

Los puertos de Bilbao y Valencia piden que la línea de tren por Teruel tenga doble vía

● Reclaman las mismas condiciones de desarrollo para todo el corredor Cantábrico-Mediterráneo

● Fomento defiende que el tramo turolense «se está potenciando»

TERUEL. Ayer quedó claro que todos los usuarios de la línea férrea Zaragoza-Teruel-Valencia reclaman que este eje tenga doble vía electrificada de altas prestaciones para viajeros y mercancías. En unas jornadas celebradas en la Cámara de Comercio de Teruel sobre la importancia del Corredor Cantábrico-Mediterráneo -del que forma parte el tramo turolense- la mayoría de los ponentes coincidieron en que las obras de mejora que realiza el ADIF con una inversión global de 386,6 millones servirán solo para 'sacar de la uci' a este eje de comunicación falto de mantenimiento en los últimos años. Cuestión muy distinta es el desarrollo de esta vía de

comunicación en función de su potencial para el tráfico de mercancías y pasajeros.

El presidente del puerto de Valencia, Aurelio Martínez, consideró «irrenunciable» el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Matizó que, si bien para el transporte de las mercancías, con añadir a las obras del ADIF la supresión de las rampas de 24 milésimas sería suficiente, no ocurre lo mismo para el tráfico de viajeros. «Para pasajeros, reivindicamos la doble plataforma», subrayó.

Martínez animó a «pelear» y a «soñar» y en este último apartado incluyó la reclamación de una conexión con Canfranc, que permitiría al puerto de Valencia una comunicación fluida con el sur de Francia.

Por su parte, el director adjunto del puerto de Bilbao, Andima Ormaetxe, destacó que el Cantábrico-Mediterráneo «es una posibilidad de futuro para todos y debe ser una realidad cuanto antes». Explicó que la conexión Bilbao-Valencia por Teruel supone captar para el ferrocarril el gran tráfico de mercancías en camiones que ahora discurre por autovía en dirección al norte de Europa «y eso



Los directores de los puertos de Valencia y Bilbao, Martínez y Ormaetxe, en su intervención. JORGE ESCUDERO

LA CIFRA

386

Millones. El ADIF prevé gastar algo más de 386 millones de euros en la rehabilitación de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto. La cifra contrasta enormemente con los más de 12.000 millones comprometidos para el trazado que une Zaragoza con los puertos del Cantábrico y los 19.000 millones que se invertirán en el corredor Mediterráneo.

es negocio para todos». Añadió que debe existir un tráfico eficiente tanto para viajeros como para mercancías «y si la doble vía es la solución que todos entendemos que es mejor, debería ser esa».

Más ambiguo en sus declaraciones fue el coordinador para el Co-

redor Cantábrico-Mediterráneo nombrado por el Ministerio de Fomento, Adán Piñero, si bien, no obstante, dejó abierta la posibilidad de que en un futuro más o menos cercano la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto tenga doble vía, al igual que ocurre de Zaragoza a los puertos del Cantábrico. Piñero destacó la importancia de las obras que se llevan a cabo este verano en Teruel-la línea está cortada hasta octubre- y afirmó que estas mejoras «están potenciando el corredor y tenemos una oportunidad de seguir potenciándolo». «Así se lo estamos transmitiendo al propio Ministerio», agregó.

El coordinador para el Cantábrico-Mediterráneo abogó por que, «cuanto antes», se recojan en proyectos actualizados los próximos pasos en la remodelación de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, a fin de que puedan optar a la cofinanciación por parte de la Unión Europea una vez que la UE ha considerado el tramo como prioritario en su red de comunicaciones. Piñero no ocultó

que los trámites son largos y que un gobierno central en funciones complica aún más las gestiones, pero defendió la «sensibilidad» del Ejecutivo central.

El representante del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón, Javier Jiménez, apremió a que se elaboren con prontitud esos proyectos de mejora para llevar ante la UE, ya que el plazo empezará a contar desde enero de 2021. «Si no accedemos a los fondos europeos, el desarrollo de la línea estará otra vez comprometido», afirmó.

La alcaldesa de Teruel, Emma Buj, reivindicó que «son de justicia» las inversiones para desarrollar el Cantábrico-Mediterráneo por Teruel, ya que «hay una necesidad real de las empresas y del territorio». A su juicio, con los 386,6 millones del ADIF «hemos parado la desconexión ferroviaria, pero eso es solo un primer paso». «Estamos en la uci y ahora hemos de pasar a planta para correr después el maratón», dijo.

M^a ANGELES MORENO

Recordando las promesas incumplidas

En un salón de actos de la Cámara de Comercio de Teruel sin un asiento libre, el portavoz de la plataforma ciudadana Teruel Existe, Manuel Gimeno, proyectó en una pantalla el vídeo que en 2009 elaboró el Ministerio de Fomento para anunciar a bombo y platillo un ferrocarril de alta velocidad para el corredor Cantábrico-Mediterráneo por Teruel que reduciría a la mitad los tiempos de viaje. Al público se le escapó más de una sonrisa irónica, pues, evidentemente, el proyecto no se hizo realidad. «Tenemos una vía en la que se está haciendo el mantenimiento que no se ha hecho en 20 años», denunció Gimeno.

A las jornadas no faltó nadie. Acudieron sindicatos, empresarios, representantes de las Administraciones y ciudadanos a título particular. Allí estuvo también la consejera de Educación y Cultura de la DGA, la socialista Mayte Pérez, quien mostró su plena confianza en que Pedro Sánchez será hoy investido como presidente del Gobierno y en que este «seguirá priorizando la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto». M. A. M.