

REIVINDICACIÓN HISTÓRICA MANIFESTACIÓN EN VALENCIA

Aragoneses y valencianos se alían hoy en una movilización por el tren que se espera masiva

● Reclaman a la UE fondos para un corredor de altas prestaciones del Cantábrico al Mediterráneo

● Cuentan por primera vez con el apoyo claro de los empresarios y los gobiernos de Aragón y Valencia

TERUEL/ZARAGOZA. Zaragoza y turolenses viajan hoy a Valencia para reclamar en la calle, junto a los valencianos, una línea ferroviaria con doble vía electrificada de altas prestaciones para viajeros y mercancías. Los trenes circulan ahora por una calamitosa infraestructura con pronunciadas pendientes y tramos en los que los convoyes, a 30 km/h, pueden ser adelantados por un tractor. Los 335 millones de Fomento hasta 2022 son insuficientes para obrar la transformación. El objetivo es reclamar a la UE que el 25 de octubre vote a favor de incluir el ramal Zaragoza-Teruel-Sagunto en el programa Mecanismo Conectar Europa, para optar a más financiación de 2021 a 2027.

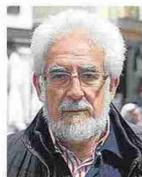
Será una manifestación histórica, aseguran los convocantes, que esperan superar el listón de los 40.000 participantes que el 6 de mayo recorrieron el centro de Zaragoza al grito de 'Salvemos Teruel'. Los datos apuntan a ello. El tren a Valencia se quedó sin las 180 plazas hace semanas, por lo que ha habido que fletar más de 20 autobuses y recurrir a autocares de Andorra y Alboraya (Valencia) al agotarse todos los que estaban disponibles en la capital turolense y en sus alrededores.

«La gente ha estado sacando los billetes de 4 en 4 y de 5 en 5; familias enteras acuden a esta fiesta reivindicativa en la que todo va a estar 'petado», explicaba esta semana el presidente de la Federación de Vecinos de Teruel -uno de los convocantes-, Pepe Polo. Según dijo, el «aluvión» de adhesiones ha sido tal que la movilización se ha hecho autónoma, al margen de los organizadores. «Ahora somos todos compañeros de viaje», afirmó Polo.



Voluntarios de Teruel Existe y la Federación de Vecinos preparaban esta semana los carteles para la manifestación. JORGE ESCUDERO

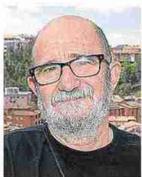
Las razones para la protesta



Manuel Gimeno
PORTAVOZ TERUEL EXISTE
«Si el corredor ferroviario del Cantábrico al Mediterráneo no pasa por Teruel, estamos muertos»



César Izquierdo
PORTAVOZ AGRICULTORES
«El eje fomentaría la agroindustria creando un valor añadido y frenando la despoblación»



Pepe Polo
PRESIDENTE VECINAL
«Es el momento oportuno para sacar al tren de la miseria en que se encuentra. No habrá otra ocasión»



Carlos Torre
PRESIDENTE CEOE-TERUEL
«Hay que ir a la protesta para que se vea que toda la sociedad de Aragón y Valencia está unida»



Pilar Buj
SECRETARIA CC. OO.
«¿Qué quieren nuestros dirigentes? ¿Dos Españas con distinto desarrollo o un país vertebrado?»

Los agitadores iniciales fueron las federaciones de barrios de Valencia, Teruel y Zaragoza, con Teruel Existe y la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Teruel. A ellos se han sumado organizaciones empresariales, sindicatos, colectivos ciudadanos y partidos. Además, los gobiernos aragonés y valenciano respaldan la protesta.

La protesta tendrá eco por toda la provincia, pues vecinos sin posibilidad de viajar a Valencia se concentrarán en sus municipios a lo largo de la mañana de hoy portando carteles con mensajes a favor del tren.

Para el portavoz de la plataforma, también convocante, Teruel Existe, Manuel Gimeno, la movi-

lización de hoy es el último cartucho que tiene la provincia para no perder el tren del futuro. «Es el momento y el lugar oportunos para reivindicar un ferrocarril competitivo. Si no lo conseguimos ahora, nunca lo lograremos», dice. La protesta debe oírse en Madrid y en Bruselas, donde se encuentran los dos gobiernos, el es-

pañol y el de la Unión Europea, que han de tener en cuenta la línea turolense en sus planes de inversión para los próximos años.

Muy motivados por la unánime respuesta de la sociedad, los organizadores están convencidos de que la victoria llegará. «El 'feeling' entre Aragón y Valencia es fenomenal y nunca antes habíamos sentido tan claro el apoyo de los empresarios con mayúsculas», dice Gimeno. «Valencia está volcada en este tren porque sabe que se la juega y el Gobierno de Aragón se ha puesto las pilas», añade.

El sector de la agricultura, entre otros, se ha sumado en bloque a la protesta bajo la premisa de una clara ecuación: el corredor es igual al desarrollo de la economía y este traerá consigo población. Para Carlos Torre, presidente de la organización empresarial CEOE Teruel, la unión entre Aragón y Valencia es el principal mensaje que transmitir al Gobierno central. Muy crítica con la actitud de los dirigentes del país, Pilar Buj, secretaria provincial de CC. OO., reclama «una España vertebrada, sin zonas subdesarrolladas».

M^a ANGELES MORENO

REIVINDICACIÓN HISTÓRICA LAS CARENCIAS DEL FERROCARRIL

La renovación de la línea de Teruel apenas recortará unos minutos el tiempo de viaje

● El ADIF prevé invertir 335 millones en 4 años para remozar la vía y electrificarla, pero no actuará sobre el sinuoso trazado

ZARAGOZA. La renovación de la línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Sagunto apenas permitirá recortar los tiempos de viaje a los trenes de pasajeros. Ingenieros y ferroviarios consultados subrayaron que los regionales, en el mejor de los casos, podrán ganar unos diez minutos pese a la inversión de 335 millones de euros en la rehabilitación y mejora de la plataforma entre Teruel y Valencia y en su completa electrificación, desde Zaragoza hasta el Mediterráneo.

El trazado existente, con fuertes pendientes y curvas de radio reducido, imposibilitará correr a los trenes, por lo que estarán condenados a seguir viajando a una velocidad media de 75 kilómetros por hora, una de las más bajas del país entre las líneas ferroviarias que unen capitales.

Las actuaciones ya ejecutadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) han permitido suprimir la mayor parte de las limitaciones de velo-

cidad temporales, algunas de las cuales llegaban a los 30 km/h, lo que unido a la eliminación de los amplísimos colchones horarios permitió reducir hasta 23 minutos los viajes de los trenes. «Realmente se ganaron 11 minutos, ya que el resto del tiempo corresponde al generoso 'colchón' horario que llegaron a tener los trenes», explicó un ferroviario.

El margen de ganancia que queda es reducido, ya que el diseño del corredor entre Teruel y Sagunto se remonta a finales del siglo XIX y hace que, en el mejor de los casos, se pueda circular a 140 km/h. Y los trenes regionales solo pueden alcanzar esta velocidad en una recta de poco más de 2,5 kilómetros entre Rubielos de Mora y Albentosa.

En el resto de los 138 kilómetros comprendidos entre ambas ciudades la velocidad máxima oscila entre 70 km/h y 105 km/h. «Además, queda aún por suprimir una limitación temporal de 60 km/h por el estado de una

trincheras a la salida de Masadas Blancas, a mitad del puerto del Ragudo», añadieron las citadas fuentes ferroviarias.

El grueso de la inversión comprometida por Fomento se centra en la electrificación de todo el corredor, que implica el montaje de la catenaria y de las subestaciones eléctricas, cuyo importe asciende a 246 millones. Según el cronograma del ADIF, las obras saldrán a concurso a principios de 2019 y los primeros trenes eléctricos podrán circular en 2022. «Se ganará en fiabilidad, pero no en velocidad porque, además, no hay trenes regionales que superen los 160 km/h», puntualizaron.

No obstante, habrá que ver si se cumplen los planes, dado que el ADIF preveía a principios de año sacar a concurso un paquete de obras de renovación entre Zaragoza y Teruel por 47,1 millones que sigue a la espera. Su conclusión estaba comprometida para la primavera de 2020, por lo que se demorará, al menos, un año el conjunto de actuaciones en la plataforma, pensadas para el tráfico de mercancías: sustitución de 106.000 traviesas y 40 kilómetros de raíles, mejoras en terraplenes y desmontes, así como la renova-

EL CALENDARIO

2022

El plan director elaborado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la línea de Teruel limita la inversión a la rehabilitación de la vía entre Teruel y Sagunto y a su electrificación completa hasta Zaragoza, además de la construcción de 7 apartaderos para que se puedan cruzar los trenes de viajeros y mercancías. En total, 335 millones programados hasta principios de 2022.

INCUMPLIMIENTO

EL ADIF se comprometió con los gobiernos de Aragón y Valencia a sacar a concurso a principios de año la renovación y adecuación de la vía entre Teruel y Sagunto para el tráfico de mercancías, cuyo importe asciende a 47,1 millones. Sin embargo, la inversión presupuestada se perderá.

ción de «obras de fábrica anti-guas», entre otras intervenciones.

Modernización a medias

Donde no se han levantado aún las limitaciones de velocidad es en el tramo Zaragoza-Teruel, en el que el Gobierno invirtió 315 millones en su renovación con características de velocidad alta entre 2001 y 2008. Aunque se vendió que se había modernizado para que los trenes pudieran circular a 200 km/h, la realidad es que solo podrían hacerlo en estos momentos en 95 de los 177 kilómetros de la vía, los únicos que reúnen los parámetros de una línea de altas prestaciones.

Para colmo, el exministro Francisco Álvarez Cascos descartó acometer la reforma de la vía a su paso por los puertos de Paniza y Cuencabuena, que con su trazado sinuoso y en pendiente limita la velocidad a 70 y 80 km/h. Tampoco se actuó en los túneles y en la plataforma, que carecen del suficiente gálibo y anchura para instalar la catenaria y las torres de sujeción. «Los responsables se dieron cuenta en una inspección de la línea hace ya unos años», apuntó un ferroviario.

La actuación en los dos puertos ni siquiera está programada, aunque el ADIF anunció a principios de año que iba a estudiar una intervención, que calificó de «gran calado» y de la que no se ha vuelto a saber nada.

JORGE ALONSO

Ferrocarril de alta velocidad Teruel-Sagunto



El estudio informativo analiza cuatro posibles trazados, pero se decanta por los dos que discurren al noreste de la autovía. Plantea un corredor de alta velocidad y de tráfico mixto en ancho internacional

HERALDO

Fomento estima que se necesitan 4.000 millones para que la infraestructura sea de altas prestaciones

ZARAGOZA. El Ministerio de Fomento sabe desde hace siete años que para hacer realmente competitivo el comprometido corredor Cantábrico-Mediterráneo se requiere invertir 4.000 millones de euros para que Teruel tenga una vía de altas prestaciones. Así lo refleja el estudio informativo encargado en su día para analizar el mejor trazado posible entre Teruel y Sagunto, que plantea que más del 60% del trazado discorra por túneles y viaductos para garantizar

que los trenes circulen, como mínimo, a 250 km/h pese a la difícil orografía.

Ni los gobiernos de Rodríguez Zapatero (PSOE) ni de Rajoy (PP) llegaron a dar un paso más en la planificación de esta ambiciosa obra de ingeniería, que permitiría reducir un viaje que ahora se prolonga dos horas a menos de 50 minutos. Eso sí, su construcción supondría suprimir las paradas intermedias que dan servicio en la actualidad y que alargan el viaje

hasta las 2 horas y 32 minutos en el caso del único tren que ahora para en las 14 estaciones y apeaderos de la línea, que se alarga 138 kilómetros.

La consultora GPO Ingeniería llegó a analizar cuatro alternativas de trazado, de las cuales se seleccionaron dos que incluyen en ambos casos la construcción de 17 túneles para resolver el desnivel existente entre la meseta turolense y la costa. En las dos opciones elegidas se plantea horadar el ma-

yor túnel del país, de más de 31 kilómetros de longitud, con el objetivo de salvar las cuevas del puerto del Ragudo.

El estudio informativo incidía en que la actual línea no se puede reutilizar, ya que apenas tiene rectas largas, las curvas son cerradas y el 40% del trazado está en pendientes, con rampas que superan a las del Canfranc.

Los dos trazados escogidos, de doble vía en ancho internacional, rondan los 121 kilómetros y discu-

rren al noreste de la autovía Mudéjar. Comparten el tramo inicial, desde la salida de Teruel hasta las inmediaciones de La Puebla de Valverde, en el que se incluye el segundo túnel más largo de los dibujados en el estudio informativo, el del puerto del Escandón. En este caso, supera los 12 kilómetros. También comparten el tramo final hasta el eje del Mediterráneo.

Como la previsión era que el tráfico fuese mixto, viajeros y mercancías, se diseñó un punto de adelantamiento. En total, podrían circular hasta 18 trenes de pasajeros por sentido y día (ahora hay entre tres y cuatro en función de los días) y 98 de carga.

J.A.