



LA FIRMA | En la planificación de la red ferroviaria, Aragón no puede dejar de lado el corredor Cantábrico-Mediterráneo, cuyo impulso debería ser prioritario. Contribuiría al desarrollo de Teruel y aportaría tráfico para la TCP
Por Javier Mozota Bernad

Del Cantábrico al Mediterráneo



KRISIS12

LA red ferroviaria de transporte de mercancías en Aragón está actualmente formada por los ejes Madrid-Barcelona, Sagunto-Cantábrico y Huesca-Canfranc, con un número total de trenes de mercancías diarios desde Zaragoza hacia Barcelona de treinta y siete; veintisiete hacia el Cantábrico; dieciocho hacia Madrid; uno a Teruel, y uno a Canfranc. El número de servicios 'ferroportuarios' que pasan por Zaragoza es de tres con Barcelona por día y sentido; diez con Bilbao por semana y sentido; y dos con Valencia por semana y sentido. Se constata que el transporte procedente del valle del Ebro y del Cantábrico hacia el puerto de Valencia por ferrocarril es muy pequeño, estando capitalizado por el puerto de Barcelona, aun siendo similares las distancias y liderando Valencia el tráfico de contenedores.

¿A qué se debe esta desproporción? La importancia económica de Levante y sus relaciones comerciales con el País Vasco y el valle del Ebro quedan acreditadas al comparar los tráficos de mercancías por carretera con los de otros ejes, que son siete mil trescientos camiones diarios hacia Barcelona, seis mil ochocientos hacia Tudela, tres mil novecientos hacia Madrid y dos mil setenta a Valencia. Aplicando la proporción existente del tráfico de mercancías interregional por carretera al tráfico por ferrocarril que soporta Aragón, lo lógico sería que se produjeran diez circulaciones diarias por ferrocarril de mercancías entre Zaragoza y Sagunto y una por sentido al puerto de Valencia.

¿Por qué pasa esto? Por razones técnicas, en primer lugar, porque el ferrocarril Zaragoza-Sagunto no es competitivo, al presentar pendientes muy elevadas y radios pequeños, lo que hace que la velocidad entre Teruel y Sagunto sea de las menores que se alcanzan en la red. Además, porque los apartaderos cortos limitan el tamaño de los trenes de mercancías a 400 metros de longitud.

En España, el transporte ferroviario ha de ganar terreno y convertirse en un transporte con sostenibilidad medioambiental, eficiente económicamente, mallado e intermodal. El Gobierno español propuso en 2009 incluir en la red transeuropea de transportes (RTE-T) cinco corredores ferroviarios, previstos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) aprobado en 2005. Entre ellos están el corredor central (Algeciras-Madrid-Barcelona) y el corredor Cantábrico-Mediterráneo (Valencia-Sagunto-Teruel-Zaragoza-Bilbao). Para este último se planteó una utilización mixta, viajeros y mercancías, se proyectará para velocidades de 300 km/h; inicialmente se previó un horizonte tempo-

ral de finalización de estas infraestructuras para el año 2020.

Así figura en los documentos aprobados, pero algunos españoles tenemos la virtud de poner trabas, plantear soluciones y trazados alternativos, alegar siempre y conseguir ser los últimos en disponer de autovías, circunvalaciones, etc., sin tener en cuenta que los recursos del Estado son escasos y los proyectos de nuevas infraestructuras, muchos, de modo que se acaban ejecutando en primer lugar aquellos que no tienen contestación.

Las actuaciones entre Zaragoza y Sagunto son prioritarias porque su construcción vertebraría el territorio aragonés, daría una oportunidad para el desarrollo de Teruel y posibilitaría al puerto de Valencia competir con el puerto de Barcelona para captar cargas del valle del Ebro, del Cantábrico y de Francia, con la futura Travesía Central del Pirineo. La construcción de este corredor afianzaría la posibilidad de ejecución de la TCP, conexión estratégica por ferrocarril por Aragón con Francia y que posibilitaría un rápido transporte de los productos del Levante hacia Francia.

Sería conveniente constituir una agrupación de intereses con la Comunidad Valenciana para que la realización del corredor Cantábrico-Mediterráneo no se posponga ni retrase y para responder a la contestación que se produce aquí ante cualquier iniciativa de modernización o de implantación de una nueva infraestructura.

Javier Mozota Bernad es decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón

«Habrá que constituir una agrupación de intereses con la Comunidad Valenciana para que el corredor Cantábrico-Mediterráneo no se posponga»