

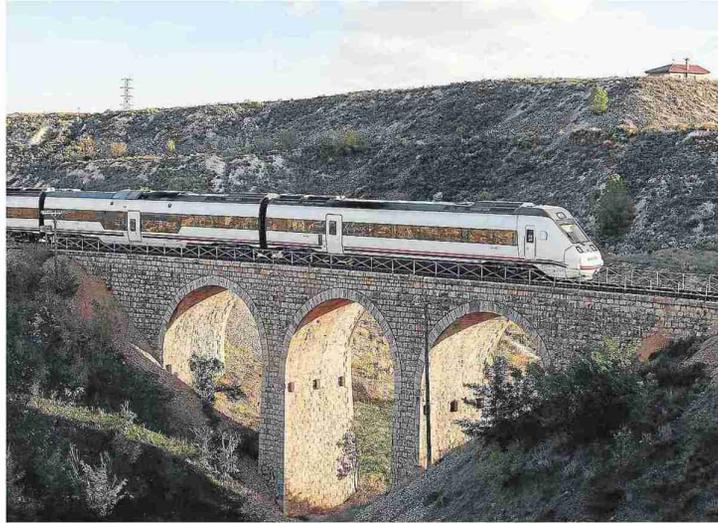
Seis autonomías reivindican hoy una decidida apuesta por el eje Cantábrico-Mediterráneo

● Más de 200 personalidades de Aragón, Cantabria, País Vasco, Navarra, La Rioja y Valencia se movilizan ● Las cámaras de Comercio y los puertos unidos por el corredor defienden su valor estratégico para el país

ZARAGOZA. Más de 200 autoridades y representantes empresariales y sociales de Aragón, Cantabria, País Vasco, Navarra, La Rioja y Valencia reivindican hoy en Zaragoza una decidida apuesta por el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Su objetivo es defender su valor estratégico para el país porque vertebraría el noreste español, un pulmón industrial que concentra el 80% de la actividad logística nacional. Su prioridad se centra en modernizar la vía entre Teruel y Valencia, repleta de limitaciones de velocidad tras años de abandono y nula inversión.

La jornada, organizada por las Cámaras de Aragón, el Colegio de Ingenieros Industriales y la Universidad de Zaragoza, cuenta con el respaldo de los máximos responsables de las Cámaras de las seis autonomías unidas por el corredor, así como de los presidentes de los puertos de Santander, Bilbao, Pasajes, Castellón y Valencia. El ferrocarril es clave para las importaciones y exportaciones de las grandes empresas instaladas en el eje y por ello reclamarán un impulso inversor para acabar con el cuello de botella que supone en la actualidad el tramo turolense. De hecho, el tráfico de mercancías se redujo a mínimos hace unos meses y ahora se empieza a recuperar con las intervenciones puntuales de Fomento para eliminar limitaciones de velocidad.

Solo dos días después de que el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, respaldara en Madrid el gran acto de los empresarios valencianos en defensa del corredor Mediterráneo, el responsable popular acudirá por la tarde a la cita de Zaragoza para hacer lo propio con el eje Cantábrico-Me-



JAVIER ESCRICHE

Parcheo. Un tren de pasajeros circula, ayer, a 80 km/h por el puente de la Rambla, cerca de Teruel, donde antes era obligatorio reducir la marcha a 20 km/h. Las obras que el ADIF hizo el pasado verano han permitido suprimir ocho limitaciones de velocidad en los 60 kilómetros que separan Teruel y Barracas (Castellón).

diterráneo. Estará acompañado por el presidente aragonés, Javier Lambán; el consejero de Vertebración, José Luis Sorro; el rector de la Universidad de Zaragoza, José Antonio Mayoral, el presidente del Consejo Aragonés de Cámaras, Manuel Teruel, el decano del Colegio de Ingenieros Industriales, Luis Soriano, y el presidente de Ibercaja, José Luis Aguirre.

En la jornada también intervendrán los presidentes de los cinco puertos citados y de las cámaras de comercio de las seis auto-

mías unidas por el corredor, además de representantes de Opel, Volkswagen, Comberbia y el cluster de la automoción. Todos ellos expondrán el potencial de conexión que tiene este eje de 660 kilómetros y el aumento de la competitividad que supondría para la industria automovilística al mejorar la intermodalidad entre el transporte ferroviario y marítimo.

Su modernización con estándares de alta velocidad lo vendió en la década pasada el Gobierno de Rodríguez Zapatero como un paso decidido para acabar con el eje

radial del ferrocarril, pero a estas alturas sigue pendiente.

El único punto donde verdaderamente avanzan las obras es en el País Vasco, ya que el corredor se fundirá con la Y vasca en plena construcción. Mientras, el ramal riojano sigue varado a la espera de inversiones y el tramo navarro, pendiente de que se retomen las obras con la oposición de los socios del Gobierno de Geroa Bai.

El sector aragonés y valenciano es el que se encuentra en peores condiciones, trufado de limitaciones de velocidad en un trazado

EL CORREDOR

660

El corredor ferroviario de «altas prestaciones» ideado para unir el Cantábrico y el Mediterráneo supera los 660 kilómetros con el fin de vertebrar Cantabria, País Vasco, La Rioja, Navarra, Aragón y Valencia.

LA INVERSIÓN

El ADIF ha programado una inversión de 386 millones para mejorar el tramo ferroviario entre Zaragoza, Teruel y Sagunto, en pésimo estado de conservación. La primera actuación reseñable será la construcción de siete apartaderos para que se puedan cruzar trenes, cuyas obras se licitarán en enero por 13,6 millones. El grueso de las obras previstas acabará en 2020, pero la electrificación se alargará hasta 2022.

JORGE ALONSO

El proyecto de AVE de Teruel a Sagunto lleva aparcado dos años

TERUEL. El expediente para la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Teruel-Sagunto del corredor de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo lleva aparcado dos años, según reconoce el Gobierno en una respuesta escrita al diputado de Ciudadanos por Zaragoza, Rodrigo Gómez.

En el texto, el Ejecutivo explica que la conversión del trazado Teruel-Sagunto a la alta velocidad es difícil debido a su complicada orografía, que requiere salvar en 90 kilómetros el desnivel

existente entre el puerto de Escandón (situado a más de 1.200 metros de altura) y Sagunto. Señala que las obras para mejorar las pendientes de la línea implicarían grandes variantes y túneles con un coste de entre 2.300 y 2.500 millones de euros.

Según admite, hace cinco años se remitió al Ministerio de Medio Ambiente el trazado para someterlo a su preceptiva evaluación ambiental, pero en octubre de 2015 dicho Ministerio «determinó la caducidad del expediente».

Rodrigo Gómez expresó ayer su «malestar e indignación» por la decisión gubernamental que, a su juicio, demuestra que el Estado no tiene interés en transformar en AVE el trazado ferroviario Teruel-Sagunto y «solo quiere parchear y hacer pequeños arreglos». «Si no —señala—, no hubiera dejado morir ese expediente o lo hubiera reiniciado una vez caducado».

El diputado de la formación naranja criticó que el Gobierno «se haya callado durante estos años la

caducidad del expediente», pese a las recientes movilizaciones reivindicando dichas obras, la última el pasado 1 de abril, que reunió a 6.000 personas.

Por su parte, el diputado popular por Teruel en el Congreso, Manuel Blasco, afirmó que lo que ahora hay que valorar es que, tras décadas en las que el tren de Teruel parecía condenado «al abandono por inanición», vuelve a haber inversiones y se ha logrado reducir el tiempo de viaje y recuperar el tráfico de mercancías.

Blasco recordó que el Ministerio de Fomento ha comprometido más de 300 millones en diversas actuaciones de mejora de la línea, entre las que se incluye la electrificación. Reconoció, no obstante, que lo que más preocupa es el futuro corredor hasta el País Vasco y que el tramo más alejado, el Teruel-Sagunto, tiene fuertes pendientes que complican su reforma. «Si el Estado considera que cuesta mucho dinero, tendrá que dar otras alternativas», dijo.

M. A. M.