

HOY NOTICIA • EL FUTURO DEL FERROCARRIL TUROLENSE



Integrantes de la comisión de seguimiento de las obras del ferrocarril Zaragoza-Teruel-Sagunto en la constitución de la misma durante la mañana de ayer en Madrid

La electrificación del tren entre Sagunto y Teruel requerirá de impacto ambiental

🔗 Será lo último en acometerse y la obra no se acabará hasta 2022

🔗 El coste de las actuaciones en el eje podría rondar los 400 millones

🔗 La comisión de seguimiento de las obras de la línea se constituye

Redacción
Teruel

El Ministerio de Fomento y Adif van en serio con el arreglo y electrificación de la línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Sagunto, aunque las actuaciones que se tienen que acometer irán más allá del año 2020 en contra de lo que se anunció en un principio. Además, la electrificación del tren entre Teruel y Sagunto requerirá de declaración de impacto ambiental, lo que podría complicar las cosas al no estar previsto un cambio de trazado. Si no surgieran complicaciones, los trabajos en su conjunto estarían concluidos en 2022 y el coste de toda la actuación podría ser cercano a los 400 millones de euros, más dinero de lo inicialmente anunciado.

Así se puso de manifiesto ayer en Madrid en la constitución de la comisión de seguimiento del plan integral para la mejora de la línea ferroviaria, que presidió el presidente de Adif, Juan Bravo, y al que asistieron, entre otros, el consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón, José Luis Soro (CHA), así como el presidente de CEOE Teruel, Carlos Torre.

La primera reunión de este comité de seguimiento, que debería

haberse celebrado en Teruel pero que se trasladó a Madrid por motivos de agenda del máximo responsable de Adif, sirvió para presentar los planes y el cronograma que el Ministerio de Fomento tiene con esta infraestructura.

Tanto Soro como Torre se mostraron convencidos al término del encuentro de que la actitud ministerial ha cambiado con respecto a los últimos años, y que existe voluntad de intervenir

en la línea para mejorarla, además de estar trabajando ya en ella. Eso sí, dejaron bien claro que no habrá cambios de trazado, con lo cual no serán eliminadas las pendientes de 24 milímetros que hay en muchos puntos. No obstante, se piensa compensar ese hándicap con máquinas de doble tracción en el futuro.

En cualquier caso, eso podría suponer un contratiempo puesto que Fomento informó ayer en la

comisión de seguimiento de las obras que la electrificación entre Teruel y Sagunto requerirá de declaración de impacto ambiental. Cuando se hizo el estudio informativo de la línea de alta capacidad en la década pasada, el trazado sobre plano se tuvo que hacer en muchos casos a través de largos túneles y viaductos, tanto para eliminar las pendientes como para eludir el impacto ambiental. No obstante, hasta que

no se haga la declaración tampoco se sabrá si el trazado actual es capaz de salvar las afecciones medioambientales que puedan existir. El problema es que si las hubiera, la planificación actual de Fomento no contempla hacer variantes ni otros trazados alternativos.

Al tener que hacer la declaración de impacto, será lo último que se acometa y tardará más de lo previsto, con lo cual el arreglo de la línea no estará para el año 2020 como se anunció en un principio, sino para 2022. Además, en la reunión de ayer se constató que los 333 millones de euros que se barajaban para todas las actuaciones podrían quedarse cortos, y que al final el presupuesto podría estar cercano a los 400 millones.

En cualquier caso, Fomento está dispuesto a asumir esa inversión aunque supere la cifra que se barajaba en un principio. De hecho, la cifra orientativa que se puso ayer sobre la mesa era superior a los 380 millones de euros, según constataron tanto el consejero José Luis Soro como el presidente de la patronal turolense, Carlos Torre.

La electrificación será lo último que llegará y se llevará la mayor parte del presupuesto, puesto que está previsto que cueste 100 millones entre Teruel y Zaragoza,

• COMUNIDAD AUTÓNOMA •

Aragón plantea que no es suficiente y que no renuncia a la doble vía

Los representantes de Aragón en la comisión de seguimiento para las obras del eje ferroviario Zaragoza-Teruel-Sagunto manifestaron ayer en el encuentro que es importante lo que se va a hacer en la vía, pero que no renuncian por ello al objetivo más a largo plazo, que es lograr un corredor de altas prestaciones de doble vía electrificado y uso mixto, entre el Cantábrico y el Mediterráneo.

El consejero de Vertebración del Territorio, José Luis Soro, insistió sobre este punto, al

igual que hizo el presidente de CEOE Teruel, Carlos Torre, quien además incidió en la necesidad de que se atienda no solo el transporte de mercancías sino también el de viajeros.

Sobre ese punto insistirán ambos en próximas reuniones de la comisión, donde se valorará lo que se está haciendo y cómo va a revertir en la mejora de la infraestructura.

Soro aseguró que estaba satisfecho de que la mejora de la línea se moviera "como no se había movido en décadas", pero

recalcó que no renuncian a que se actúe también en el problema de las rampas de 24 milímetros, cuya alternativa es hacer nuevos trazados.

En la comisión participan representantes de Adif y de Renfe, así como de las asociaciones empresariales ferroviarias privadas, las patronales de Aragón y Valencia, la Autoridad Portuaria de Valencia, el Gobierno de Aragón y la Generalitat Valenciana. La previsión es mantener varias reuniones anuales de seguimiento.



Jueves, 13 de julio de 2017

Diario de Teruel 3

EL FUTURO DEL FERROCARRIL TUROLENSE • HOY NOTICIA

y 120 en el tramo desde la capital turolense a Sagunto. Los túneles que hay en la línea tampoco serán un problema puesto que Adif piensa intervenir en los mismos para que tengan la altura necesaria para hacer pasar la catenaria.

El Ministerio de Fomento y Adif informaron a través de una nota de prensa sobre lo tratado en el comité de seguimiento, si bien las cifras y fechas tampoco coincidieron plenamente con lo que se manifestó en la reunión, ya que siguen hablando de 335 millones de euros y el plazo de ejecución lo prolongan hasta 2021 cuando la semana pasada estaba previsto que fuese hasta 2020.

Esta oscilación de cifras y de fechas se debe a que Fomento no tiene claro todavía con precisión el cronograma de las actuaciones por la rapidez que se ha puesto en marcha, ya que hasta hace unos meses no había una previsión concreta para la línea.

Lo que quedó de manifiesto en el encuentro es que no solo hay voluntad de actuar sino que se está actuando ya de hecho, como se ha constatado con las obras de eliminación de las limitaciones de velocidad entre Teruel y Barracas, en las que se han invertido entre abril y junio 7,3 millones de euros.

En el programa de actuaciones presentado ayer por Fomento, está previsto que esas mejoras entre Teruel y Barracas, donde había limitaciones de 20 y 30 kilómetros por hora, se completen con otro proyecto ya planificado



Carlos Torre (l) conversa con José Luis Soro (c) antes de la reunión

para la eliminación de otras cuatro limitaciones entre Teruel y Zaragoza. Se trata, en general, de baches en la vía que en algunos casos llevaban doce años y sobre los que no se había invertido en todo este tiempo, a pesar de consignarse todos los años partidas millonarias en los Presupuestos Generales del Estado para mantenimiento, que no se han ejecutado tras ejercicio.

Tren-tierra

Por otra parte, Adif informó ayer en la comisión de seguimiento de que el pasado 4 de julio se puso en servicio el sistema tren-tierra entre Teruel y Caminreal, cuyos equipos fueron instalados por ellos mismos hace más de dos años, aunque ahora se ha vuelto

a intervenir después de que se licitaran estos trabajos. Se indicó por otra parte que entre Caminreal y la Bifurcación Teruel (Zaragoza) los trabajos concluirán a finales de este año para que se pueda poner en servicio durante 2018 tan pronto como se hayan realizado las validaciones técnicas necesarias.

También se explicó que este verano se finalizará la actuación del traslado de la visualización del trayecto Caminreal-Bifurcación Teruel del puesto de mando de Valencia-Fuente San Luis a Zaragoza-Portillo. La actuación, según precisa Adif, permitirá que una vez puesto en servicio el tren-tierra toda la línea pueda estar teledemandada.

En la comisión se destacó que

cuando la línea esté equipada con este sistema de comunicaciones, se mejorarán ya sustancialmente las condiciones de explotación, ya que aumentará la disponibilidad de la infraestructura al permitir la circulación de trenes las 24 horas del día, además de incrementar la seguridad y reducir los costes de transporte y el tiempo de respuesta en caso de incidencia.

Otro asunto sobre el que se informó es que Adif, de acuerdo con el convenio firmado con la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), está redactando los proyectos para la creación de apartaderos para trenes de mercancías de 750 metros en las estaciones de Estivella, Jérica, Barracas, Puebla de Valverde, Teruel, Ferriera y Cariñena. La previsión de Fomento es que los proyectos puedan estar terminados a finales de 2017 para licitar las obras, con una inversión estimada de 13,6 millones de euros, durante el primer semestre de 2018.

Por otra parte, Adif informó de que se han inspeccionado estructuras entre Teruel y Sagunto para identificar su capacidad portante y en algunas de ellas se tiene que actuar para aumentar la carga por eje de 20 a 22,5 toneladas, con el fin de potenciar el tráfico de mercancías.

Para este proyecto, además de otras actuaciones que se definen consistentes en la renovación y adecuación de terraplenes, desmontes, obras de fábrica, estructuras y vía, se consignarán 48,4 millones de euros del Fondo de

Accesibilidad Terrestre Portuaria, que serán objeto de nuevos convenios con la APV. Esto permitirá también aumentar las prestaciones para las circulaciones de mercancías.

En cuanto a la última actuación, que consistirá en la electrificación de la línea en todo su recorrido, Adif informó en un comunicado que se electrificará con 25 kV y la construcción de subestaciones ejecutándose en dos fases: Sagunto-Teruel y Zaragoza-Teruel.

En este punto, la nota de Adif señala que la licitación para la redacción de estos proyectos está prevista entre finales de 2017 y el primer semestre de 2018, respectivamente. Llama la atención esta información con lo manifestado en la comisión de seguimiento, en la que se explicó que si bien de Teruel a Zaragoza no había problema alguno por existir ya la declaración, en el otro tramo haría falta declaración de impacto ambiental y todo se retrasaría más.

Carlos Torre explicó que en la reunión les dijeron que las obras de electrificación entre Teruel y Zaragoza podrían realizarse entre febrero de 2019 y mediados de 2020.

Otra cosa será el desarrollo de la electrificación entre Teruel y Sagunto, ya que hasta agosto de 2019 no esperan contar con la declaración de impacto ambiental, que Adif espera poder superarla. Eso permitiría, en teoría, empezar en el último trimestre de 2020 y finalizarlas en marzo de 2022.