

EFE / ANTONIO GARCÍA



► Una locomotora arrastra un tren averiado en el tramo entre Teruel y Valencia la pasada primavera.

# Aragón y Valencia se unen en la exigencia de un eje ferroviario digno

Los agentes sociales y económicos de ambas comunidades piden «compromisos de inversión»

Lambán confía en que el éxito de la manifestación de hoy será positivo para convencer a Europa

EL PERIÓDICO  
eparagon@elperiodico.com  
ZARAGOZA

La reivindicación por «un tren digno» no es nueva en Teruel, pero por primera vez Aragón y la Comunidad Valenciana se han unido para reclamar un compromiso claro de inversión en el tramo desde Zaragoza hasta Sagunto. La marcha que hoy ocurrirá por la capital levantina se espera «multitudinaria», en palabras de la organización.

Según los cálculos iniciales, a la ciudad llegarán más de veinte autobuses fletados desde la provincia de Teruel y se llenará el tren del servicio regular. Dos buses, como mínimo, saldrán desde Zaragoza. Y numerosas personas han expresado su voluntad de acudir en coches. No es la primera vez que Aragón sale a la calle para reclamar este trazado, pero en esta ocasión los apoyos se han multiplicado.

La convocatoria surgió de las federaciones vecinales de Ara-

gón y Valencia, a la que se han ido sumando primero los agentes sociales y económicos de ambas comunidades, y después los partidos políticos. La marcha es necesaria, pues en Europa tienen que tomar una decisión esta semana para garantizar la financiación de la línea.

La sensación general es la de salir a la calle para «no perder el tren una vez más» y poner en el mapa a la capital más pequeña de España, Teruel, que fue la última a la que llegó el ferrocarril a principios del siglo XX.

**CONTINUIDAD CUESTIONADA** // El itinerario que se exigirá en las calles de Valencia es la salida «lógica» al mar desde el norte al sur de la península. Así se planteó cuando se presentó el corredor Cantábrico-Mediterráneo en el 2004 por la ministra socialista Magdalena Álvarez y en el 2009 por José Blanco, según recordó el portavoz de Teruel Existe, Manuel Gimeno. En este momento, el tramo norte, desde el Cantábrico

## La marcha partirá desde la céntrica estación del Norte

►► La marcha que hoy recorrerá el centro de Valencia comenzará a la once de la mañana desde la estación del Norte y los asistentes recorrerán la calle Colón en sentido inverso hasta Navarro Reverter, donde se leerán los dos discursos institucionales. Con el lema *Por la cohesión social, corredor cantábrico-mediterráneo ¡ya!* se repartirán al menos 3.500 carteles.

►► La Confederación de Asociaciones de Vecinos de la Comunidad Valenciana ha sido una de las impulsoras de un recorrido en el que también participará una delegación de tambores y bombos.

hasta Zaragoza, tiene invertidos o comprometidos 12.000 millones de euros, frente a los 335 del tramo sur entre la capital aragonesa y Valencia.

Esta inversión no permite hacer las inversiones de fondo que necesita, tanto en la plataforma como en el trazado. Para la entidad, se trata de un «parqueo» de la línea, que tiene tramos con limitaciones de 30 kilómetros por hora en las que un tractor en paralelo a las vías le gana la carrera al tren.

El punto de inflexión que encendió la movilización fue la noticia de que la inversión en este tramo había quedado fuera del mecanismo europeo de financiación, y por tanto, no se consideraba un eje prioritario, algo que todavía se está a tiempo de cambiar. Si lo está el tramo norte. Y ahora se teme que su continuidad se plantee por Cataluña debido al efecto de grupos de presión económicos. Ello jugaría en contra tanto de Teruel como de Valencia al verse el trazado como

«la vía natural de comunicación» entre los dos mares.

Los agentes sociales aragoneses y valencianos que marcharán por el centro de Valencia exigen por estas razones «un compromiso» del Gobierno central para que pida en Europa que se incluya la inversión en este tramo como una prioridad. También apelan a que ese compromiso del nuevo gobierno socialista se manifieste en los presupuestos.

**«TRABAJO CONJUNTO»** // En este sentido, el presidente de la DGA, Javier Lambán, precisó que lleva «meses haciendo su trabajo» en relación con este eje, con conversaciones con los responsables de Bruselas y del Gobierno de España. Y defendió «sinceramente» que ha hecho los deberes y que el presidente valenciano, Ximo Puig, y él mismo, «trabajando al alimón», han conseguido convencer al actual ministro de Fomento, José Luis Abal, de la importancia que el corredor tiene «para el conjunto del país».

## fomento

### OTRA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO

➔ Con la marcha por Valencia ya convocada el Ministerio de Fomento anunció ayer que la próxima semana se celebrará una nueva comisión de seguimiento del Plan Integral Sagunto-Teruel-Zaragoza, con objeto de avanzar en la mejora de las infraestructuras y las prestaciones del servicio ferroviario para viajeros y mercancías en la línea.

➔ Adif tiene actualmente en proceso previo de contratación, cuya licitación está prevista antes de final de año, diversos contratos para la adecuación de la infraestructura y la mejora de las condiciones de circulación en el trazado

➔ Entre ellos destaca la modernización de la vía e infraestructura en el tramo Sagunto-Teruel y actuaciones en puntos singulares del tramo Teruel-Zaragoza, que cuenta con un presupuesto cercano a los 38 millones.

Así, el dirigente autonómico insistió en que las gestiones para que sea incluido en la próxima planificación de *Conectar Europa* terminarán «de manera exitosa», algo para lo que la marcha de hoy podría ser un acicate. Lambán tiene previsto abordar este asunto en el encuentro que mantendrá mañana con Pedro Sánchez en el palacio de La Moncloa.

**AMPLIA PRESENCIA POLÍTICA** // La presencia de partidos políticos aragoneses será elevada. La delegación del PSOE la encabezarán su número dos, Darío Villagrana, y la líder de los socialistas en Teruel y consejera de Educación, Mayte Pérez, en tanto que por el PP acudirá la cúpula del partido en la provincia turolense. En la del PAR estará al frente su presidente, Arturo Aliaga; en la de Ciudadanos, su responsable de Organización, Ramiro Domínguez; en la del CHA, su presidente, José Luis Soro; y por IU, su coordinador general, Álvaro Sanz.

El corredor ferroviario supondría enlazar la costa mediterránea con la atlántica sin necesidad de pasar por el centro de la península y uniría País Vasco y Valencia por Aragón, lo cual constituiría uno de los principales ejes transversales de la península. De esta forma, conectaría a las empresas industriales del norte de España con las del sector logístico aragonés y los puertos del Levante español. ≡

# «La falta de mantenimiento en las vías es absoluta»

**RAMÓN PERALES** Maquinista en la línea de Media Distancia entre Teruel y Valencia

D. CHIC  
dchic@aragon.elperiodico.com  
ZARAGOZA

—Más de cinco horas para recorrer el trayecto entre Zaragoza y Valencia. ¿Cómo es la rutina de un maquinista ante esta situación?

—Tenemos todos los maquinistas muchos años de experiencia. Toda la plantilla está preparada y se conocen las vías por las que pasamos al dedillo. Ya sabes que dependiendo del estado de la vía tendrás problemas al pasar. Si observamos que no está en condiciones lo denunciamos al momento, tramo por tramo.

—¿Avisan a diario del mal estado de las vías?

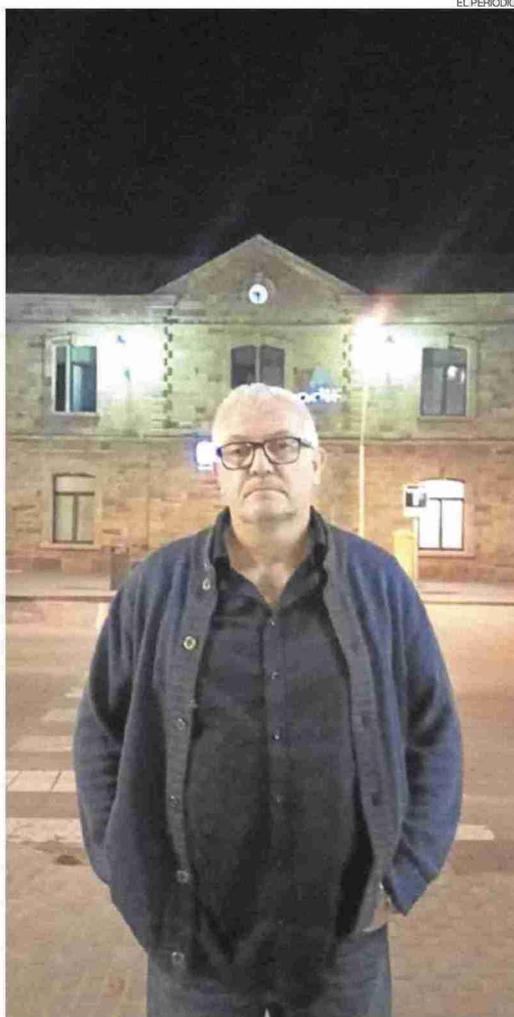
—Sí, es algo a diario. Desespera. Desespera tener que denunciar constantemente lo que está mal. Que las luces de los apeaderos no funcionan. Que en algunos tramos las vías se han deteriorado. La falta de mantenimiento es absoluta. Y el abandono es algo que también se nota en el resto de la red convencional. En todos los kilómetros excepto para el AVE.

—¿Existen razones para esta dejadez?

—Se quiere liberalizar el ferrocarril. Y el proceso ya está en marcha con la alta velocidad. Por algo es la infraestructura más mimada. La que tiene mejor material. Una vez liberalizado ese sector seguramente se necesitará hacerlo con las mercancías. En este caso conviven con los ferrocarriles convencionales. Y hasta que no se sepa ciencia cierta qué pasará con cercanías y regionales la atención que se le presta a esta red es mínima. En ese momento funcionará mejor porque habrá más inversión en todas las líneas. Será algo que ya demandarán las empresas.

—La atención en las inversiones siempre ha ido a las carreteras...

—El ferrocarril es una competencia directa para el sector de los autobuses. Es de todos conocidos que cuando se ha planteado establecer servicios como wifi en los trenes la patronal de la carretera ha protestado. Consideran que es una ventaja que tienen que ofrecer los autobuses. Renfe solo ha puesto la wifi en la alta velocidad y en algunos cercanías. En el resto de servicios que operan y que compiten de forma directa con el transporte interurbano no lo tienen.



➔ El maquinista Ramón Perales también participa en Teruel Existe.

“

«Los viajeros están resignados, hasta se muestran agradecidos por tener ferrocarril»

—¿Cómo responde a las quejas de los viajeros?

—No tenemos un trato directo con ellos, pero siempre se dirigen a nosotros cuando te ven caminar por los pasillos del tren. En el tramo Zaragoza-Valencia la gente está resignada. Y casi están agradecidos de tener ferrocarril. Protestan, pero no molestan. Hay compañeros de otras zonas de España en la que los viajeros son más agresivos porque consideran que tienen más derechos. En Cataluña se han dado casos de golpear a los interventores. Nosotros

sempre solemos decir cuando se nos queda inútil un tren que si nos pasara en el País Vasco los viajeros lo quemarían para mostrar su descontento. Aquí nadie dice nada.

—¿La manifestación que discurre hoy por Valencia es una forma de romper con esta resignación?

—No sé cómo saldrá. Creo que será masiva. Desde luego, la respuesta en Teruel es clara. Se fletan una veintena de autobuses. Bastantes más personas irán con el coche. Creo que son conscientes que esta es la última oportunidad. Sobre todo porque saben que existe un lobi empresarial para llevar el ferrocarril por otros sitios. Nosotros llevamos mucho tiempo denunciando que está pasando. Esto es tan grave que la gente se negaba a creer que los poderes públicos les estaban abandonando. Que les roban el futuro para encauzarlo hacia Cataluña. Eso ha cabreado mucho.

—Habla de que es la última oportunidad... ¿Confía en una mejora a medio plazo?

—Personalmente creo que sí. Pero llevo casi veinte años en esto, y la experiencia me dice que la democracia no atiende las necesidades del pueblo ni de los más necesitados. Solo atienden las necesidades de los lobbys y los intereses territoriales.

—¿El mal estado de la línea entraña riesgos para la seguridad de los viajeros?

—Le voy a poner un ejemplo de situación absurda. Es habitual que en las paradas facultativas los trenes nocturnos se pasen el apeadero. Tienes que ir muy despacio para poder parar. A veces, si es invierno, no se ve al pasajero, solo un bulto que se mueve resguardado del frío dentro de la marquesina. A lo que te das cuenta pegas el freno y te pasas. Es algo absurdo. Y eso es tan sencillo de solucionar como con una regulación correcta de los relojes para que se encienda un farol. O cambiar las bombillas fundidas. Pero no hay mantenimiento ni del material rodante ni del sistema de vías. Esta línea está apalreada en todos los sentidos: por no ser un AVE y por no tener la doble vía convencional. Además por ser una vía que molesta. A pesar de su situación estratégica, Teruel no tiene ni ferrocarriles ni autovías. ≡