



El estudio para ampliar los túneles del tren tardará 18 meses

● La Plataforma por el Ferrocarril estima que previamente debería desdoblarse la vía y mejorar su trazado

TERUEL. Adif ha sacado a licitación la redacción de los proyectos para ampliar las dimensiones de los túneles y pasos superiores que hay en la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Sagunto. El estudio, que costará algo más de 1,7 millones de euros, tiene un plazo de ejecución de 18 meses, lo que desplaza el inicio de la realización de las obras más allá de marzo de 2021.

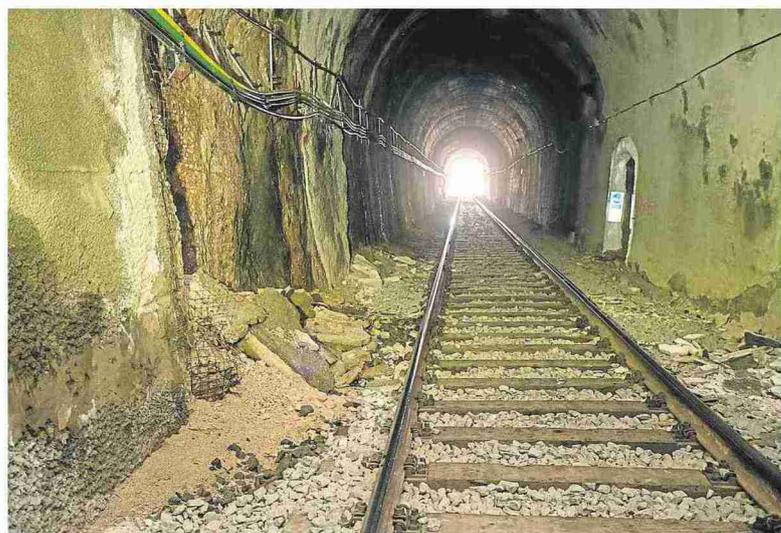
Muchos de los 19 túneles que existen en la línea de tren, siete de ellos concentrados en el tramo Caminreal-Cariñena (Zaragoza), se encuentran en mal estado y no tienen anchura ni altura suficientes para dar paso a las instalaciones necesarias para la futura electrificación de la vía, por lo que Adif ha iniciado los pasos precisos para mejorar estas infraestructuras.

La actuación se enmarca en el Plan Director diseñado para au-

mentar la competitividad de la línea con una inversión global de 386,6 millones de euros en un horizonte temporal que se extiende hasta 2023 y que incluye diversas mejoras. El Ministerio de Fomento estima que para esa fecha la línea dispondrá de mayor capacidad de tráfico, se habrán reducido los tiempos de viaje para pasajeros y mercancías y podrán pasar por ella trenes eléctricos, reduciendo las emisiones contaminantes y la probabilidad de incidencias.

«Otra vez, a cortar la línea»

Sin embargo, la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Teruel, integrada por colectivos y ciudadanos particulares, criticó ayer que para llevar a cabo la reforma de los túneles habrá que cortar de nuevo la línea, que está cerrada desde el pasado 8 de julio y no se abrirá hasta el próximo 6 de oc-



Las malas condiciones en que se encuentra uno de los túneles de la zona de Calamocha. HERALDO

tubre. «Con una buena coordinación, se habrían hecho todas las obras durante este verano», protestó un portavoz de la asociación.

La misma fuente afirmó que, «por lógica», antes de electrificar la vía habría que haber realizado una variante entre Caminreal y Cariñena, pues este tramo se quedó sin arreglar en 2008, cuando la línea se modernizó. A

su juicio, también previamente, debería desdoblarse la vía, tal y como se está haciendo en el resto del corredor Cantábrico-Mediterráneo, entre Zaragoza y Bilbao.

Para la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, el avance en la electrificación de la línea sin un desdoblamiento de la vía no hace sino confirmar que el corredor Cantábrico-Mediterráneo

«no va a pasar por Teruel, sino que se va a trazar por Cataluña». «No tiene sentido que se mantenga el mismo trazado entre Zaragoza y Sagunto. Aquí solo se están haciendo arreglos de vía mientras que de Zaragoza al Cantábrico se construye un ferrocarril de doble vía y altas prestaciones», denuncia la Plataforma por el tren.

M. A. MORENO