



La Junta traslada su decisión de «defender los trenes regionales»

Las conexiones entre Almería y Linares y Granada-Linares, entre las candidatas a ser suprimidas por el Ministerio de Fomento

IDEAL

JAÉN. La Consejería de Fomento y Vivienda recibirá en breve las propuestas del Gobierno de España sobre los recortes que está planeando el Ministerio del ramo en el sector ferroviario y que afectan a servicios de Media Distancia (trenes regionales) en Andalucía. Éste fue el compromiso que consiguió el viceconsejero de Fomento y Vivienda, José Antonio García Cebrián, en el encuentro que mantuvo ayer con representantes del Ministerio y de Renfe en Madrid, donde acudió en compañía del director general de Movilidad, José Luis Ordóñez, para conocer los planes del Gobierno sobre el futuro de estos servicios.

Una vez recibida dicha información, la Consejería de Fomento y Vivienda se ha comprometido a estudiar «en el más breve plazo posible las propuestas», apuntó García Cebrián, quien expuso en el encuentro la disposición de Andalucía a «aportar soluciones al proceso en curso de remodelación de los servicios públicos ferroviarios, defendiendo que los trenes tengan horarios y paradas adecuadas».

Criterios de calidad

En opinión del viceconsejero, dicha remodelación «debe realizarse con criterios de calidad de transporte, como disponibilidad del servicio, fiabilidad, puntualidad, seguridad y confortabilidad, al tiempo que los horarios y las paradas deben ajustarse a las necesidades cotidianas de la ciudadanía». Por ello, «es necesario que desde Andalucía contemos con información previa de los planes del Ministerio, de manera que podamos aportar soluciones y alternativas antes de su eliminación», añadió.

En esta línea, García Cebrián dio a conocer al Ministerio el Manifiesto en Defensa del Ferrocarril en Andalucía, en el que la Consejería de Fomento y Vivienda y los sindicatos CC OO, UGT, CGT y SF-Inter-sindical expresan su «decidida disposición a defender los trenes regionales en la comunidad».

En la reunión fueron expuestos algunos de los principales servicios «amenazados por los planes del Ministerio», entre los se encuentran los que se presentan en las líneas Almería-Linares, Granada-Linares, Córdoba-Bobadilla, Ronda-Algeciras, Huelva-Jabugo-Zafra y Sevilla-Llerena. Ante esta posibilidad, el viceconsejero afirmó que «la Consejería de Fomento y Vivienda es firme defensora del ferrocarril, por lo que frente a posibles recortes de los servicios públicos ferroviarios que pudieran plantear desde el Ministerio, nuestra propuesta siempre estará orientada a la mejora y ampliación de los servicios de los trenes regionales».



DIFUNDE
 SECTOR FEDERAL FERROVIARIO
 Confederación General del Trabajo



Actualidad del ferrocarril en Zamora

Juan López/ICAL

Abrigada del viento gélido que el invierno trae al noroeste de Zamora, se encuentra la estación de tren de Puebla de Sanabria, que solo cierra dos horas al día. Pasadas las siete de la mañana y con noche totalmente cerrada, un grupo de no más de diez personas espera la salida de sus vagones. Solo dos en un día de diario a esa hora: uno a Zamora y el otro a Orense.

Ricardo y Pilar, maquinista e interventora, cruzan el primer andén y ponen en marcha el tren de Puebla, sin nadie a bordo por el momento. Quedan dos minutos para las 7.20 horas, hora establecida de salida. Pero de forma inesperada, ella recuerda que cuatro personas habían adquirido en ventanilla el billete hacia la ciudad gallega. Rápidamente cruza las vías de la estación, se introduce en el tren de Zamora y en una escena de carácter cómico llama a sus clientes. La afluencia del tren de Puebla es tan escasa, 9.000 personas al año, que se habían confundido. Emilia, Javier, Emilio y otro acompañante siguen a la interventora con precaución y suben a su tren. Únicamente dos vagones hacen la ruta, solo cuatro usuarios de inicio, más los dos trabajadores de Renfe. Los coches, modernos de media distancia, huelen a vacío...

Con mucho espacio disponible en su interior se dispone a hacer dos paradas antes de dejar Zamora, en Pedralba y Lubián, donde otro viajero se suma. Se escucha el ruido de unas máquinas, amenizado con sirenas y con alto voltaje de luz. Y es que casi en paralelo a la línea antigua, en marcha desde 1959, se construyen las obras del futuro AVE a Galicia. Comienza el viaje que en dos horas alcanzará Orense.

El tren de Puebla, como es conocido por sus usuarios, es uno de los ocho servicios ferroviarios de Castilla y León que el Ministerio de Fomento ha dejado fuera de las obligaciones de servicio público, a raíz del plan de racionalización para eliminar trayectos deficitarios. Si nada cambia, el 30 de junio realizará su último viaje, una decisión que escuece en una comarca que la considera imprescindible, sin otra alternativa, y cuyos habitantes defienden su continuidad por prestar un servicio público.

El único flotador salvavidas es que el Gobierno autonómico asuma la gestión de la línea, algo que ahora mismo parece lejano. Según el informe de Ineco, 335 estaciones españolas de Renfe abrieron en 2011 con menos de cinco usuarios diarios, lo que no invita a pensar en un apoyo de las comunidades autónomas. El alcalde de Lubián, Felipe Lubián, uno de los pueblos afectados, señala que el tren «no tiene por qué ser rentable, que no es un centro comercial, ni pertenece a una empresa con ánimo de lucro lícito», sino que las vías «son del pueblo español, el tren también es del pueblo, que aportó los terrenos, como está aportando los del AVE, y esta decisión es injusta porque es el último tren que quedaba».

Recuerda que el apartadero de su pueblo es muy utilizado los fines de semana, no tanto los días laborales. «Se suben tres estudiantes todos los viernes para venir de Orense y los domingos para irse. También hay familias de aquí en la ciudad que vienen y van de vez en cuando ¿Cuántos utilizan el apeadero de Lubián? Muy pocos», pregunta y responde él solo. Re-



El tren, poco antes de partir desde la estación de origen, la de Puebla de Sanabria.

FOTO EDUARDO MARGARETO/ICAL

La muerte del tren Puebla-Orense

Fomento planea suprimir en junio la línea, con nueve mil viajeros al año, considerada imprescindible en la comarca



FOTO EDUARDO MARGARETO/ICAL

Viajeros del tren Puebla de Sanabria-Orense.



FOTO EDUARDO MARGARETO/ICAL

José Rodríguez, presidente de la Junta Vecinal de Lubián, en la estación.

conoce que con las cifras de rentabilidad sobre la mesa, estos pueblos lo ven negro, pero también culpa a las administraciones central y regional de la despoblación y envejecimiento, ya que si en lugar de tres habitantes por kilómetro cuadrado que hay en la zona, hubiera 30, ya utilizarían el tren 90.000 al año.

Con una contestación lacónica y a sabiendas de que la cifra le perjudica,

señala que las estimaciones indican que «cada día el tren cuesta, nada más arrancar, 3.000 euros, que es el alquiler que le cobra Adif a Renfe por los raíles, que ya estaban puestos mucho antes del nacimiento de Adif».

José Rodríguez, presidente de la Junta Vecinal de Lubián, se sitúa en idéntico posicionamiento, aunque va un poco más allá y señala que sin este tren no habrá otra combinación de

Mantener la línea supone un coste adicional de 144 euros por pasajero

Si los municipios de Zamora y Orense que atraviesa la línea tienen casi 30.000 habitantes, significa una docena de viajeros diarios. Según las estimaciones, se genera un déficit de 1,3 millones de euros del mantenimiento de la línea, 144 euros por pasajero. Con los datos en la mano, hasta los habitantes de estos pueblos reconocen que tienen la batalla perdida. Pero ellos van más allá y defienden su carácter de servicio público, sus ventajas medioambientales y la atención a una población que solo tendría como alternativa de comunicación el vehículo propio, pues cualquiera que circule por estas carreteras, principalmente en invierno, comprueba que por ellas difícilmente puede transitar un autobús. Los alcaldes proponen alternativas, como mantener el tren los fines de semana. Mientras los senadores socialistas por Zamora y Orense presentarán una moción para el mantenimiento de la línea.

transporte público, algo que «no es lógico, cuando en todos los pueblos de Orense se sube mucha gente». Su caso es particularmente «más doloroso», pues Diego, su hijo, es uno de los tres estudiantes del pueblo allí. Con 21 años, su carrera de Magisterio en Orense está ligada al tren de Puebla. «Para mí será un fastidio porque no podré venir todos los fines de semana y, los que venga, mi padre me ten-

drá que ir a buscar y llevar con el coche a Verín (53 kilómetros) para subir al autobús que me lleve a la ciudad», lamenta.

De todos modos, no entiende esta decisión, pues sostiene que a partir de A Gudina el tren «va lleno, principalmente por gente que trabaja, estudia y que va al médico» a la capital orensana. «Para todos ellos será muy negativo, y más cuando el AVE en lugar de ayudarnos nos quitará, porque pasará a nuestro lado pero por precio y estaciones se subirán muy pocos».

Felipe Lubián considera una paradoja que se apueste por la alta velocidad, «pasando por estos pueblos, sin parar en ellos, y no se quiera dar continuidad a este tren que es el que sirve realmente para comunicar unos pueblos con otros, cuando el coste de mantenimiento de la línea es mínimo, dado que las vías ya están construidas».

Al respecto, un estudio de la Vasco Gallega de Consignaciones señaló en 2009 que el tramo Puebla-Orense, de la línea de Alta Velocidad, interferirá «notablemente» en la línea convencional, ya que «cuando las obras del nuevo ferrocarril se encuentren en un estado de notable avance, desviarán las pocas circulaciones existentes por León y, al coincidir en algunos puntos las dos líneas, convencional y AVE, como es el caso del túnel del Padomelo, posiblemente se desmantele el Zamora-Orense».

Pero mientras la batalla se libra entre las administraciones, hasta que nadie certifique la defunción de este servicio ferroviario, el tren continúa. Pilar González, su interventora, define la línea como de servicio para estudiantes, mayores que van al médico y, a medida que se acerca a su destino, también para trabajadores que residen en poblaciones cercanas a Orense y viajan todos los días hacia su empleo.