

PUYALÓN PLANTEA UN FERROCARRIL PÚBLICO, SOSTENIBLE, VERTEBRADOR E INTEGRADO PARA TODO EL TERRITORIO ARAGONÉS.



Es un hecho que todos los gobiernos que han pasado por la Moncloa han mostrado una dejadez e hipocresía absoluta en relación con las comunicaciones ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Aragón. La realidad demográfica aragonesa ha condicionado una jerarquía de inversiones ridícula, en cuanto a aspectos que no influyen en los nodos socioeconómicos del gran capital estatal. Un ejemplo tan significativo como el cierre de las taquillas más pequeñas, de las estaciones de trenes del medio rural aragonés, nos muestra que más allá del marketing en torno a la despoblación y sus propuestas, no existe un plan estatal ni voluntad para vertebrar internamente nuestro espacio autonómico.

Desde Puyalón de Cuchas planteamos un modelo de transporte ferroviario público, integral, sostenible y que vertebre todo el territorio, favoreciendo la interconectividad con las líneas regionales vasca y catalana, mediante la extensión de un cercanías este-oeste, y que refuerce los ejes norte-sur. De la misma forma, tienen que potenciarse los trenes convencionales, los accesibles para la clase trabajadora y la gran mayoría de las personas.

Desde hace una década, Renfe Operadora ha ido deteriorando lo que se considera un servicio público obligatorio, con la supresión de elementos en todos los ejes (Zaragoza-Jaca, Zaragoza-Canfranc, Zaragoza-Huesca, Teruel-Valencia, Zaragoza-Mora de Ebro, Zaragoza-Lérida, Calatayud-Arcos de Jalón). Este agravio comparativo se ha acompañado de un descenso progresivo en las circulaciones diarias, pérdida de conexiones directas interterritoriales, y por supuesto, si nos referimos a un sistema integral, con una aceleración en el oligopolio de las grandes empresas de transporte en línea.

El sistema ferroviario español es un ejemplo perfecto de tratamiento desigual hacia Aragón. La hemeroteca de las últimas décadas nos deja un rastro de vagones de segunda mano, horarios intempestivos, frecuencias en franco retroceso, los agravios en política de precios. Sólo la posición estratégica del valle del Ebro explica nuestro sistema de líneas ferroviarias (corredor Bilbo-Iruña-Logroño con Barcelona, y a su vez con Madrid). El cierre del Canfranc en 1970 fue la guinda del sistema y las conexiones con Teruel son dignas de un espacio tercermundista.

En este sentido, el progreso y las comunicaciones intercomarcales (fundamentales para tránsito laboral, social y económico) han quedado absolutamente olvidados, con tremendos vacíos respecto a este sistema de transporte (Sobrarbe, Ribagorza, Cinco Villas, una gran parte de las comarcas del Sistema Ibérico, etc.).

Todo lo invertido en Alta Velocidad supone una cortina de humo cuando hay que tratar y planificar sobre trenes convencionales. El AVLO (alta velocidad *low cost*) agravará esta situación. Aparte de su ineficiencia por los altísimos costes de mantenimiento, lo que condiciona que no tenga horarios nocturnos -lo cual desconecta a Aragón de la red europea de trenes nocturnos-.

Por ello, planteamos estas medidas al gobierno central:

- La reapertura de la línea del Canfranc y su conexión con el Estado francés a través de Oloron, tanto para mercancías como para viajeros. Todos los estudios que ha ido elaborando [Crefco](#) van en esta línea, por costes, medioambientales y económicos.
- Línea de Cercanías para el corredor del valle del Ebro, extendiendo este servicio hasta Pradejón (conexión con la red vasca) y por el este hasta Caspe-Móra d'Ebre (conexión con la red catalana).
- Potenciar todas las líneas hacia el Este, para dinamizar el corredor Monzón-Lleida.
- Línea de cercanías entre Zaragoza y Tardienta-Huesca, para potenciar la interconectividad con el corredor del Este y el eje pirenaico.
- Potenciar y priorizar el corredor cantábrico-mediterráneo, recuperando la conexión entre Calatayud y Soria.
- Integrar el transporte en áreas altamente despobladas.
- Potenciar la conexión con Madrid a través de trenes de media distancia -actualmente sólo hay uno diario-. Se propone un segundo tren a media mañana.
- Integrar y conectar Teruel y Madrid mediante la conexión con Calatayud (parada AVE en la actualidad), mejorando el transporte de viajeros por carretera.
- Mejorar horarios y frecuencias de Teruel con el País Valenciano (eje sudeste).