redes transeuropeas.

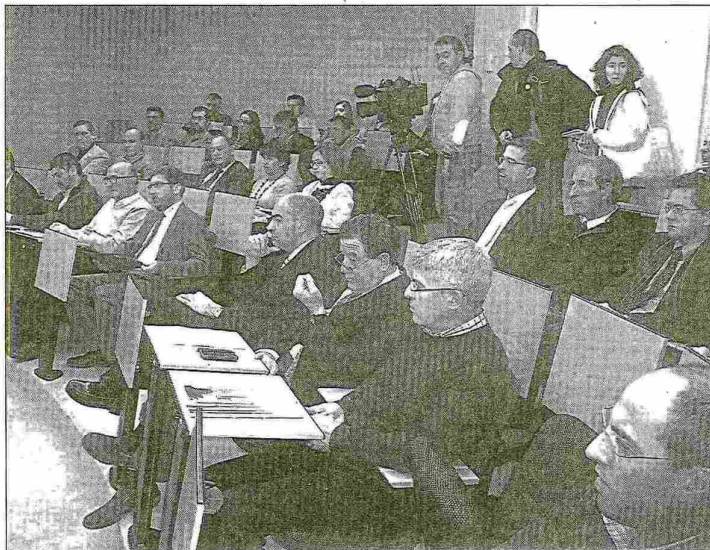
En la jornada técnica participaron, además de Díez, el presidente del Consejo Aragonés de Cámaras, así como de la Cámara de Teruel, Jesús Blasco, que destacó la importancia de esta infraestructura ferroviaria para la provincia, al igual que el decano de la demarcación de Aragón del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, José Javier Mozota.

Fue Mozota quien apeló a la creación de una agrupación de intereses con Valencia para conseguir que este eje ferroviario salga adelante lo antes posible, ya que existe el peligro, según se reconoció en el encuentro, de que ese corredor acabe configurado por Tarragona.

El director general de Transportes insistió en que la apuesta "prioritaria" de este eje ferroviario deben ser las mercancías, ya que "entendemos que pueden ser competitivo", manifestó Díez.

En este sentido, reiteró que el impulso a las mercancías es una "apuesta ganadora" con las plataformas logísticas que hay en Aragón, y que desde el Ejecutivo aragonés no se van a tener dudas "a que se priorice" este tipo de transporte.

Díez aclaró que eso no es incompatible con su uso para el transporte de viajeros, sino todo lo contrario. Precisó a este respecto que este corredor ferroviario siempre tendrá un "buen uso de mercancías" porque no tiene afectaciones de población ni de tráfico de viajeros. "Por eso la gran prioridad han de ser las mercancías", insistió, algo que comparten los ingenieros de caminos porque eso conllevará a la larga la potencia-



Asistentes a la jornada técnica celebrada ayer en la Cámara de Comercio de Teruel

ción, también, del transporte de viajeros para comunicar el País Vasco con el Levante con un servicio de calidad.

El presidente de la Cámara de Teruel reivindicó el impulso de este eje por la importancia que tiene que haya buenas conexiones ferroviarias en el momento actual, mientras que el decano del Colegio de Ingenieros de Caminos opinó que entre todos hay que ser capaces de empujar de manera conjunta para que las tramitaciones administrativas de esta infraestructura no vayan tan lentas.

Impulso con Valencia

Mozota apeló, además, a unir esfuerzos entre todos, tanto en Aragón como en Valencia, en lugar de poner trabas

impedimentos con alegaciones que retrasen su construcción.

"Deberíamos formar una agrupación de intereses con Valencia para que el corredor Cantábrico-Mediterráneo no se posponga, ni retrase", dijo Mozota, quien añadió que los gobiernos autonómicos de ambas regiones, junto con otras entidades, "podrían constituir una fundación que responda con rapidez ante la contestación que inevitablemente se produce en nuestro territorio frente a cualquier iniciativa de modernización o de implantación de una nueva infraestructura".

El objetivo de la jornada de ayer era ese, así como hacer ver a la sociedad la importancia de una infraestruc-

tura de este tipo, puesto que "potenciará y afianzará la posibilidad de construcción de la Travesía Central del Pirineo", como conexión estratégica por ferrocarril por Aragón hacia Francia, "que vertebrará nuestro territorio y posibilitará un rápido transporte de los productos del Levante hacia Francia, evitando el paso de las mercancías por trayectos saturados por trenes de cercanías en el entorno de Barcelona".

Mozota señaló también que su construcción "daría una oportunidad importantísima para el desarrollo de Teruel" a través de un transporte básico para el desarrollo de cualquier actividad económica, así como la vertebración del territorio.

LA INSTALACIÓN

Poco uso porque la línea no es competitiva

El decano de la demarcación de Aragón del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, José Javier Mozota, aseguró ayer que si se aplicara la proporción del tráfico de mercancías interregional por carretera al tráfico por ferrocarril, deberían producirse diez circulaciones diarias entre Zaragoza y Sagunto, y un tren diario y por sentido al puerto de Valencia.

La causa de que esto no sea así se debe, según los ingenieros de caminos, a que el ferrocarril que conecta Zaragoza con Sagunto "no es competitivo respecto a otros itinerarios y otros modos de transporte".

El decano del colegio explicó que entre las causas está el hecho de que el trazado presente "pendientes de hasta 24 milésimas que son muy elevadas y radios pequeños, lo que hace que la velocidad entre Teruel y Sagunto sea de las más pequeñas que se alcanzan en la red española".

Otro de los problemas que presenta la línea para el tránsito de mercancías es que cuenta con "apartaderos cortos que limitan el tamaño de los trenes de mercancías a 400 metros de longitud".

Asimismo, "las grandes pendientes exigen máquinas de mayor potencia o trenes más cortos", explicó Mozota.

"Todo ello hace que no sea competitivo ni para viajeros ni para las mercancías", señaló el decano de los ingenieros de caminos, puesto que para que lo sea debe ganar a la carretera en "rapidez, economía, seguridad, puntualidad y comodidad". Tal es la situación de la línea, que con respecto a las del resto de Aragón, Mozota aseguró que solo la de Huesca-Canfranc "refine unas características tan malas".

En la jornada técnica también intervino Tomás Ruiz, profesor del Departamento de Ingeniería de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos,

CONECTIVIDAD CON MERCADOS MUNDIALES

"Valencia o Sagunto tienen que ser el puerto de Teruel"

El subdirector general-director de Planificación de Infraestructuras de la Autoridad Portuaria de Valencia, Manuel Guerra, aseguró ayer que "Valencia o Sagunto tienen que ser el puerto de Teruel", en el transcurso de la jornada técnica sobre el presente y el futuro del transporte ferroviario entre Aragón y Valencia. Guerra, que impartió una ponencia sobre

el Plan estratégico 2020 de Valenciaport, advirtió de que las limitaciones de la línea actual van en contra de la potenciación de este eje, así como de la "amenaza" que representa que las mercancías se vayan por Tarragona con la línea electrificada. Apelo a una mejora de la línea actual, así como a "pelear" por un acceso ferroviario al Puerto de Sagunto.



Manuel Guerra