

MOVILIDAD EN ARAGÓN

La visión de CREFCO sobre el papel que juega el ferrocarril en la movilidad de nuestra Comunidad como simples observadores de la política que se hace por parte de la administración y la propia empresa ferroviaria desde hace décadas, solo puede ser pesimista.

La inversión pública ha volcado todos sus esfuerzos en las líneas de alta velocidad, dejando en segundo plano las líneas convencionales, tanto en su infraestructura como en sus servicios. (1)

La cuota del transporte ferroviario tanto en viajeros como en mercancías sigue bajando con respecto a la carretera, situándose en unos índices del 4% en mercancías y el 6% en viajeros totales, mostrándose el ferrocarril incapaz de dar soluciones a las necesidades de movilidad del ciudadano aragonés.

Pero, sin embargo, estamos convencidos de las ventajas con las que cuenta el ferrocarril en Aragón y que un apoyo decidido de la administración pública puede cambiar la tendencia actual, a la baja, de sus tráficos.

El eje norte-sur, es decir, la línea Canfranc- Valencia, es un claro ejemplo de lo dicho.

La relación hasta Canfranc padece la desidia de muchos años de interesado olvido de este ferrocarril que lo ha dejado con una infraestructura deficiente y unos servicios de subsistencia, con tiempos de viaje inaceptables y un material obsoleto.

(1). Una limitación de velocidad por algún problema en la vía, se alarga en el tiempo y nada se hace para mejorar los horarios de los trenes.

La línea hasta Teruel aunque se publicite por los políticos como de alta velocidad, no es más que una línea renovada en la que en muy pocos kilómetros de su recorrido se puede superar la velocidad de 160km/h, con apenas servicios de viajeros y sin tráfico significativo de mercancías. (2)

Sin embargo este corredor norte-sur tiene enormes posibilidades de desarrollo.

La línea hasta Canfranc es por su recorrido muy atractiva para el viaje, por el placer de viajar, pero además comunica tres ciudades con significativas densidades de población como Zaragoza, Huesca y Jaca, situadas estratégicamente en el territorio.

Es importante resaltar que todas las poblaciones que atraviesa este ferrocarril poseen atractivos turísticos importantes, tanto arquitectónicos como paisajísticos y forman parte de la tupida red aragonesa de rutas senderistas y de cicloturismo.

Todo este potencial turístico esta totalmente desaprovechado en la actualidad sin que exista ninguna iniciativa para rentabilizar socialmente esta realidad. Aquí el ferrocarril formaría parte de un turismo rural y de naturaleza donde el automóvil pasaría a ocupar un papel secundario.

La reapertura internacional de esta línea con ancho de vía europeo, abriría un inmenso campo de posibilidades a la industria aragonesa que, al contar con una salida rápida hacia Europa por ferrocarril, vería fortalecida notablemente su posición en las exportaciones nacionales.

(2) De los 354kms de la línea, únicamente en cuatro trayectos que suman un total de 131kms, se permite la circulación a velocidad => 200kms/h, es decir, solo el 37% de la línea cumple lo parámetros de alta velocidad.

En la comunicación hacia Teruel y Valencia, la situación es también mejorable pues actualmente es una línea infrautilizada con solo dos relaciones diarias de viajeros con Valencia y una más con Teruel, y en la que no se consideran sus posibilidades para alargar su enlace hasta Alicante y su importante zona de influencia industrial y turística.

Su tráfico de mercancías es mínimo, con apenas media docena de trenes semanales, cuando curiosamente los tráficos pesados (sobre todo los siderúrgicos) entre la cornisa cantábrica y el levante, son desviados por Tarragona y Castellón aumentando su recorrido innecesariamente y por lo tanto sus costes.

Tampoco se aprovecha la salida natural del País Vasco y Navarra hacia Valencia que, indudablemente pasa por Zaragoza y Teruel.

En ninguna de las líneas ferroviarias que atraviesan Aragón se ha tenido en consideración que es el único medio de transporte que permite el acceso de bicicletas y, por lo tanto, permite el viaje con fines turísticos específicos para realizar rutas en bicicleta. En muchas ocasiones la falta de trenes adecuados ha impedido que esa ventaja haya sido utilizada. (TRD)

Este eje es un claro ejemplo de la mala gestión en materia de transportes que se hace desde la administración aragonesa, que asume el pago de la mayoría de sus servicios pero no es capaz de exigir mejores horarios y prestaciones para aumentar la ocupación de los trenes.

En nuestra Comunidad se echa de menos una política clara en el diseño del transporte de una manera global y coordinada. Debemos saber qué tipo de movilidad queremos: una movilidad basada en la carretera y el vehículo privado, con todos sus problemas medioambientales y costes externos como hasta ahora o un sistema de transporte colectivo en el que cada modo se integre y complemente con los demás y se aprovechen las

respectivas ventajas del ferrocarril y el autobús para diseñar una red aragonesa de transporte que llegue a todos sus ciudadanos.

Ejemplo de lo que se puede hacer en este sentido sería la intermodalidad tren-autobús que puede desarrollarse en núcleos como Gallur como punto de inicio y final de un servicio ferroviario cadenciado cada hora, desde el que partiría otro servicio coordinado de autobuses para enlazar con Tauste - Ejea y Tarazona, evitando así la duplicidad de servicios existente entre tren y autobús, por lo tanto, evitando costes. También podría desarrollarse este concepto en localidades como Monzón con autobuses hacia Barbastro y Aínsa. En Morés con autobuses hacia Brea e Illueca. Desarrollando así el concepto de aprovechamiento de los dos medios para una más eficiente movilidad en las comarcas.

En CREFCO creemos que estamos muy lejos de ese horizonte pero también que no es una utopía alcanzarlo. Para ello es imprescindible que el gobierno aragonés impulse ese nuevo modelo de movilidad y que en su diseño participen las entidades sociales capaces de aportar soluciones.

JORNADA SOBRE MOVILIDAD DE CAVA

ZARAGOZA 13 NOVOEMBRE 2010