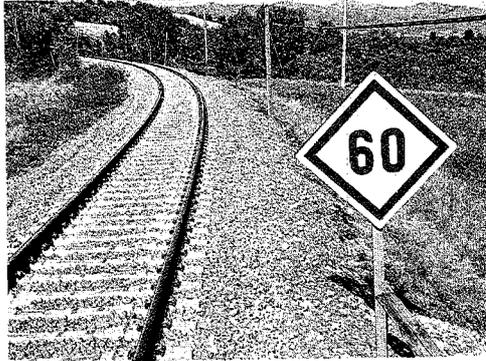


LAS INFRAESTRUCTURAS

1 Canfranc. La renovación de la línea Internacional se ha limitado al tramo de 37,5 kilómetros entre Jaca y Caldearenas, pero no ha servido para recortar ni un minuto el tiempo de viaje. Las curvas no se corrigieron, por lo que los trenes siguen circulando con limitaciones de 60 km/h y el viaje dura exactamente lo mismo. La mejora integral planificada por el ex ministro Álvarez Cascos quedó paralizada con la excusa de analizar la viabilidad de un trazado alternativo por la sierra Caballera. El estudio se debía entregar en junio de 2009, pero no se ha vuelto a saber nada tras invertir 369.595 euros.



Una de las limitaciones en el tramo renovado del Canfranc. HA

2 Caminreal-Calatayud. El gobierno de Felipe González cerró esta línea el 1 de enero de 1985 y el de Rodríguez Zapatero se comprometió en 2005 a reabrir la siempre y cuando no tuviera contraindicaciones. Y para ello encargó en junio de 2007 un estudio de viabilidad por 382.642 euros a una ingeniería que debía entregarlo dos años después. Y desde que expiraba el plazo ha pasado un año y medio sin que se sepa los resultados, que pone en evidencia el verdadero compromiso inversor del PSOE. Es más, en los Presupuestos de 2011 aparece reflejada partida, pero dotada con 0 euros.

3 Teruel-Valencia. Una de las grandes apuestas del Gobierno socialista para vertebrar Aragón y sus comunidades limítrofes es el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, pero no ha pasado de la fase de estudios. Solo ha completado las obras que dejó en marcha el PP entre Zaragoza y Teruel y en 2011 licitará con retraso su electrificación por concesión público-privada. Mientras tanto, sigue bloqueado el tramo Teruel-Valencia tras gastar 1,1 millones en su estudio informativo y no se licitan las obras entre Zaragoza y Castejón pese a disponer de los proyectos.

Madrid olvida los proyectos ferroviarios comprometidos para vertebrar Aragón

Fomento se gastó 1,9 millones en los estudios para reabrir la línea Caminreal-Calatayud y modernizar las de Canfranc y Teruel-Valencia, pero dos años después ni los hace públicos

ZARAGOZA. La mejor cura es el olvido. Esta es la máxima que ha aplicado el Ministerio de Fomento a los proyectos ferroviarios comprometidos para vertebrar Aragón, en cuyos estudios se ha gastado más de 1,9 millones de euros para que duerman el sueño de los justos en algún cajón. Pese a haber prometido a bombo y platillo la reapertura de la vía Caminreal-Calatayud y la modernización de las líneas de Teruel-Valencia y de Canfranc, tan solo cuentan con estudios que ni siquiera se han hecho públicos cuando han pasado casi dos años de su redacción.

El PSOE aragonés ha cerrado filas y tampoco reclama lo anunciado en su día para justificar, en un caso, el bloqueo a la renovación del Canfranc y, en otro, compensar la negativa a acercar a Teruel el trazado del AVE Madrid-Valencia. Esta reclamación fue aparcaada por el Gobierno socialista nada más asumir el poder.

El ex ministro Francisco Álvarez Cascos dejó todos los proyectos adjudicados para la modernización de la línea Huesca-Canfranc, pero el Gobierno de Rodríguez Zapatero decidió aparcar es-

ta infraestructura. Tan solo remató la variante de Huesca y mejoró el tramo entre Jaca y Caldearenas, pero aparcó la modernización del corredor aduciendo que debía promover un trazado más óptimo y eficiente, compatible con la futura Travesía Central Pirenaica. Con este objetivo, en junio de 2007 adjudicó el estudio de viabilidad de una variante por la sierra Caballera a la firma Proyectos y Servicios por 369.595 euros y un plazo de redacción de dos años.

Este proyecto faraónico incluye la construcción de un túnel de diez kilómetros y su coste se estimaba entonces en 250 millones de euros. Desde Fomento se defendía el nuevo trazado al entender que el elevado coste de renovar la línea no conllevaría mejoras significativas en los tiempos de viaje y, por tanto, un incremento de viajeros. Esta opinión contrasta con la información recogida en los estudios de reforma integral que dejó encargados el anterior Ejecutivo central. En esos informes se asegura que la renovación de la línea sin modificar el trazado por la Galliguera supondría ganancia de velocidad y mejoras en el tiempo de viaje.

Nada se ha vuelto a saber de esta actuación y el Ministerio de Fomento ha llegado hasta el punto de dejar sin un euro la partida para la línea de Canfranc en sus Presupuestos para el próximo año.

Fomento no informa

La secretaria de Estado de Planificación e Infraestructuras, al frente de la cual está el oscense Víctor Morlán, se ha negado a facilitar en varias ocasiones a este diario información y la consulta de estos estudios pagados con dinero público. La excusa siempre es la misma, "tendrá que esperar a que salga a información pública", un trámite que nunca se ha llegado a cumplir. La última petición se cursó el pasado viernes.

Similar suerte han corrido dos de los proyectos prometidos para comunicar por ferrocarril a Teruel y, por extensión, sacar partido a la posición estratégica de Aragón.

La reapertura de los 60 kilómetros de la línea Caminreal-Calatayud fue prometida como una compensación a la negativa del AVE a Teruel. Y tenía su sentido: era más barato y sencillo que mo-

MÁS DINERO

966.832

Fomento destinó otros 966.832 euros a la redacción del estudio funcional del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, que encargó a la misma ingeniería (GPO) que asumió el estudio informativo Teruel-Valencia. En su presentación pública, en septiembre de 2009, solo facilitó un 'powerpoint' con dibujos y cuatro datos generales.

dificar la alta velocidad, suponía recortar el trayecto entre Madrid y Teruel en 200 kilómetros y valía para el futuro corredor Cantábrico-Mediterráneo. Cinco años después de incluirlo en el Plan Específico de Teruel, ni siquiera ha superado la fase del estudio de viabilidad. El Ministerio de Fomento encargó su redacción a la empresa Técnicas y Proyectos SA en junio de 2007 por 382.642

euros y un plazo de redacción de dos años. Y nadie en el Ministerio ha querido aclarar si el citado estudio aprobaba o no la reapertura de esta vía que cerró el gobierno de Felipe González el 1 de enero de 1985.

El Senado instó en septiembre al Gobierno a proseguir los trámites administrativos, aunque en los Presupuestos ni siquiera aparece este ferrocarril. Para el promotor de esta iniciativa parlamentaria, el senador popular José Atarés, "el Gobierno se da mucha prisa en hacer propaganda, pero ninguna en cumplir los compromisos".

También ha corrido similar suerte el estudio informativo para la modernización de la vía de Teruel a Valencia, que pretende convertirse en una línea de velocidad alta integrada en el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Este eje de gran capacidad lo vendió el PSOE como su mayor aportación a la red de las comunicaciones de Aragón, pero en dos legislaturas tan solo ha sido capaz de rematar las obras entre Zaragoza y Teruel que dejó a medias el PP.

El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, señaló hace ya dos veranos que esta actuación implicaba una inversión de 3.000 millones de euros. Y poco más se sabe de este proyecto, pese a que el estudio encargado a GPO Ingeniería por 1,154 millones de euros tenía que estar redactado a finales de 2008. Eso sí, aparece en los Presupuestos de 2011 con una partida de 150.000 euros para pagar el citado estudio a los cuatro años de su licitación.

JORGE ALONSO