

El AVE unirá el Cantábrico y el Mediterráneo a través de Zaragoza y Teruel

La ministra de Fomento Magdalena Álvarez lo anunció ayer tras reunirse con Marcelino Iglesias

La nueva línea de alta velocidad permitirá el transporte de pasajeros y mercancías entre la "Y" vasca, Logroño, Aragón y la Comunidad Valenciana



La ministra de Fomento y el presidente aragonés, ayer. EFE

ZARAGOZA. Fomento ha decidido abrir una nueva conexión en Alta Velocidad entre el Cantábrico y el Mediterráneo, a través de Zaragoza y Teruel. Lo anunció la ministra, Magdalena Álvarez, tras la reunión que mantuvo en Madrid con el presidente aragonés, Marcelino Iglesias. Más allá de las consecuencias favorables para Aragón y el resto de Comunidades por las que pasará la nueva línea del AVE, esta medida supone un punto de inflexión que puede cambiar por completo el esquema de comunicaciones en España.

Tanto las carreteras como el ferrocarril se han desarrollado siempre con una estructura radial que toma a Madrid como epicentro de todas las conexiones, y hasta ahora el AVE seguía el mismo camino. Pero el programa del PSOE en la campaña de las pasadas elecciones generales se comprometía a "dotar a la red de carreteras y ferrocarriles de una estructura de malla, paliando la excesiva radialidad aún existente".

El Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero se ha puesto manos a la obra y ha empezado, precisamente, por el nuevo corredor entre el Cantábrico y el Mediterráneo, que será la primera línea de Alta Velocidad que no pasará por la capital de España. Y no será sólo de pasajeros, como ocurre con las líneas del AVE en funcionamiento entre Sevilla, Madrid, Zaragoza y Lérida y el tramo en construcción hasta Barcelona y la frontera francesa, sino también para mercancías.

Precisamente para compaginar ambos usos, el nuevo corredor de alta velocidad se construirá con doble vía electrificada. A este fin se modificará el vigente Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT) del anterior Gobierno del PP. Algunos tramos que estaban previstos en velocidad alta (hasta 220 kilómetros hora) se reconverterán a alta velocidad, que Fomento sitúa ahora en 300 km/h (descarta el tope máximo de 350). Esta reconversión de la platafor-

ma a la alta velocidad en vía doble y uso mixto afecta al trazado entre Zaragoza y Teruel, donde se interrumpirán las obras en curso para introducir cambios, ya que el enlace previsto era en vía única y sin electrificar.

Con esta línea, Teruel tendrá además una conexión en AVE con Valencia, cuando antes sólo se preveían mejoras de la red convencional, pero ni siquiera velocidad alta. Otros tramos que se reconvierten de velocidad alta a alta velocidad son los que enlazarán Zaragoza con Logroño y Pamplona, aunque sólo el trazado por la capital riojana formará parte del nuevo eje de alta capacidad.

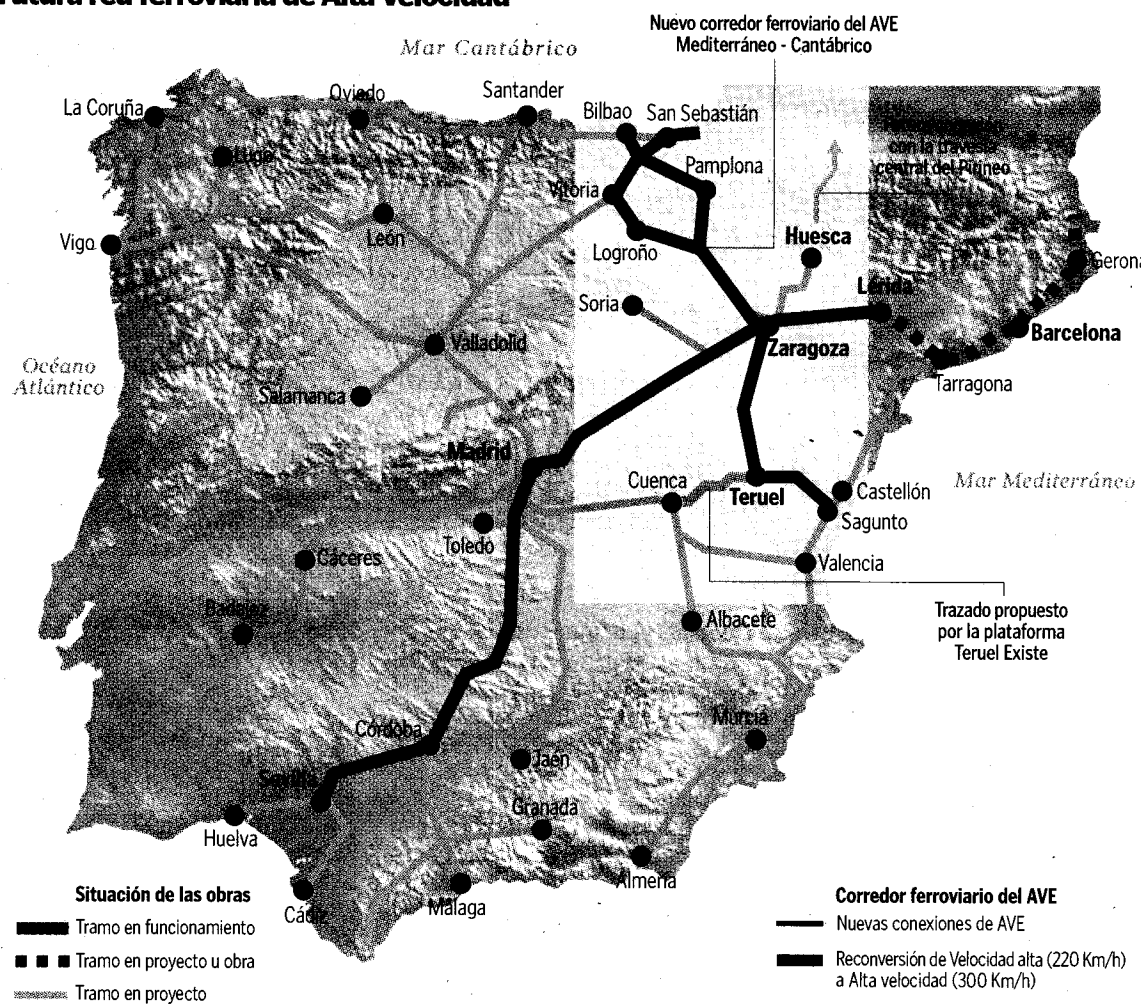
Al igual que desde Logroño, también se hará un nuevo enlace en alta velocidad con la "Y" vasca desde Pamplona. Pero a diferencia del primero, este nuevo tramo de AVE desde la capital Navarra ya no será para uso mixto, sino sólo para pasajeros.

Otra novedad significativa es que por primera vez se incluye en un mapa oficial del Ministerio de Fomento el proyecto de la futura travesía central del Pirineo, previsto bajo el macizo del Vignemale. Asimismo, se anuncia oficialmente el enlace entre el corredor Cantábrico-Mediterráneo y el eje del Vignemale. Al ser éste un proyecto ferroviario para mercancías, es posible que más adelante se aborden posibles adaptaciones de la actual plataforma de velocidad alta Zaragoza-Huesca -de momento no se tocará- para facilitar su uso mixto con trenes de pasajeros y de carga.

El proyecto del Vignemale todavía suscita muchos reparos en Francia. Ambos gobiernos lo analizarán el próximo otoño en la cumbre bilateral que se celebrará en Zaragoza. De todas formas, la capital aragonesa y, por fin, también Teruel, ya dan con el corredor Cantábrico-Mediterráneo un gran salto para aprovechar su situación geoestratégica y el potencial logístico de Pla-Za y Platea.

JAVIER BENITO

Futura red ferroviaria de Alta Velocidad



El Senado estudiará cómo impulsar la red transpirenaica

El pleno del Senado aprobó ayer por unanimidad una moción promovida por el PNV que acuerda crear una ponencia de estudio que elabore los criterios y prioridades para impulsar las comunicaciones y el desarrollo de los Pirineos.

La moción fue defendida por el senador del PNV Víctor Bravo, quien destacó que debe haber una coordinación de la ponencia con los ministerios implicados y otras administraciones.

El senador socialista Vicente Guillén señaló la importancia de mejorar las comunicaciones transfronterizas y añadió que "esta barrera natural -en referencia a los Pirineos- es un auténtico obstáculo". Guillén precisó que también constituye un "patrimonio ambiental de primer orden, con una población que quiere desarrollarse".

El senador oscense del PP, Roldolfo Aínsa, precisó que han apo-

yado esta moción, además de por el apoyo que supone para la zona pirenaica, porque el PNV "ha apartado el planteamiento nacionalista y ha dicho que España es lo más importante". No obstante, Aínsa criticó a la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, porque "subió a la tribuna del Senado la semana pasada sin convencimiento de ningún tipo y sin conocimiento en absoluto del tema y sin voluntad política".



HAN DICHO

“Hemos buscado una conexión natural a la provincia de Teruel en cuanto a su actividad económica y de expansión, que es Aragón y Valencia”

MAGDALENA ÁLVAREZ
Ministra de Fomento

“Queremos salir a Francia y desde ahí actuar en la distribución de todo el nordeste de la Península”

“El área que abarcamos desde Zaragoza es de más de veinte millones de consumidores”

“Estas nuevas conexiones nos permiten colocar a la provincia de Teruel dentro de la alta velocidad, algo muy importante para nosotros”

MARCELINO IGLESIAS
Presidente de Aragón

Las claves

1 Vertebrar el país. Tras los primeros ejes de alta velocidad que unen el centro del país con Andalucía por una parte y con Barcelona por otra -este último en construcción desde Lérida- el nuevo corredor se aleja del esquema de España radial. Así, la conexión Mediterráneo-Cantábrico a través de Teruel y Zaragoza unirá dos zonas de desarrollo claves para el avance económico del país.

2 Doble vía y uso mixto. La nueva línea de alta velocidad tendrá 660 kilómetros de longitud, con doble vía electrificada, lo que obliga a modificar los tramos en ejecución para velocidad alta entre Teruel y Zaragoza y el enlace previsto igualmente en vía única sin electrificar entre Zaragoza y Logroño (lo mismo que a Pamplona). El uso será combinado para pasajeros y mercancías, con una velocidad máxima establecida inicialmente en 250 kilómetros por hora.

3 Enlaces e impulso al Vignamale. La propuesta forma un eje estructurante en Aragón Norte-Sur que, a partir de Zaragoza, va a enlazar con el valle del Ebro a la llamada “Y” vasca y la alta velocidad del Cantábrico, además del enlace natural con la actual línea de alta velocidad en ejecución hacia Barcelona y la frontera francesa. La nueva línea enlazará además con la futura travesía central de los Pirineos con un túnel de baja cota, reforzando su capacidad con todo el Levante y el puerto de Valencia.

4 Proyecto de futuro. Esta actuación se incluirá en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte que se está elaborando en estos momentos. En el desarrollo de este plan se concretará más la nueva conexión ferroviaria.

5 Programación. Por el momento no se han concretado plazos ni presupuestos. No obstante, el Ministerio de Fomento piensa consignar las primeras partidas en las cuentas del Estado para el próximo ejercicio.

El análisis

| José Luis Valero

Apuesta política

LA CONEXIÓN por alta velocidad (AVE) entre el Cantábrico y el Mediterráneo, a través de Zaragoza y Teruel, es un cambio esencial en la planificación de las infraestructuras ferroviarias respecto al planteamiento del anterior Gobierno del PP. La decisión fue anunciada ayer por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, tras reunirse con el presidente aragonés, Marcelino Iglesias. La medida beneficia a Asturias, Cantabria, País Vasco, La Rioja, Navarra, Aragón, Cataluña y Valencia, pero además potencia las conexiones por AVE con el resto de las Comunidades Autónomas y refuerza el proyecto español de abrir un paso ferroviario de alta velocidad por el Pirineo central para conectar con la red europea. Asimismo, el anuncio de la titular de Fomento es una apuesta política de gran calado que marca profundas diferencias con el modelo de desarrollo social y económico que propiciaba el proyecto del Ejecutivo de José María Aznar. En suma, la citada decisión del actual Gobierno central responde a un criterio de conseguir un mejor reequilibrio territorial impulsando medidas favorables a la llamada España interior, con el objetivo de cambiar las tendencias actuales de despoblación y envejecimiento en las CC AA que la forman. Lo que también será positivo para la España periférica.

El Gobierno central estudiará incluir a Teruel en la línea Madrid-Valencia

Rodríguez Zapatero se comprometió a analizar la viabilidad de esta conexión durante una visita a esta ciudad aragonesa

El nuevo eje Cantábrico-Mediterráneo cumple la aspiración turolense de contar con un tren rápido a Sagunto

TERUEL. El Gobierno de Rodríguez Zapatero abordará el estudio de viabilidad del AVE Madrid-Valencia por Teruel, un compromiso que adquirió durante su visita a la capital turolense en la precampaña de las elecciones municipales, en mayo de 2003, y que volvió a reiterar en una entrevista en HERALDO poco antes de la cita electoral del 14-M. La decisión se dio a conocer ayer en el transcurso de la reunión que mantuvo Iglesias con la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en Madrid.

La promesa de analizar pormenorizadamente las posibilidades de conectar Teruel con la línea del AVE Madrid-Cuenca-Valencia podría haber influido en la ralentización que ha experimentado en los últimos meses la tramitación de los subtramos que hay entre Motilla del Palancar y Valencia, un recorrido que resulta incompatible con el trazado por Teruel que proponen todos los agentes sociales. Tras las elecciones generales, Fomento suspendió la apertura de plicas en tres tramos y actualmente sólo hay obras entre Requena y Siete Aguas, en Valencia.

Sin embargo, y a pesar de que desde la Comunidad Valenciana han surgido estos días voces que

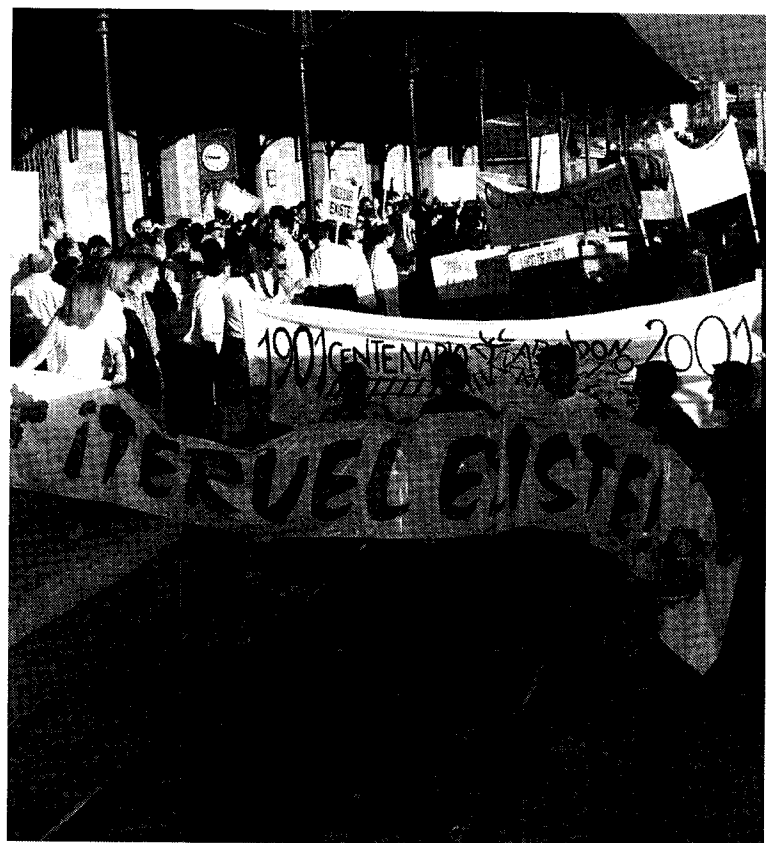
denuncian un bloqueo del tramo Motilla del Palancar-Valencia en favor de desviar el trazado por Teruel, la ministra de Fomento negó ayer que haya existido paralización e intención de entorpecer las obras.

Si finalmente el AVE Madrid-Valencia pasase por Teruel, ésta dejaría de ser la única capital sin tren a Madrid y lograría una buena conexión con Valencia, Comunidad con la que mantiene estrechos lazos económicos, sociales y culturales y con la que sólo está comunicada por un obsoleto tren.

Como ha venido defendiendo la coordinadora ciudadana “Teruel Existe”, el AVE por Teruel no perjudica a Valencia puesto que sólo añade 27 kilómetros al recorrido, que en tiempo son siete minutos, y a cambio la conectaría con Aragón y con dos puertos estratégicos para Europa, Bilbao y Burdeos (Francia).

No obstante, la idea anunciada ayer de trazar un nuevo AVE desde el Cantábrico hasta el Mediterráneo pasando por Teruel da respuesta a una de las reivindicaciones de la ciudadanía turolense, que reclamaba una comunicación por tren rápida y moderna con Sagunto.

M^a ÁNGELES MORENO



Una de las protestas de “Teruel Existe” en la vía del tren. ANTONIO GARCÍA

“Tenemos derecho al desarrollo”

El diputado socialista por Teruel en el Congreso Gerardo Torres afirmó ayer que el AVE Madrid-Valencia por Teruel no perjudica “a nadie” y que el partido socialista en Aragón luchará “a muerte” por conseguir esta infraestructura. Torres matizó, no obstante, que pese a existir el compromiso de Rodríguez Zapatero de estudiar el paso del AVE por la provincia, se desconoce aún la decisión que final-

mente tomará el ejecutivo de Zapatero.

“Nosotros también tenemos derecho al desarrollo”, declaró Gerardo Torres en relación a la constante reivindicación de los turolenses de contar con un AVE que lina la provincia a las ciudades de Madrid y Valencia. Añadió que de aquí a final de año todo estará aclarado y se sabrá si Teruel tendrá AVE a Madrid. **M.A.M.**