

COMUNICADO SOBRE LA FINANCIACIÓN EUROPEA Y EL TRAMO FERROVIARIO SAGUNTO-TERUEL-ZARAGOZA DEL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO

Con motivo de la propuesta de la Comisión Europea, hecha pública el pasado 6 de junio, de revisar el Mecanismo Conectar Europa (CEF) que establece, entre otras, las prioridades de financiación de la Red Transeuropea de Transportes para el periodo 2021-2027, y en la que no se incluye el tramo ferroviario Sagunto (Valencia)-Teruel-Zaragoza, que es parte del Corredor Mediterráneo como uno de sus ramales de conexión (constituye la mitad sur del denominado, a nivel español, Corredor Cantábrico-Mediterráneo por Teruel), por lo que es elegible para recibir la mencionada financiación europea, DEMANDAMOS la modificación de esta propuesta de la Comisión con base en los siguientes argumentos:

La importancia económica y social de este trazado ferroviario, sobradamente demostrada en reiterados estudios técnicos, se ha venido reflejando en los sucesivos instrumentos de planificación del transporte españoles y europeos, incluidos los actualmente vigentes.

Así la línea de ferrocarril Sagunto-Teruel-Zaragoza está contemplada por el vigente REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2017/849, conocido como “Reglamento de Orientaciones”, como parte integrante de la **Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)** como “a transformar en ferrocarril de alta velocidad para viajeros y mercancías”, y en consecuencia, como Red Básica o CORE Network, prevista su ejecución con horizonte temporal máximo hasta el año 2030 (frente a la Red Global o completa de la red TEN-T que fija su horizonte temporal en 2050).

Igualmente, el vigente PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento del Gobierno de España la incluye en la **Red Básica de altas prestaciones, para tráfico mixto**, reiterando lo que ya recogía el anterior PEIT 2005-2020, y en consecuencia prevista su ejecución en el horizonte del mencionado Plan, es decir hasta 2024.

Ambas planificaciones son pues completamente coherentes con el desarrollo previsto, si bien la española con un horizonte más próximo.

Sorprende por ello, y resulta del todo incomprensible, que ahora el conocido como “Reglamento CEF” que precisamente regula las condiciones de apoyo financiero comunitario a los proyectos para la realización de la red, y fundamentalmente de la Red Básica, proponga dejar fuera el ramal Sagunto-Teruel-Zaragoza, que forma parte de esa Red Básica a desarrollar hasta 2030 según su propio mandato, lo que supondría de hecho, como de todos es sabido, condenarla a su no realización, por lo que se estaría utilizando el “Reglamento CEF” para modificar indirectamente el “Reglamento de Orientaciones” en el que se estableció la Red Básica europea, sin seguir el cauce legal, administrativo y procedimental correspondiente, sin discusión pública ni valoración política, y hurtando la capacidad a los distintos territorios, agentes económicos, puertos, plataformas logísticas, etc. del Estado miembro de competir en igualdad de condiciones, orientando los tráficos hacia otros corredores y agentes logísticos que pretenden actuar, por la vía de los hechos, en régimen de monopolio, eliminando toda posibilidad de concurrencia competitiva.

Circunstancia esta última especialmente grave además si tenemos en cuenta las dificultades para el desarrollo que presentan buena parte de los territorios a los que daría servicio este corredor ferroviario, especialmente en la provincia de Teruel, y que por ello deberían seguirse, como argumento adicional en favor de su urgente financiación y ejecución, las recomendaciones del propio Parlamento Europeo:

– Ya en 1993 el Informe Moretti (A3-0115/93) del Parlamento Europeo, sobre las Regiones de Baja densidad de población, pidió que la especial perifericidad económica de las zonas despobladas se tenga en cuenta a la hora de desarrollar las redes transeuropeas, de forma que la escasa rentabilidad en términos de usuarios no se convierta en un impedimento para integrarlas en las mismas y estimó imprescindible conciliar las prioridades de las redes transeuropeas y el principio básico de las políticas comunitarias de profundizar en la cohesión económica y social.

– La Resolución del Parlamento Europeo de 14 de noviembre de 2017, sobre el despliegue de los instrumentos de la política de cohesión por parte de las regiones para afrontar el cambio demográfico (2016/2245(INI)) destaca la importancia de un enfoque horizontal de la Unión que haga de las redes de transporte una de las herramientas fundamentales para responder a los desafíos de las zonas escasamente pobladas (tal es el caso de la provincia de Teruel, NUTS III con apenas 9 habitantes/km²) y con desventajas geográficas y demográficas graves y permanentes.

La no inclusión de este tramo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo entre las prioridades de financiación supone para Teruel continuar indefinidamente fuera de las redes de ferrocarril, aislado y sin conexión con los corredores de alta velocidad y capacidad que la circundan. Con un ferrocarril con vía única, sin electrificar y con velocidad media de 70 kms/h. para una conexión de la Red Básica europea que enlaza el más activo puerto mercante del Mediterráneo español (Valencia-Sagunto) con los grandes puertos y ciudades de la fachada atlántica del sur de Europa (Bilbao, Santander, Pasajes).

Supone, por otra parte, un estrangulamiento intolerable en la vía de tránsito más directa entre la tercera ciudad más poblada de España (Valencia) y la quinta (Zaragoza), donde se encuentra la plataforma logística más grande del suroeste de Europa y el tercer mayor aeropuerto español en tráfico de mercancías. Una infraestructura incapaz de aprovechar las enormes posibilidades de este trazado y de responder a las necesidades y desafíos de un territorio que pierde población y actividad de forma alarmante desde hace muchas décadas.

Esta conexión es, claramente, de interés estratégico inmediato para el desarrollo de la red básica de transportes de la U.E., al tiempo que su construcción es fundamental para la recuperación estructural y estratégica de la provincia de Teruel, acercándola a la posibilidad de competir en unas mínimas condiciones de igualdad con los territorios colindantes, insertándola en las redes funcionales del suroeste de Europa. Demorar su realización sin plazo establecido puede suponer la pérdida de una gran oportunidad para la economía de la U.E. y perpetuar la condena de Teruel al infradesarrollo y la despoblación.

Son además evidentes otras muchas razones para el impulso y potenciación del modo ferroviario en este corredor Cantábrico-Mediterráneo por Teruel y Sagunto

- Dicha infraestructura mejoraría sustancialmente las condiciones de operatividad y competitividad de los dos corredores europeos en España que enlaza, Atlántico y Mediterráneo.
- Permeabilización del transporte en el cuadrante nororiental de la Península Ibérica, especialmente en el transporte de mercancías por ferrocarril, mediante la conexión de los puertos marítimos de los dos corredores, en igualdad de condiciones para todos ellos, consiguiendo una conectividad óptima.
- Consolida la situación estratégica de Zaragoza como centro logístico y potencia la reapertura de la línea internacional Zaragoza-Canfranc-Pau.
- Mejora de la sostenibilidad mediante el aumento de la cuota ferroviaria de transporte de mercancías en este corredor (por el carretero, la autovía A23, pasan aproximadamente 120.000 toneladas diarias, según datos deducidos de los aforos del Ministerio de Fomento), siguiendo las directrices de la Unión Europea que busca desplazar al ferrocarril el 30% de las mercancías.
- Incremento de la efectividad, cohesión y eficiencia en los sectores troncales de la economía.
- Reducción de los niveles de contaminación.

Es por todo ello, que las actuaciones en este corredor ferroviario son fundamentales para el desarrollo logístico, económico, social y empresarial, de la Comunidad Valenciana, Aragón, Navarra, Rioja, País Vasco, Cantabria y, en general, de todo el sector noreste peninsular, y la exigencia de su realización en el más corto plazo temporal posible cuenta con un amplísimo consenso social, evidenciado en multitud de reuniones y manifiestos por parte de asociaciones empresariales, vecinales, ciudadanas, sindicatos, colegios profesionales y universidades.

En este sentido, DEMANDAMOS que se realicen las siguientes actuaciones y obras para ser ejecutadas en los plazos que se indican, de forma que se combinen, por un lado, las actuaciones urgentes e inmediatas de mejora de la línea actual y, por otro, los trabajos para la construcción de la red de altas prestaciones, con doble vía electrificada de uso mixto, como parte de la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte, en el horizonte temporal establecido:

1. Rehabilitación de la Línea Sagunto-Teruel-Zaragoza

- Puesta en servicio del Control de Tráfico Centralizado con Bloqueo Automático en Vía Única (BAU) antes de la finalización del primer trimestre del 2019.
- Realización de las conexiones y los accesos ferroviarios al puerto de Sagunto y al área logística de Parc Sagunt, en el primer semestre de 2019.
- Construcción y puesta en servicio paulatina de ocho Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) antes de la finalización del primer trimestre del 2019. A los ya previstos inicialmente (Estivella/Albalat, Navajas, Barracas, La Puebla

de Valverde, Teruel, Ferrerueta de Huerva y Cariñena) debe añadirse Cella, que dará operatividad a la terminal ferroviaria de PLATEA-PLATA.

– Rehabilitación de la línea que permita la circulación de los trenes de mercancías con una carga de 22,5 t/eje antes de la finalización del primer trimestre del 2019.

– Diseño y construcción de una Terminal ferroviaria (TFC) en Teruel, completando las obras ya realizadas del apartadero ferroviario de Cella y los ramales construidos para dar servicio a la Plataforma Logístico-Industrial de Teruel (PLATEA) y a la Plataforma Aeroportuaria de Teruel (PLATA), optimizando todas sus posibilidades de intermodalidad. Finalización de las obras antes de diciembre de 2020.

– Ejecución de los dos tramos pendientes de realizar variantes entre Zaragoza y Teruel (Caminreal-Ferrerueta y Villareal de Huerva-Cariñena), con estudios informativos de 2001

– Electrificar la línea desde Sagunto hasta Zaragoza antes del final de 2021.

2- Línea Sagunto-Teruel-Zaragoza como parte de la *Red básica* de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)

– Nueva tramitación, si es necesaria, de los proyectos existentes recuperando el corredor presentado por el Ministerio de Fomento en 2004 y 2009. Nueva tramitación, por haber caducado, del Estudio Informativo para el trazado Teruel-Sagunto sometido a información pública en octubre de 2011. Proyectos constructivos y financiación de la inversión necesaria antes de finalizar el año 2020 de la línea de ferrocarril Sagunto-Teruel-Zaragoza que el REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2017/849 contempla como ‘a transformar en ferrocarril de alta velocidad para viajeros y mercancías’, con doble vía electrificada, dentro de la Red Básica, para llegar al 31/12/2023 al examen sobre su realización y estado de implantación y que antes del año 2025 esté finalizada y en servicio, como preveía el PITVI (2012-2024).

Las características técnicas deberán ser equiparables a las de los tramos más al norte de este Corredor (Zaragoza, Navarra, La Rioja y País Vasco), y los plazos de ejecución acompañarse con los mismos, de forma que la entrada en servicio del tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza sea simultánea a la de los mencionados tramos (Zaragoza-Bilbao)

Los abajo firmantes asumen adicionalmente la siguiente manifestación de voluntad presente y futura:

“Se considera irrenunciable que la parte del Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, entre Zaragoza y Valencia a través de Teruel y Sagunto, tenga el mismo tratamiento, nivel de ejecución y plazos temporales que el que en todo momento se esté realizando entre Zaragoza y el Cantábrico.”

“Se considera irrenunciable que éste sea un Corredor de altas prestaciones con doble vía electrificada y de uso mixto para pasajeros y mercancías.”

Y para que conste, en Teruel a 6 de septiembre de 2018

