

# ARAGÓN

«Es mejor viajar lleno de esperanza que llegar». Proverbio japonés

## Teruel se queda desde el lunes sin tren durante nueve meses para electrificar la línea

● Los viajeros dispondrán de un servicio alternativo por carretera que obliga a modificar la parada en 25 de los 31 municipios entre Zaragoza y Valencia ● El trayecto se alargará entre 20 y 40 minutos

ZARAGOZA. La línea ferroviaria que une Zaragoza, Teruel y Valencia se quedará sin trenes a partir del lunes para acometer el grueso de las obras de electrificación pendientes, lo que alargará las afecciones durante nueve meses. La compañía Renfe ya tiene listo el servicio alternativo de transporte por carretera, que garantizará el mantenimiento del mismo número de servicios ferroviarios, para lo que se han ajustado los horarios.

Eso sí, las paradas se van a reubicar en 25 de los 31 municipios que conecta el corredor ferroviario y los trayectos se alargarán entre 20 y 40 minutos si se cumplen las estimaciones, tal y como comunicó la operadora pública a todos los alcaldes hace dos semanas tras haberles consultado con antelación.

Las afecciones son irreversibles, ya que el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) debe actuar en 19 túneles y en 45 pasos superiores que jalonan el recorrido. La pretensión es rebajar la cota de la vía con el fin de instalar la catenaria, ya que el actual gálibo lo imposibilita. En dos de los túneles, situados entre Encinacorba y Villarreal de Huerva y que tienen menos de cien metros de longitud, se ha optado directamente por reconvertirlos en sendas trincheras con el objetivo de simplificar la actuación.

La inversión, encomendada a cuatro uniones temporales de empresas, rozará los 120 millones de euros y representa casi una cuarta parte del coste total de la intervención prevista para modernizar los 315 kilómetros de la línea entre Zaragoza, Teruel y Sagunto, que forma parte del corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Además de acometer la renovación completa de 45 pasos superiores, ADIF ha encargado la supresión de otros siete que están en desuso. De estos trabajos se harán cargo dos uniones de empresas y de los túneles, otras tantas, repartiéndose todo por tramos provinciales, de Zaragoza a Teruel y de Teruel a Sagunto, para ganar en eficacia.

Igualmente, se dará el empuje final a la instalación de seguridad con el montaje del Bloqueo Automático en Vía Única (BAU). Las obras están muy avanzadas

entre Zaragoza y Cariñena. Con su puesta en marcha se multiplicará la capacidad de tráfico, dado que podrá circular más de un tren en el mismo sentido entre dos estaciones colaterales.

Mientras tanto, Renfe dará cobertura a sus viajeros por carretera con un plan alternativo que

le costará hasta tres millones de euros y que ha adjudicado a la compañía gallega Monbús. La pretensión es ofrecer el mismo servicio, para lo que ocho autobuses harán cada día el trayecto completo, entre Zaragoza y Valencia y viceversa.

Los viajeros tendrán que pro-

seguir en un microbús si quieren llegar a Villarreal de Huerva, Villadoz, Badules, Villahermosa, Ferrerueta, Cuencabuena, Leha y Navarrete. En el caso de Encinacorba, tendrán a su disposición un VTC que hará el trayecto hasta Cariñena.

Aunque Renfe ha intentado

respetar como punto de salida y llegada de los autobuses las propias estaciones de tren, solo se podrán mantener en seis de ellas. En Zaragoza, solo habrá parada en Delicias, pero los viajeros podrán hacer transbordo gratuito a la línea de Cercanías.

JORGE ALONSO



Un tren regional Zaragoza-Valencia, estacionado en Teruel ayer por la mañana. ANTONIO GARCÍA/BYKOFOTO

## Renfe recoloca a la veintena de maquinistas que trabajan en el tramo: «Hemos buscado la mejor solución»

TERUEL. Renfe ha negociado con los responsables sindicales de la plantilla de maquinistas adscrita al centro de trabajo de la capital turolense la recolocación de todo el personal mientras se prolongue el corte de la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, cuya duración prevista, nueve meses, no tiene precedentes en la historia reciente de este eje ferroviario.

De los 19 conductores de tren que operan en esta vía con plaza en Teruel, tres han elegido como nuevo destino temporal las líneas férreas de Valencia y cinco más

se reparten entre las de Castellón, Irún, Sevilla, Alicante y Zaragoza. Otros cuatro maquinistas tenían ya aprobado el traslado a nuevos centros de trabajo y empiezan allí su labor, mientras tres más estaban vinculados a una segunda residencia de conductores además de la de Teruel y se quedan en aquella. Tres están en vísperas de su jubilación y otro ha ascendido a un nuevo puesto.

«Hemos buscado entre todos la mejor solución y la hemos pactado», explican desde la compañía ferroviaria, que ha manteni-

do en las últimas semanas distintas reuniones con los representantes de los trabajadores de la residencia de Teruel.

### El reclamo de la doble vía

Como explica el portavoz sindical de los maquinistas de Teruel por CC. OO., Juan Bellón, los ocho conductores que hasta el 17 de noviembre van a trabajar en otras líneas pernoctarán durante las tres primeras semanas en hoteles, pero la compañía buscará a partir de entonces un alojamiento más cómodo y que facilite la conciliación

familiar, como apartamentos o pisos, habida cuenta de la duración del traslado.

Bellón afirma que «nunca antes» se había producido un corte tan largo de la línea de Teruel. El sindicalista lamenta que estas obras no servirán para dotar de doble vía a la infraestructura, una mejora que la población turolense viene reclamando. «Cualquier avería de un tren seguirá afectando a todo el tráfico, como hasta ahora, porque no habrá vía alternativa», denuncia Bellón.

M.ª ÁNGELES MORENO