



El puerto de Valencia destina 53 millones a renovar y adecuar la vía de Teruel para el tráfico de mercancías

- La primera actuación será restaurar 11 estructuras en poco más de un año para permitir el tránsito de trenes pesados
- Los nuevos apartaderos deben estar a finales de 2019 y la plataforma, en 2020

ZARAGOZA. La Autoridad Portuaria de Valencia acaba de autorizar la inversión de 53,6 millones de euros para la anunciada renovación y adecuación de la línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Sagunto, de modo que reúna unas condiciones mínimas para retomar el tráfico de mercancías. Su consejo de administración aprobó el pasado viernes su plan de inversiones, que recoge tanto los ya consabidos 13,6 millones para la construcción de siete apartaderos que permitan cruzar trenes de viajeros y grandes mercancías, de hasta 750 metros de longitud, y otros 40 millones para restaurar la infraestructura.

Aunque la financiación tiene el visto bueno definitivo, aún habrá que esperar hasta la primavera de 2020 para que este primer impulso a la modernización de la línea de Teruel sea una realidad. La Autoridad Portuaria de Valencia tomó en abril de 2016 la decisión de invertir en el corredor, pero el titular de la línea, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), aún debe disponer de los proyectos para poder licitar las obras a lo largo del primer semestre de 2018.

La primera actuación se centrará en la restauración de 11 estructuras, imprescindible para que la línea de Teruel deje ser la única del país en la que existen restricciones para el tráfico de mercancías, según aseguran los ferroviarios. Tras inspeccionar 203 construcciones, ADIF deter-

minó que hacía falta reforzar un puente metálico, mejorar la separación de las boquillas en ocho puentes arco y restaurar el hormigón en otras dos losas. A estas actuaciones se destinarán 5,4 millones, que deberán salir a concurso a finales de año y estar acabadas en septiembre de 2018 si se cumple el cronograma de obras del ADIF, presentado hace quince días al Ministerio de Fomento, a los gobiernos de Aragón y Valencia, a la autoridad portuaria y a los empresarios.

Si en el resto de la red española pueden circular trenes de 22,5 toneladas por eje, entre Teruel y Sagunto no pueden hacerlo si superan las 20 toneladas. «Los actuales mercancías superan esta limitación, por lo que no pueden dar servicio en la línea», lamentaron ferroviarios consultados, que cuestionaron la «incongruencia» de que sí se exceptúe al modelo de locomotora de uno de los operadores privados.

Cuando estas primeras obras de restauración estén ya medio ejecutadas, el ADIF se ha comprometido a licitar en el primer semestre de 2018 tanto la construcción de los citados apeaderos como la propia renovación de la línea. Para ello, se requieren 56,6 millones de euros, aunque la financiación de la Autoridad Portuaria de Valencia se limita a los citados 53,6 millones. No obstante, con las sustanciales bajas de licitación de las empresas, podría dar para asumir su coste.

Limitaciones de velocidad en el corredor



En la lista de actuaciones consta la sustitución de 106.000 traviesas obsoletas y 40.000 metros de raíles, la mejora de los terraplenes y desmontes, así como la renovación de «obras de fábrica antiguas» y la mejora de estructuras igualmente «antiguas». En el cronograma está previsto su finalización en abril de 2020, que supondrá la eliminación de la mayoría de limitaciones de velocidad que

padece la línea como consecuencia de su abandono histórico.

La electrificación, en 2022

La intervención más costosa en la línea Zaragoza-Sagunto es su electrificación, que llegó a estar presupuestada por el gobierno de Rodríguez Zapatero. Ahora aparece de nuevo en los papeles a la espera de financiación. Se requieren 246 millones y los proyectos de-

LAS FASES DE LA OBRA

SEPTIEMBRE DE 2018

5,4

Mejora de estructuras.

Tras reparar las 203 existentes entre Teruel y Sagunto se concluyó que debía actuarse en 11 por su deterioro o por estar obsoletas. Las obras se licitará a fin año con un coste de 5,4 millones y estarán listas en septiembre de 2018.

DICIEMBRE DE 2019

13,6

Siete nuevos apartaderos.

Para que se puedan cruzar trenes, se construirán de 750 metros. Saldrán a concurso en enero de 2018 por 13,6 millones y su conclusión se ha previsto en diciembre de 2019.

ABRIL DE 2020

43

Renovación de la línea.

Incluye la sustitución de 106.000 traviesas y 40 kilómetros de raíles. Se licitará en enero de 2018 por 43 millones y concluirá en abril de 2020 según el plan oficial.

FEBRERO DE 2022

246

La electrificación.

Tanto las obras de la catenaria como las de las subestaciones deberían comenzar en febrero de 2019, aunque su finalización variará entre el verano de 2020 y principios de 2022. Su presupuesto alcanza los 246 millones.

berían licitarse y para poder cumplir los plazos, que establecen el inicio de las obras en febrero de 2019 y su finalización en marzo de 2022. Con algunas mejoras ya ejecutadas entre Teruel y Barracas y el nuevo sistema de comunicaciones tren-tierra que mejorará la seguridad entre Zaragoza y Teruel, el presupuesto global alcanza los 319,7 millones más IVA.

JORGE ALONSO