

El puerto de Valencia destina 4 millones a mejorar la vía de Teruel para mercancías



Un tren de contenedores a su paso por Cariñena, una de las tres estaciones aragonesas en las que se ampliarán las vías de apartado. CIFCCC

● Ampliará cinco apartaderos este año para poder cruzar trenes de carga y de viajeros

● El 'Govern' señala que la línea es «estratégica» y critica el abandono inversor de Madrid

ZARAGOZA. El puerto de Valencia invertirá cuatro millones de euros en la mejora de la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Sagunto con el objetivo de hacerla más competitiva para el tráfico de mercancías. Para ello, sufragará la ampliación de los apartaderos de cinco estaciones distribuidas por las provincias de Zaragoza, Teruel y Valencia, de modo que los trenes de carga puedan cruzarse con los de viajeros y ganen así en competitividad.

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) tomó la decisión hace dos semanas al considerar que la línea de Teruel es «fundamental» para conectar con Zaragoza y su plataforma logística y mejorar las comunicaciones en el eje Cantábrico-Mediterráneo. Con los recursos del puerto, se alargarán las vías de apartado de las estaciones de Cariñena, Ferreruella, Sarrión, Masadas Blancas y Segorbe, de forma que puedan estacionar trenes de mercancías de hasta 750 metros de longitud, los más largos que circulan por las vías españolas. Esta misma inversión pretende acometer el puerto de Barcelona en la línea que comunica Aragón con Cataluña.

Fuentes oficiales de la APV confirmaron ayer a este diario que el subdirector del puerto, Manuel Guerra, recorrió esta misma semana la línea de Teruel junto a responsables del Administrador de Infraestructuras (ADIF), el titular de la infraestructura, para analizar el alcance de las actuaciones aprobadas. «Nuestra voluntad es licitar ya los proyectos y co-

meter las obras este mismo año. Es una prioridad absoluta para la entidad portuaria», subrayaron.

La disponibilidad de apartaderos de 750 metros incrementa las posibilidades de explotación de la línea de Teruel, de vía única y en la que la prioridad es el tráfico de pasajeros. Su lamentable estado de conservación, con múltiples limitaciones de velocidad y de peso para los convoyes, aún limita más el tránsito a los trenes de carga, por lo que los operadores optan por desviar el tráfico entre el norte de España y Valencia por el corredor Mediterráneo, pese a dar un rodeo por la línea de Caspe.

En la actualidad, el tráfico regular de mercancías se limita a dos trenes semanales de Opel dirigidos al puerto de Valencia para la exportación de sus coches y otros tantos de contenedores de la compañía ferroviaria Continental Rail que, procedentes de Bilbao, acaban el viaje en la terminal valenciana de Silla.

Las citadas fuentes oficiales del puerto señalaron que urge convertir el ferrocarril de Teruel en un «infraestructura del siglo XXI»

porque forma parte de un eje básico para la economía nacional, el Cantábrico-Mediterráneo.

En este sentido, el número dos de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno valenciano, Josep Vicent Boira, lamentó ayer que el puerto de Valencia deba destinar sus beneficios a mejorar «como usuario» la línea de Teruel, pese a que algunas de las estaciones beneficiarias se encuentran a 240 kilómetros, como es el caso de la de Cariñena. Boira cuestionó el «ninguneo» al que el Ministerio de Fomento somete a la Teruel-Sagunto pese que la inversión necesaria para adecuarla se reduce a 40 millones. «La mejora de la conexión con Aragón y el Cantábrico debería asumirla el Ministerio como obligación de Estado», defendió antes de lamentar el «error garrafal» que supone abandonar un eje que conecta las zonas más productivas del país.

El Gobierno lleva ocho años sin invertir en la línea, lo que ha provocado su deterioro hasta duplicar las limitaciones de velocidad en los últimos tres años.

JORGE ALONSO

LA CIFRA

750

La Autoridad Portuaria de Valencia invertirá 4 millones de euros en ampliar los apartaderos de cinco estaciones de la línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Valencia. Esto supondrá alargar las vías en las que estacionan los trenes, de forma que se puedan cruzar los convoyes de viajeros con trenes de mercancías de más capacidad. Para ello, se ampliarán las vías de apartado hasta alcanzar los 750 metros de longitud.

BENEFICIADAS

Las estaciones aragonesas de **Cariñena, Ferreruella y Sarrión** y las valencianas de **Masadas Blancas y Segorbe** serán las que se beneficien de la inversión del puerto de Valencia. El objetivo es licitar ya los proyectos y acometer las obras este mismo año.

ABANDONO

El Ministerio de Fomento lleva ocho años sin invertir en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, lo que ha multiplicado las **limitaciones de velocidad** y las incidencias que sufren los trenes. De hecho, la DGA tuvo que sufragar algunos apañes en la pasada legislatura.

HA DICHO

Josep Vicent Boira

SECRETARIO AUTONÓMICO DE OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO VALENCIANO

«Fomento destina miles de millones de euros al AVE pero niega los 40 millones que necesita la línea de Teruel, donde los trenes se ven obligados a ir a 30 km/h, tal y como hacían hace 100 años»