Solo el 4,15% de las infraestructuras de transporte del Plan Teruel se han hecho tras veinte años aprobado

El programa específico del Gobierno para impulsar la provincia alcanza las dos décadas con un suspenso categórico en vías de comunicación realizadas



F. J. M.
Teruel

El Plan de Actuación Específico para Teruel de 2005, que presentó el Gobierno central como la gran esperanza para el desarrollo de la provincia, cumple este año dos décadas desde su aprobación con un suspenso categórico en lo que a infraestructuras de comunicación realizadas se refiere. En medio de la polémica por los retrasos en la construcción de la autovía A-68 por el Bajo Aragón, el balance de estos veinte años arroja que solo se han hecho el 4,15% de las infraestructuras de transporte comprometidas, tanto por carretera y autovía como por ferrocarril.

La cifra sale del cómputo total de kilómetros de vías de comunicación nuevas que estaba previsto hacer o remodelar, ya que la estimación económica es imposible de realizar porque en dos décadas los precios se han actualizado y no puede compararse lo ejecutado con lo anunciado. En algunos casos los costes se han multiplicado hasta por tres al no haberse hecho estas obras en su momento.

Entre carreteras y autovías el Plan Teruel contemplaba la construcción o acondicionamiento de un total de 443,3 kilómetros, de los cuales solo se han ejecutado 29,9 kilómetros correspondientes a tres actuaciones: las variantes de Alcañiz (9 km) y de Alcorisa (6,8 km), y la mejora del tramo de la N-232 entre Ráfales y el límite de la provincia de Castellón (14,1 km).

Los proyectos de carreteras a ejecutar con cargo a este plan eran 16 y solo se han hecho 3, que suman esos 29,9 kilómetros, es decir, un 6,74% del total de kilómetros previstos entre todas las actuaciones. Si a eso se suman los 276 kilómetros del corredor ferroviario de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo de doble vía electrificada entre Zaragoza y Sagunto que se iba a hacer, y en dos décadas no se ha hecho nada, el número de kilómetros en infraestructuras de comunicación que deberían haberse ejecutado son 719,3, de forma que lo realizado constituye solo el 4,15%.

Las obras del plan director de mejora de la línea convencional del ferrocarril en vía única y su electrificación que se están acometiendo ahora nada tienen que ver con lo planteado en el Plan de Actuación Específico para Teruel. Son cosas distintas aunque el discurso oficial parece empeñado en *marear la perdiz* y confundir al ciudadano.

Salvo la variante de Alcañiz, que se abrió al tráfico en 2011, las otras dos actuaciones del plan ejecutadas se dilataron mucho más de lo normal en una obra pública, cuyo plazo de realización normal, si hay voluntad política y se cumplen los plazos establecidos por la Administración, es como máximo de diez años.

La carretera de Ráfales al límite de la provincia, actuación que venía además de tiempo atrás, se abrió al tránsito en marzo de 2019, con un coste final de 69,9 millones, mientras que la variante de Alcorisa entró en servicio en abril de 2023 con una ejecución definitiva de 45,13 millones. Si a eso se suman los 43,5 millones que costó la variante de Alcañiz, la inversión real en obra de carreteras ejecutada durante las dos décadas que han pasado desde la aprobación del Plan de Actuación Específico para Teruel es de 158,53 millones de euros, lo que da una media de 7,9 millones por año. Eso es lo que se ha invertido en infraestructuras de comunicación en un plan anunciado a bombo y platillo, y que iba a cambiar la vida de los turolenses, que a día de hoy arrastran un importante déficit en comunicaciones.

La realización de estudios en lo que son las fases de tramitación administrativa tienen un coste, pero es irrisorio, y no es coherente computar dentro de la ejecución del plan las inversiones en conservación, porque es algo al margen y sí o sí deben realizarse. Eso es algo que suele hacer con frecuencia el Estado, con independencia de quién gobierne, para intentar justificar que están invirtiendo. Así se ha hecho con refuerzos de firme e incluso con repintados, pero es preciso dejar claro que son cosas distintas y que eso no ha sido el Plan Teruel.

Érase una vez

Érase una vez una provincia que estaba harta de ver cómo el resto del país crecía en infraestructuras y servicios con el tirón de los fondos de cohesión europeos, mientras ella se quedaba atrás con continuas promesas electorales y la inclusión en los Presupuestos Generales del Estado de partidas que nunca se ejecutaban.

Es así como surgió el movimiento ciudadano Teruel Existe a finales del siglo pasado a partir de la confluencia de diferentes plataformas, y los agentes económicos y sociales se unieron para ir todos a una. Tras un lustro de reivindicaciones, el Gobierno del socialista José Luis Rodríguez Zapatero abrió las puertas de la Moncloa a Teruel y el jefe de su gabinete se reunió en la primavera de 2005 con los portavoces de Teruel Existe primero, y días después con los representantes de las organizaciones empresariales y los sindicatos mayoritarios.

Con todas las demandas que se trasladaron a la Presidencia del Gobierno, el Consejo de Ministros aprobó el 28 de octubre de 2005 el Plan de Actuación Específico para Teruel, cuyo objetivo era "impulsar el desarrollo de esta provincia, tanto desde el punto de vista social como económico", tal como recogía en su articulado.

Semanas después, el 5 de diciembre, la entonces vicepresidenta del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, viajó a la capital turolense para presentar el plan, sobre el que dijo que iba a convertir Teruel "en una provincia puntera". Fue entonces cuando afirmó que la autovía A-68 entre Alcañiz y Zaragoza sería una realidad para el año 2010.

El Plan Teruel contemplaba diferentes acciones enfocadas en el incremento de fondos, como sucedió con el Fondo de Inversiones de Teruel (Fite), que se duplicó de 30 a 60 millones de euros aportados a partes iguales por las administraciones central y auto-

EL APUNTE

Una actuación que pretendía colocar a la provincia en el mapa de comunicaciones

El Plan de Actuación Específico para Teruel reunía diversas acciones, pero entre todas ellas primaba, por su volumen económico, las de las infraestructuras de comunicación, que pretendían colocar a la provincia en el mapa de las comunicaciones del Estado. Dos décadas después no lo ha hecho y ha obstaculizado la mejora de otras.

LOS DATOS

719
KILÓMETROS
de obras en carreteras, autovías y ferrocarril de alta capacidad contemplaba el Plan de Actuación Específico para Teruel. Solo se han hecho obras en 29,9 en dos décadas.

3
OBRAS
en carreteras previstas en el Plan Teruel son las únicas que se han hecho en estos veinte años desde su aprobación, frente a las dieciséis intervenciones que tenían previsto realizarse.

CONFUSIÓN DE TÉRMINOS

El auténtico corredor Cantábrico-Mediterráneo sigue estancado sin avances en las fases administrativas

Mientras avanzan lentamente desde 2017 el denominado plan director de mejora de la línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Sagunto, que contempla la electrificación de todo el recorrido en vía única y sin modificaciones de trazados, el estudio informativo del auténtico Corredor Ferroviario Cantábrico-Mediterráneo de altas prestaciones con doble vía y electrificada no pasa de las fases administrativas previas tras las largas vicisitudes por las que ha pasado esta infraestructura anunciada a principios de este siglo y que está incluida en el Plan de Infraestructuras del país.

El Plan de Actuación Específico lo recogió como una de las obras estrella del mismo, ya que lo enmarcó en un nuevo corredor transversal que enlazaba el Cantábrico con el Mediterráneo a través de Teruel, pero en cambio se fue difuminando tras adjudicarse los primeros estudios informativos. El del tramo entre Teruel y Sagunto hubo que volver a sacarlo a licitación en 2020 y fue adjudicado a mediados del año siguiente, con un plazo de ejecución de dos años, que ya se han cumplido sin que se sepa nada de él. El otro estudio, entre Teruel y Zaragoza, se rescató, y en febrero de 2021 se sometió por primera vez a información pública, para volver a sacarlo a finales de 2022 con otras propuestas complementarias. No se ha sabido más mientras desde la Administración se denomina ya también corredor a lo que se está haciendo en la línea convencional, que no es lo recogido en el Plan Teruel.