

INFRAESTRUCTURAS LA RED FERROVIARIA

El tren de Teruel entra en la red transeuropea y optará a que la UE financie hasta el 50%

● El Parlamento aprueba incluir la línea Zaragoza-Sagunto como infraestructura prioritaria

● Su conversión en un ferrocarril de altas prestaciones requiere cerca de 4.000 millones de euros

● Los eurodiputados respaldan la conexión de los ejes Atlántico y Mediterráneo por Aragón

ZARAGOZA. La conversión de la vetusta línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Sagunto en una infraestructura de altas prestaciones ya tiene el respaldo comunitario, por lo que el sueño de acabar con el mapa radial de comunicaciones de España mediante la unión del Cantábrico y Mediterráneo por Aragón está al alcance de la mano. El Parlamento europeo dio ayer un paso esencial al incluir el ferrocarril turolense en la red transeuropea de transportes, lo que permitirá captar hasta el 50% de su financiación de las arcas europeas.

La petición corrió a cuenta de una enmienda de la eurodiputada aragonesa Inés Ayala (PSOE), que con el apoyo de otros parlamentarios españoles quiso enmendar la exclusión de esta infraestructura de la propuesta de la Comisión Europea, negociada el pasado verano y que tendrá vigencia para el periodo 2021-2027. Para lograrlo se ha incluido el ferrocarril turolense como un ramal del corredor Mediterráneo, al igual que logró el Gobierno del PP con el tramo Zaragoza-País Vasco al pactar su inclusión en el eje Atlántico. De este modo, todo el corredor Cantábrico-Mediterráneo que reclama Aragón para vertebrar su territorio podrá optar a la cofinanciación europea.

Las intensas gestiones de la eurodiputada Inés Ayala se unieron a las del Gobierno de Pedro Sánchez para paliar el varapalo inicial. Nada más asumir la cartera de Fomento, José Luis Ábalos trasladó a principios de julio a la comisaria de Transportes, Violeta Bulc, la reclamación conjunta de Aragón y Valencia en una reunión mantenida en Madrid. Y a esa se sucedieron otras con la Dirección General de Transportes, con los propios ponentes de la propuesta de revisión de la red transeuropea y con eurodiputados para recabar los apoyos necesarios.

Las gestiones fructificaron ayer en la comisión conjunta de Transportes e Industria del Parlamento europeo, que respaldó la línea turolense en una votación a mano alzada y en la que el informe general salió adelante con 71 votos a favor, 19 en contra y 3 abstenciones.

Inés Ayala no ocultó su satis-



Votación decisiva. La enmienda presentada por la eurodiputada aragonesa Inés Ayala (PSOE), en el centro, y respaldada por otros parlamentarios españoles, logró ayer en el Parlamento Europeo que la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Sagunto figure en la red básica de transportes de la UE.

facción, pero resaltó que se trata de un «paso esencial, la condición sine qua non» para lograr la cofinanciación europea, pero dejó bien claro que «solo es el principio del principio».

Para empezar, la propuesta deberá ratificarla el pleno del Parlamento en una votación prevista para el mes de enero antes de que el Consejo Europeo dé el visto bueno definitivo. «No nos

podemos relajar, porque ahora toca hacer un buen proyecto y pelearlo en la Unión Europea para conseguir que el corredor sea cofinanciado», advirtió.

La inclusión de la línea en la red transeuropea de transportes posibilitará que sea financiada por el nuevo reglamento Mecanismo Conectar Europa (Connecting Europe Facility), que reserva 19.330 millones para respaldar

proyectos prioritarios de transporte para el periodo 2021-2027. Otros 11.285 millones están reservados para actuaciones de países con acceso al Fondo de Cohesión.

A los 19.330 millones podrán optar todos los proyectos incluidos en la red básica (donde figurarán los ejes Atlántico y Mediterráneo con los dos ramales aragoneses que conforman el corredor Cantábrico-Mediterráneo) y

los que están en un escalón inferior (la denominada red global, en la que se encuentra la reapertura del Canfranc). En este último caso, solo se podrán repartir un 15% del presupuesto total, aunque igualmente tendrán la posibilidad de que las infraestructuras sean cofinanciadas hasta el 50%.

En todos los casos, la financiación se repartirá como hasta ahora por concurrencia competitiva y, por tanto, habrá que presentar proyectos muy sólidos. Por el momento solo se dispone de un estudio informativo para transformar la decimonónica vía de Teruel en una plataforma de doble vía electrificada, uso mixto para viajeros y mercancías y características de alta velocidad, cuyo coste se estimó en 2011 en 4.000 millones. Y la única realidad se reduce a unas obras para adecuar la infraestructuras que se han presupuestado en 386,8 millones y que se alargarán hasta 2023.

JORGE ALONSO

Un compromiso político que se remonta al año 2004

La exministra socialista Magdalena Álvarez anunció en París en 2004 su pretensión de construir un corredor de altas prestaciones del Cantábrico al Mediterráneo por Aragón para compensar su negativa a acercar el AVE a Teruel. Encargó de inmediato un estudio funcional que no se hizo público hasta que su sucesor en Fomento, José

Blanco, lo dio a conocer en una cumbre de tintes propagandísticos en 2009. Para entonces, no se había encargado todavía un solo proyecto para el tramo aragones y solo había tímidos avances en la zona navarra, dado que su gestión se cedió al Gobierno foral.

El Gobierno socialista sí llegó a encargar el estudio informati-

vo para convertir la abandonada línea entre Teruel y Sagunto en un corredor de alta velocidad para el tráfico de viajeros y mercancía, como en el resto del eje Cantábrico-Mediterráneo. Este proyecto salió a información pública en 2011, pero caducó hace dos años sin haber culminado la preceptiva declaración de impacto ambiental. J. A.

INFRAESTRUCTURAS LAS REACCIONES

Unanimidad política a la hora de exigir «celeridad» para planificar las obras

● Lambán insta a Fomento a concretar ya el diseño porque los trabajos en curso se reducen al acondicionamiento de la vía

● Los partidos aplauden un «logro colectivo» y piden ahora mantener la unidad para reclamar plazos y dinero

ZARAGOZA. Partidos y agentes sociales acogieron ayer con satisfacción el respaldo del Parlamento europeo a la inclusión de la línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Sagunto en la red transeuropea de transportes, pero reclamaron «celeridad» en los trámites necesarios antes de iniciar las obras. Todos aplaudieron lo que calificaron de «logro colectivo» de Aragón y Valencia, pero los partidos instaron a mantener la unidad porque aún se deben concretar los plazos y asegurar la financiación para convertir una vetusta línea en el corredor de altas prestaciones que reclama la sociedad.

El presidente aragonés, Javier Lambán, fue especialmente rotundo a la hora de urgir al Ministerio de Fomento que concrete el diseño porque las obras en curso se limitan a acondicionar la vía. Eso sí, defendió que mientras se modifica el proyecto para incluir mejores prestaciones, con doble vía electrificada para el tráfico de mercancías y viajeros, se mantengan los trabajos en marcha. «Lo que se nos recomiendan desde Europa es que prioricemos todo aquello que sea más urgente más necesario para potenciar el corredor y que, al mismo tiempo, vayamos redefiniendo el proyecto para que en su formulación final dé respuesta a las necesidades», indicó.

En la misma línea, el consejero de Vertebración del Territorio, José Luis Soro, enfatizó que el aval del Parlamento solo es un primer paso que coloca el proyecto «en la casilla de salida junto a otros muchos» para lograr financiación europea. Así, defendió que carece de sentido la «mera renovación» de la vía proyec-

tada por Fomento y se debe luchar por lograr «el apoyo estratégico de la UE» para convertir la línea en un corredor de altas prestaciones.

La unanimidad fue rotunda a la hora de valorar el respaldo a la provincia turolense en unos momentos difíciles como consecuencia del anuncio de cierre de la térmica. El presidente del PP, Luis María Beamonte, resaltó que se debe mantener ahora la unidad porque aún hay que rematar el «esfuerzo colectivo» asegurando la financiación europea.

De lograr que este éxito de Aragón y Valencia se «concrete» en un proyecto también habló el secretario regional de Podemos, Nacho Escartín, para quien deberían comenzar cuanto antes las obras para disponer de un «ferrocarril del siglo XXI».

El presidente del PAR, Arturo Aliaga, indicó que hay que ir «paso a paso» pero sin renunciar a nada. Al igual que Lambán y So-

ro señaló que a partir de enero de 2021 habrá que solicitar financiación europea para hacer realidad un corredor de altas prestaciones, pero hasta entonces hay que exigir a Fomento que mantenga el cronograma de mejoras en la actual vía única. «Es una necesidad porque no podemos esperar y Teruel se lo merece», recalzó.

El diputado de Ciudadanos por Teruel Ramiro Domínguez se centró en reclamar que se agilicen los trámites para disponer del proyecto y que haya un verdadero compromiso estatal que garantice la cofinanciación europea. En este sentido, señaló que la provincia no puede esperar más tiempo, por lo que ironizó en que si no acelera igual «no queda nadie» para cuando esté listo este corredor ferroviario «fundamental».

La diputada de IU Patricia Luquin reiteró que ahora toca demostrar que el ferrocarril de Teruel es verdaderamente una apuesta «estratégica» con proyec-

LA FECHA

2030

El Ministerio de Fomento tiene un auténtico reto por delante para completar el eje Cantábrico-Mediterráneo en 2030, la meta temporal que ha puesto la UE para la conclusión de los proyectos prioritarios de la red transeuropea, los que figuran en la denominada red básica. El plazo lo alarga veinte años más, hasta 2050, para las infraestructuras de la red global, en la que figura la reapertura de la línea internacional entre Pau y Canfranc. Eso no quiere decir que los países puedan adelantarse y concluir las actuaciones con antelación a la fecha fijada.

tos y «por fin» con financiación porque, de otro modo, la provincia tiene un futuro «bastante oscuro».

Mientras el portavoz socialista, Javier Sada, sacó a colación que el Gobierno de Rajoy no logró que el tren de Teruel estuviera en la propuesta inicial de la red transeuropea, el nacionalista Gregorio Briz destacó la colaboración institucional de los gobiernos de Aragón y Valencia con el respaldo del Ministerio de Fomento para lograrlo finalmente.

Los agentes sociales

Los agentes sociales incidieron también en la necesidad de no relajarse. El presidente de la patronal (CEOE-Aragón), Fernando Callizo, defendió que ahora le toca a Fomento «hacer los deberes» y hacer un buen proyecto para optar con posibilidades a la cofinanciación europea para completar el eje Cantábrico-Mediterráneo. «Es fundamental para las empresas y conectar Zaragoza y su plataforma logística con las autopistas del mar», apostilló.

Por su parte, el secretario regional de CC. OO., Manuel Pina, consideró igualmente que la unión ha permitido que el ferrocarril de Teruel haya entrado en la red básica europea, pero enfatizó que ahora debe ser el Gobierno el que garantice con proyectos e inversiones la cofinanciación de la UE.

J. ALONSO/M. FUENTES

Teruel y Valencia celebran una «excelente noticia»

ZARAGOZA. La alcaldesa de Teruel, Emma Buj, se mostró ayer «muy satisfecha» por el éxito colectivo que supone para los turolenses el espaldarazo del Parlamento europeo a la línea ferroviaria entre Zaragoza y Sagunto, pero advirtió de que ahora deberá tener su reflejo en los Presupuestos Generales del Estado para convertirse en una realidad con su cofinanciación. «El siguiente paso es ir a por los presupuestos», añadió.

Emma Buj no quiso echar las campanas al vuelo y dejó muy

claro que la conversión del ahora olvidado ferrocarril turolense en un eje de altas prestaciones «sigue siendo una carrera de fondo» y depende al fin y al cabo de la voluntad del Gobierno central.

El portavoz de Teruel Existe, Manuel Gimeno, señaló que este anuncio se debe concretar con las preceptivas partidas presupuestarias del Estado para conseguir que la Comisión Europea cofinancie el proyecto. Eso sí, reclamó que el Ministerio de Fomento aproveche la planificación previa, de 2011, para la conversión

de la línea a la alta velocidad para no perder tiempo.

Desde Cepme-Aragón agradecieron también la «sensibilidad» demostrada con un proyecto que no solo beneficia de forma directa a Aragón, ya que el corredor Cantábrico-Mediterráneo «constituye la diagonal del cuadrante noreste de España donde se concentra la mayor productividad del país».

La noticia fue acogida igualmente con alegría en Valencia, que ha estado luchando junto a Aragón por lograr el respaldo co-

munitario para este eje, lo que sacó a más de 50.000 personas a las calles de Valencia hace solo unas semanas. El director de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, señaló que se trata de «una excelente noticia» para las dos autonomías, pero también para el puerto y su área de influencia, además de para la economía española. Martínez quiso reconocer la labor institucional y social para lograr el aval europeo, que abre la puerta a la cofinanciación de una «actuación estratégica».

J.A.

EL APUNTE

Luis Soriano Bayo

¡Estamos de enhorabuena!

La Eurocámara aprobó ayer la enmienda de la eurodiputada aragonesa Inés Ayala para que la línea ferroviaria G10, Sagunto-Teruel-Zaragoza, fuese incluida como parte de la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), de donde nunca debió salir. Ello permitirá acceder a la inversión necesaria para finalizar, ahora sí, las imprescindibles mejoras de las condiciones de la línea y, lo que es más importante, la posibilidad de la adecuación

de su trazado al objeto de eliminar las rampas de 24 milésimas que dificultan la explotación de esta infraestructura tan necesaria para el desarrollo, la vertebración del territorio aragonés y la conexión adecuada con nuestros vecinos de Valencian.

A nadie se le escapa que la posibilidad de concurrir a parte de los 19.330 millones de euros que Europa tiene preparados para financiar -al 50% con los Estados miembros- las infraestructuras prioritarias puede ayudar definitivamente a que nadie ponga en duda los casi 4.000 millones necesarios para la conversión de esta línea en un corredor del siglo XXI: doble vía electrificada, ancho europeo y un nuevo trazado con los túneles y viaductos necesarios que eliminen las pendientes actuales.

La importancia que el transporte por ferrocarril tiene en el desarrollo económico, industrial y logístico, así como el impulso que esto conlleva en la

creación de empleo cualificado, hacen que mi profesión y el colectivo al que yo represento llevemos años trabajando activamente en este tema en general y en la adecuación de esta línea en particular.

Nuestro granito de arena fue colaborar con el Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza, otros colegios profesionales, organizaciones empresariales y el resto de sociedad civil aragonesa en la consecución de un acuerdo de mínimos que permitiera la unidad de acción imprescindible para hacer viable una demanda que beneficia a todos.

Estamos ante la demostración, una vez más, de que la unión hace la fuerza y de que Aragón es más fuerte cuando trabajamos sin buscar protagonismos y todos remamos en la misma dirección.

Decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja