

El eje Atlántico extiende su línea para mercancías desde Zaragoza hasta Bilbao

● La Comisión Europea puede asumir el proyecto Cantábrico-Mediterráneo a través de los corredores

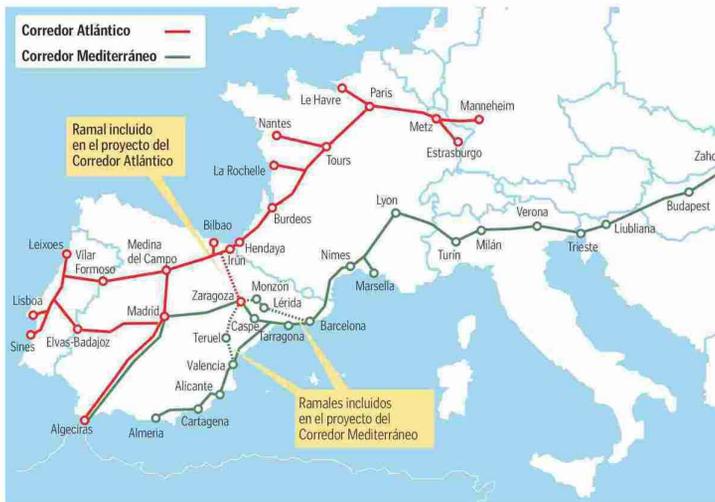
● Un punto a favor es que un tercio de los trenes que pasan por Irún proceden del tramo aragonés

ZARAGOZA. Los planes de la UE sitúan a Zaragoza en un nodo logístico del norte de España para el transporte de mercancías en tren a partir de noviembre de 2016. Los responsables del corredor Atlántico han decidido extender la línea ferroviaria de Bilbao a Zaragoza, lo que hará coincidir a la capital aragonesa con la vía interna del eje Mediterráneo, que, según un reciente informe, tiene más demanda de tráfico de trenes que la línea costera.

La Comisión Europea tiene que decidir la inclusión de Zaragoza en el corredor Atlántico y la del tramo Valencia-Teruel-Zaragoza en el corredor Mediterráneo, que propuso su coordinador Laurens Jan Brinkhorts, como adelantó HERALDO. Si se confirman las dos propuestas, Europa absorbería el proyecto Cantábrico-Mediterráneo de la red básica con los corredores. Esta decisión no excluiría la reapertura del Canfranc, prevista por Aragón y Aquitania para 2020, ni la TCP.

Fuentes del corredor gestionado por Adif (Administraciones de Infraestructuras Ferroviarias), Refer de Portugal y Réseau Ferré de France señalaron que el crecimiento de la vía se ha adoptado en España (Zaragoza), en Francia (Estrasburgo, los puertos de La Rochelee y Nantes) y

El corredor se extiende por España, Francia y Alemania



La ruta de los Corsa de la GM hasta el puerto de Pasajes

El trayecto de Figueruelas a Irún es el que utiliza habitualmente la empresa General Motors para transportar en tren miles de vehículos Opel que exportan hasta del puerto de Pasajes (Guipúzcoa), por donde salen en barcos rumbo a Centroeuropa. Casi un 70% de los 225.000 coches que se mueven por Pasajes son Corsa que proceden de la factoría de Fi-

gueruelas, por delante de la empresa Mercedes de Vitoria o la Volkswagen de Pamplona. César Salvador, jefe de explotación de la Autoridad Portuaria de Pasajes, apunta que esta decisión de incluir el tramo Zaragoza-Bilbao es «muy importante» y puede suponer inversiones en el uso de trenes de 750 metros y apartaderos para albergarlos. «Se va a comple-

mentar los trenes con los barcos y es un cordón umbilical del corredor interno. España va a convertirse en el taller de Europa con productos de alta calidad. El mallado de infraestructuras es una mejora para las empresas y Pla-Za es un nodo logístico único, por su posición geográfica, con suelo e implantación», destacó Salvador, responsable de Pasajes. **R. J. C.**

en Alemania (Manheim). Está previsto que la línea ferroviaria sea operativa dentro de un año, el 10 de noviembre de 2016. La propuesta de la extensión adoptada por el Corredor Atlántico en septiembre tiene que pasar por la Junta directiva para que la confirme y se apruebe al final por la Comisión Europea. En es-

ta misma situación se encuentra la ampliación del Corredor Mediterráneo con los tramos Valencia-Teruel-Zaragoza y Zaragoza-Monzón-Lérida.

La propuesta de extender el Corredor Atlántico hasta Zaragoza se conoce como «un documento de implementación» donde se asume que un tercio

del tráfico de mercancías por tren que pasan por Irún procede del tramo aragonés por la línea entre Zaragoza y Alsasua. Los representantes de Adif, Refer y Réseau se reunirán con un representante de cada país para cerrar el acuerdo. Fomento conoce la propuesta de ampliación del Corredor Atlántico previsto

en los reglamentos europeos vigentes así como la «inclusión de surcos internacionales» desde Zaragoza para 2016.

«Esto tiene como objetivo la mejora de la gestión y operatividad, y en consecuencia de la competitividad, de los tráficos de mercancías ferroviarios que discurren por él», apuntan fuentes de Fomento. «Por ejemplo, con la instauración de una ventanilla única para tramitar la demanda de un surco ferroviario de mercancías y evitar así la multiplicidad de autorizaciones solicitadas en cada país de paso, como ocurre en la actualidad», sostienen las mismas fuentes.

La misión principal del eje Atlántico es la gestión de la infraestructura, a través de la gestión centralizada de la adjudicación de capacidad, la gestión del tráfico y la relación con los clientes. Pero puede servir para mejorar la línea con la electrificación, la vía UIC o apartaderos para trenes de 750 metros.

En el documento del Corredor Atlántico aparece la conexión de Zaragoza a Castejón de Ebro y Alsasua, rumbo a Bilbao e Irún. Adif incluye el tiempo del viaje entre la capital aragonesa y la frontera para trenes de mercancías, de 6 horas y 40 minutos.

El Ministerio de Fomento apuntó que la extensión del tramo Zaragoza-Bilbao en el Corredor Atlántico puede adoptarse por la Comisión Europea, pero eso no supondría que lo incluiría en la red básica para una financiación europea. Tardaría unos ocho años en que se revisara esa situación, pero la inclusión supondría la mejora de la competitividad del Corredor.

En cuanto a la inclusión del proyecto Valencia-Teruel-Zaragoza en el Corredor Mediterráneo, fuentes de Fomento destacan que van a aprobarse un presupuesto de 40 millones del fondo ferroviario, de Sagunto, que permitiría la mejora.

Por su parte, el consejero de Vertebración Territorial, José Luis Soro, señala que «Zaragoza será un potencial logístico nortestur y este-oeste, que beneficiará al Canfranc y a la TCP».

La eurodiputada Inés Ayala apunta que España tiene la obligación legal de facilitar las vías de mercancías para los corredores aprobados de la red básica.

R. J. CAMPO