



Representantes institucionales y público asistentes a la jornada celebrada ayer en la Cámara de Comercio de Teruel



El optimismo se abre paso con el corredor ferroviario de altas prestaciones

Las autoridades portuarias de Valencia y de Bilbao se confabulan para que se relance el proyecto del tren

F.J.M.
Teruel

El optimismo con el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo se abrió paso ayer en Teruel con una nueva jornada técnica celebrada en la Cámara de Comercio para impulsar la construcción de esta infraestructura de altas prestaciones, más allá de las obras de mejora de la vía que está acometiendo actualmente Adif. Los representantes de los puertos de Valencia y de Bilbao fueron contundentes a la hora de reivindicar este corredor hasta Sagunto, en particular el primero, cuyo presidente, Aurelio Martínez, demandó la doble vía pensando ya en la conexión con Francia a través de Canfranc, además de urgir a que se eliminen las pendientes de hasta 24 milésimas que existen en al menos 30 kilómetros del trazado. El coordinador del corredor, Adán Piñero, aseguró que se está pidiendo a Fomento que retomase los estudios, mientras que la consejera de Educación de la DGA en funciones, Mayte Pérez, confió también en que el Gobierno central impulse el corredor si por fin es elegido presidente Pedro Sánchez.

El discurso sobre el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo está cambiando a mejor, y

aunque la reivindicación del proyecto de altas prestaciones anunciado en 2009 todavía se escucha con tibieza desde algunos ámbitos, se abren paso los planteamientos de Teruel. Existe de que no cabe otra alternativa que una doble vía electrificada por un nuevo trazado que elimine pendientes insalvables hoy día por los trenes de mercancías de 750 metros, que podrán circular próximamente por la línea con la construcción de apartaderos pero que deberán hacerlo vacíos por

las limitaciones de toneladas que existen por el desnivel.

Todo va a depender probablemente, según manifestaron el coordinador del corredor y la consejera de Educación, de los derroteros que tome a partir de hoy la situación política española si Pedro Sánchez es elegido o no presidente del Gobierno.

Si el coordinador Adán Piñero dijo que la "inversión sostenida" en la línea debe mantenerse entre 2021 y 2030, y que bajo ningún concepto "debe parar", Mayte Pé-

rez se mostró optimista con la "voluntad política" del actual Gobierno en funciones después de haberlo demostrado así en los últimos meses y de haber sido el artífice de que esta infraestructura volviera a entrar en el Mecanismo Conectar Europa, lo que permitirá optar a una financiación comunitaria de hasta el 50%.

Urgen los plazos ante la UE

Eso sí, en la jornada también se puso de manifiesto que urge elaborar el proyecto para presentarlo a Europa puesto que hay que tenerlo para enero de 2021, cuando los estudios informativos están caducados entre Teruel y Sagunto y desaparecido entre Teruel y Zaragoza, y para redactarlos es preciso contar con ellos.

La impresión que dio ayer la jornada "El corredor Cantábrico-

Mediterráneo. Un proyecto europeo en vías de desarrollo", organizada por la Alianza por el Desarrollo Estratégico de las Infraestructuras de Aragón, es que la sensibilidad por el proyecto original de 2009 es cada vez mayor, y que todo va a depender de la planificación inversora una vez que se pueda formar gobierno.

También dio la sensación ayer de que el discurso de Teruel Existe con sus informes y estudios documentados se está imponiendo a todos los niveles en todos los ámbitos, y que está empezando a asumirse que la demanda ferroviaria obliga a que el corredor entre Zaragoza y Sagunto sea de doble vía electrificada para tráfico mixto de mercancías y viajeros con un nuevo trazado que elimine las limitaciones por las pendientes pro-

• PRESIDENTE DE VALENCIAPORT •

Martínez plantea la doble plataforma hasta Canfranc

El presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, planteó ayer en Teruel ampliar la línea Valencia-Zaragoza a doble plataforma para conectar con Francia a través de Canfranc. Así lo aseguró en declaraciones a los medios de comunicación antes de iniciarse la jornada, y posteriormente durante su intervención en la misma.

Argumentó en este sentido que con el aumento de los tráficose el surco actual será insuficiente, por lo que deberá desdo-

blarse la plataforma. Incidió en que lo primero que debería hacerse es eliminar los tramos con excesiva pendiente, que alcanza las 24 milésimas en algunos puntos, y que supondría nuevos trazados en algo más de 30 kilómetros tanto en el Ragudo como en los puertos en los que no se intervino entre Teruel y Zaragoza. Además, consideró que la doble vía es de justicia para el tráfico de viajeros, no solo de mercancías que es en lo que más se está pensando ahora.

A preguntas de la prensa dijo que no sabía "con franqueza" si el proyecto que se anunció en 2009 "es válido o no", y pidió que si lo era se desarrollase, y si no "que se complete" lo actual. Avanzó por otra parte que esta semana han recibido el estudio encargado para la expansión de Valenciaport, y que si bien un puerto seco en Teruel podía ser "complicado", se verán otras fórmulas para estar presentes.

Como novedad de esta jornada se sumó a la reivindicación del corredor el Puerto de

Bilbao, cuyo director adjunto Andima Ormaetxe, dijo que apoyaban que exista el impulso actual para relanzar el corredor como una apuesta de futuro porque mucho volumen de mercancías se transporta por carretera y las nuevas directrices comunitarias lo van a facilitar hacia el tren por su eficacia y eficiencia.

Ante la insistencia de la prensa, Ormaetxe dijo que si la solución para el tramo Zaragoza-Sagunto es la doble vía, "debería ser esa".



Los representantes de los puertos de Bilbao y Valencia, Andima Ormaetxe (i) y Aurelio Martínez (c), durante su intervención ayer

nunciadas y las curvas con radios muy cerrados.

Otra cosa es cómo debería plasmarse eso en los futuros planes ministeriales, y es en ese punto donde se observó una cierta tibieza por momentos en las intervenciones de algunos participantes al no demandar con contundencia, como se espera, el proyecto que presentó el Gobierno en 2009; y eso que Teruel Existe recuperó ayer el vídeo promocional que hizo el Ministerio de Fomento entonces.

Teruel Existe

La participación de Teruel Existe en la jornada como ponente y los aplausos que provocó la intervención de su portavoz Manuel Gimeno, fue otro indicio de que los argumentos de la plataforma ciudadana han calado, puesto que incluso otros ponentes recurrieron a los estudios e informes que ha elaborado este colectivo reivindicativo, incluido el coordinador del corredor.

La consejera de Educación dijo en la clausura que el empuje que se está dando hace ser optimistas y que "más pronto que tarde" esta infraestructura será una realidad, porque hay un seguimiento gracias a la creación de la figura de un coordinador, y una presión para que los estudios no vuelvan a desaparecer y se retomem. Añadió en este sentido que en esta reivindicación "la razón asiste" a los turolenses y que la necesidad de esta infraestructura está "sobradamente justificada" y "debería haberse hecho hace tiempo".

Abogó por ello por mantener ese lobby que existe para impul-

sar esta infraestructura, y argumentó que en el siglo XXI las dificultades técnicas que pueda haber para un proyecto de este tipo "no pueden ser excusa" para no sacarlo adelante. Recalcó en este sentido que una cosa era el arreglo de la vía que se está haciendo

ahora, y otra la aspiración de la sociedad turolense en el corredor de altas prestaciones, que es en lo que se está trabajando y que será una oportunidad para el desarrollo industrial en Teruel, además de para el tráfico de viajeros. En declaraciones a los medios

El coordinador dice que ha pedido a Fomento desarrollar los proyectos

Piñero sostiene que el corredor no debería ser de diferentes categorías

F.J.M.
Teruel

El coordinador del corredor Cantábrico-Mediterráneo, Adán Piñero, nombrado hace pocos meses por el Gobierno central, aseguró ayer en Teruel que ha pedido al Ministerio de Fomento celeridad para que se puedan presentar proyectos en 2021 al Mecanismo Conectar Europa para conseguir cofinanciación comunitaria. Además, argumentó que el corredor en su ramal sur no debería ser diferente al que se está haciendo en la parte norte, si bien precisó que los proyectos ferroviarios son largos en su ejecución y que se acaba de empezar a trabajar.

Durante su participación en la jornada, Piñero aseguró que las obras que se están ejecutando ahora son relevantes, y que

la electrificación de la vía es un "hito importante" que no hay que perder de vista.

En sus declaraciones fue esquivo a la hora de pronunciarse sobre lo que todo el mundo quiere oír, la apuesta firme por el proyecto de altas prestaciones de 2009, si bien eso es algo que depende del Ministerio de Fomento. Piñero aseguró que está defendiendo y transmitiendo la urgencia de presentar proyectos para la financiación europea, y planteando un corredor pensando para que en 2030 el 30% de las mercancías puedan ir por tren, un argumento de peso esgrimido por Teruel Existe para que se haga la doble vía electrificada con un trayecto nuevo como se recogía hace diez años.

Añadió que las actuaciones que se van a hacer ahora servirán en un futuro para un proyec-



Adán Piñero durante su intervención

to de altas prestaciones. Ante la insistencia de la prensa sobre si el corredor será distinto en su ramal norte del ramal sur, Piñero dijo que el mismo "debe ser capaz de transportar a los viajeros y a las mercancías con la mayor

efectividad posible y no debería ser de diferentes categorías".

Insistió en que se está transmitiendo al ministerio la urgencia para tramitar proyectos en Europa, pero recordó que el Gobierno está en funciones y que se espera una planificación cuando se forme el nuevo ejecutivo, y que en ese sentido veía sensible a Fomento. Como coordinador dijo que ha pedido que "se retomem los estudios" que permitan justificar la inversión en Europa, si bien precisó que "no todo es doble vía electrificada". Puso como ejemplo el AVE a Granada que todavía incluye un tramo de vía única y aclaró que posiblemente haya "varios subtramos y habrá una evolución temporal, con lo que el escenario final será el deseado, pero por el camino se irán realizando proyectos más acotados".



La APV afea a la DGA por olvidarse del corredor en su stand del SIL de Barcelona

El presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, afea ayer al Gobierno de Aragón por haberse olvidado del corredor Cantábrico-Mediterráneo en el stand con el que participó a finales del mes pasado en el Salón Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona. Mostró incluso una fotografía y dijo que había sentido una "cierta tristeza" por ese olvido, aunque confió en que hubiera sido "sin querer".

de comunicación, la consejera destacó la sensibilidad mostrada por el Gobierno de Pedro Sánchez en el último año y que se ha visto reflejada en la inclusión del corredor en el Mecanismo Conectar Europa, así como en el nombramiento de un coordinador para "agilizar" la inversión y tramitación de los proyectos.

Pérez argumentó que esos pasos que se han dado indican que se está pasando "de las palabras a los hechos, que es donde los gobiernos demuestran realmente el compromiso y las prioridades políticas". Añadió que ahora hace falta superar la inestabilidad política de un gobierno en funciones para empezar a avanzar en los proyectos y que se le dé ritmo.

La consejera no dudó en este sentido en el compromiso no solo del Gobierno central sino de los autonómicos de Aragón y Valencia, de impulsar este corredor que dijo que es "clave" y supera los límites de Teruel y Aragón después de haberse recuperado la "prioridad" de este proyecto.

El presidente de la Cámara de Comercio de Teruel, Antonio Santa Isabel, cuya sede acogió la jornada, destacó que por primera vez se hubiera sumado a un evento así el Puerto de Bilbao para reivindicar el corredor, e indicó que hay que seguir trabajando con los agentes de otros territorios por los que discurre el mismo para sumarlos también.

En la apertura intervinieron igualmente Ángel Muela, de CE-OE Teruel, quien dijo que es un proyecto "imprescindible" en el que todos deben ir de la mano; Salvador Galve, presidente de la delegación de Teruel del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, quien apuntó que es "indiscutible la importancia" logística de esta infraestructura; y la alcaldesa de Teruel, Emma Buj, que apuntó que es una reivindicación e inversión "de justicia" que beneficia además a gran parte del territorio de España.

Obras de mantenimiento

Manuel Gimeno, de Teruel Existe, dejó claro que las obras actuales son por el "abandono total de mantenimiento" que ha tenido la vía, y que hasta el momento hay "cero" inversión para el corredor en su tramo sur, por lo que hay que retomar el proyecto de 2009 de altas prestaciones porque la vía única y el trazado actual no ofrecen garantías ni seguridad, en igualdad de condiciones del tramo norte. Javier Jiménez y Javier Mozota, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Aragón añadieron que "no es suficiente con las mejoras actuales" y que hay que empezar con el proyecto de alta capacidad, instando además a "ponerse las pilas" para no llegar tarde a la cofinanciación europea.