

## MEJORAS DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN CON ARAGÓN

### RESUMEN

El transporte de mercancías por ferrocarril se encuentra actualmente estancado en el estado español, lo que está llevando a un descenso del tráfico de mercancías hasta situarse en un 4,3% de todo el tráfico. La principal vía de comunicación férrea entre Aragón y la Comunidad Valenciana que forma parte de uno de los ejes de comunicación más importantes del país donde se sitúa el 57% de todo el PIB español y no solo conecta Aragón con el levante a través de la Comunidad Valenciana, sino que además forma parte de un corredor Cantábrico-Mediterráneo conectando las comunidades del norte de España con la comunidad valenciana presenta las mismas características de servicio de mercancías que la media en España.

Dentro del actual modelo de liberalización del tráfico de mercancías por ferrocarril el tráfico de mercancías viene realizado por la empresa Logitren que tiene dos comunicaciones semanales entre Zaragoza Plaza y el Puerto de Valencia junto con pequeños tráficos residuales de clinker, madera y arcilla, tráfico escaso frente al desarrollado por el otro modo principal del transporte terrestre.

Los principales motivos por los que este tráfico es escaso son el abandono y falta de políticas activas en el uso de ferrocarril y las características propias de la infraestructura actual.

El trazado de la vía férrea resulta ser el construido en 1901 cuando se creó la línea con ciertas mejoras introducidas en los años 70 modernizando la línea e introduciendo traviesas de hormigón, carril de 54 kg y peraltes y curvas de transición.

Modernizado el tramo Zaragoza-Teruel a excepción de ciertos subtramos, el objeto del estudio de mejora de la línea entre Valencia y Teruel se presenta como una propuesta de modernización sin llegar a la nueva construcción de todo el tramo para permitir el flujo competitivo de tráfico de mercancías frente al resto de modos de transporte, además de mejorar las comunicaciones en el corredor Cantábrico-Mediterráneo.

El tramo Teruel-Sagunto consta de 138 kilómetros de vía sin electrificar y de ancho ibérico con una superestructura y material móvil acorde a las necesidades y exigencias

actuales para el transporte. A su vez dispone de los sistemas de seguridad tren-tierra y ASFA y bloqueos automáticos en vía única.

Debido al origen de la línea el trazado actual está adaptado a la orografía del terreno, puesto que en el tiempo de construcción la tracción y las velocidades del material móvil eran bajas y no se precisaba de trazados exigentes que permitieran altas velocidades (sin competencia de la carretera para el transporte de mercancías). Junto a esto, el trazado en alzado viene determinado para superar dos puertos de montaña, Puerto Escandón y Barracas lo que obliga a la línea a superar un desnivel de 1200 metros en apenas 90 kilómetros y de 100 metros en 60 km con un trazado encajado entre dos sierras, la de Espadán y Calderona, con una gran cantidad de núcleos consolidados.

Esto lleva a que la línea presente gran cantidad de radio pequeños (45 km con radios menores a los 500 metros) y gran cantidad de pendientes características superiores a las 20 milésimas lo cual limita la velocidad comercial y la carga transportada respectivamente.

Por tanto, las medidas adoptadas en la mejora de la línea, vienen encaminadas a la mejora de estos dos problemas, ya que actuando sobre la velocidad comercial de la línea y la carga por convoy se incrementaría la competitividad de la línea.

Se ha propuesto actuar mediante la rectificación de curvas de radios menores a los 500 metros (velocidad comercial de 95 km/h) y la construcción de nuevos subtramos en aquellas partes del trazado donde la rectificación de curvas implicaría una mejora de prácticamente todo el trazado.

Realizadas estas mejoras, se han considerado diversas alternativas teniendo en cuenta aspecto como el ahorro de tiempo o el ratio de rentabilidad tiempo ahorrado frente a presupuesto.

Analizados la rentabilidad y los costes de oportunidad de las diversas alternativas se ha llegado a la conclusión de que los beneficios sociales, económicos y medioambientales como son el ahorro de tiempo de los usuarios, la descongestión de las carreteras y bajada de accidentabilidad que presenta la mejora de la línea llevan a proponer dicha actuación.