EL MUNDO
CASTELLÓN AL DÍA 06/11/2018

EL MUNDO (CASTELLÓN)
Prensa: DIARIO Sección: LOCAL
Tirada: 4.760 Difusión: 3.412
Valoración: 1.350 €

REIVINDICACIÓN HISTÓRICA. Expertos en el Corredor Mediterráneo como el doctor de la Universidad Politécnica de Valencia, Ricardo Insa, recuerdan que los orígenes del proyecto se remontan a los años 70, con la crisis del petróleo y el encarecimiento del barril. La coyuntura obligó a las administraciones a apostar por la electrificación ferroviaria.

EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL, A LA BAJA
El presidente de la Autoridad Portuaria, Francisco Toledo, recordó ayer que, según datos del portal europeo Eurostat, en sólo diez años la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril en España a pasado del 10 por ciento al cinco por ciento, sobre el total de las terrestres.

10 AÑOS

ACUSAN AL GOBIERNO DE 'FAVORITISMO'
Toledo lamentó que «si Madrid formase parte del Corredor Mediterráneo, seguro que la infraestructura ya estaría lista». «Para ellos tenemos dos Corredores Mediterráneos», ironizó Toledo, en alusión a otros corredores ya existentes en la península y afeando el desinterés político.

2 ¿CORREDORES?

Cerámica y cítricos ahorrarán un 30% con el Corredor

Ascer urge la infraestructura para arañar cuota a Italia, que permite la llegada de envíos «48 horas», y Toledo cifra en 100 millones la rebaja para los compradores de cerámica española

DANIEL VICENTE CASTELLÓN

La implantación definitiva del Corredor Mediterráneo, que conectará estratégicamente el litoral levantino con Europa y el Norte de África, supondrá no sólo más competitividad de los sectores productivos castellonenses en el exterior, sino destacados ahorros en sus cuentas –en algunos casos, a disfrutar por parte de las propias empresas productoras y exportadoras y, por otro lado, por parte de los importadores–. Y se cifran alrededor del 30 por ciento.

Así lo explicaron ayer el vicepresidente de la patronal cerámica Ascer; Francisco Ramos; el presidente de PortCastelló, Francisco Toledo; el presidente de la patronal autonómica CEV en Castellón, Sebastián Pla; y el presidente de la patronal de exportación de frutas, Asociex, Jorge García. Y lo hicieron en la mesa redonda 'El Corredor Mediterráneo y los sectores productivos' celebrada en el marco de la 'Semana del Corredor Mediterráneo' que acoge la UJI hasta el viernes.

En el caso del sector cerámico –cuya producción se concentra en Castellón–, el ahorro se cifra en cerca del 30 por ciento, «según un estudio, como en todos los productos industriales en general», subrayó Pla.

Asimismo, Toledo aseveró que ya sólo con evitar que la cerámica tenga que partir hacia Valencia al ser exportada desde Castellón, los importadores ahorran más de 20 millones de euros –la cifra se obtiene de la multiplicación de «100 euros», el coste aproximado por transportar un contenedor, por los 200.000 contenedores que mueve el puerto de Castellón–. «Y eso es sólo el coste que se ahorran los importadores por ese trayecto entre Castellón y Valencia, si se tiene en cuenta todo el trayecto que se puede hacer con el uso del Corredor, el ahorro podría ser de hasta 100 millones, un ahorro espectacular», dejó entrever Toledo. En este sentido, cabe destacar que «el coste de transportar un contenedor» no lo asume la empresa productora en el sector cerámico, sino que corre a cuenta del comprador.

Sea como fuere, la competitividad sectorial sería mayor si el Corredor Mediterráneo llegase a ser una realidad. Y es que Ramos destacó que «hay países que compran a competidores europeos nuestros, principalmente Italia, porque aseguran que el pedido llegará entre 24 y 48 horas en algunos casos». «Así, la ausencia del Corredor Mediterráneo se traduce en una merma de competitividad para nuestro sector. De todas formas, tenemos margen para crecer, como Italia», puntualizó el vicepresidente de la patronal Ascer.

En el caso del sector citrícola –el primero de Castellón en salir al exterior–, los datos no dejan lugar a dudas: atrás quedó la apuesta del sector por transportar mercancía vía ferrocarril. «Actualmente sólo el 1 por ciento de las exportaciones son por tren», aseveró el presidente de Asociex.

No obstante, los exportadores de cítricos no renuncian a recurrir al ferrocarril en el caso de que se implante el Corredor. Ello supondría también un ahorro del 30 por ciento, aproximadamente, en sus cuentas.

Y es que «el coste medio es de 12 céntimos por kilo transportado actualmente. Se podrían ahorrar hasta 4 céntimos con trenes más rápidos», tal y como explicó García. Ello supone bajar el coste medio a 8 euros por kilo de cítricos transportado, es decir, un ahorro del 33 por ciento.

Eso sí, García insistió en que se debe permitir al sector garantizar la vigencia de su ventaja competitiva: los salarios. «Una hora de salario para un trabajador del sector en la Comunidad Valenciana equivale a lo que se paga por día en los países competidores nuestros», informó García.

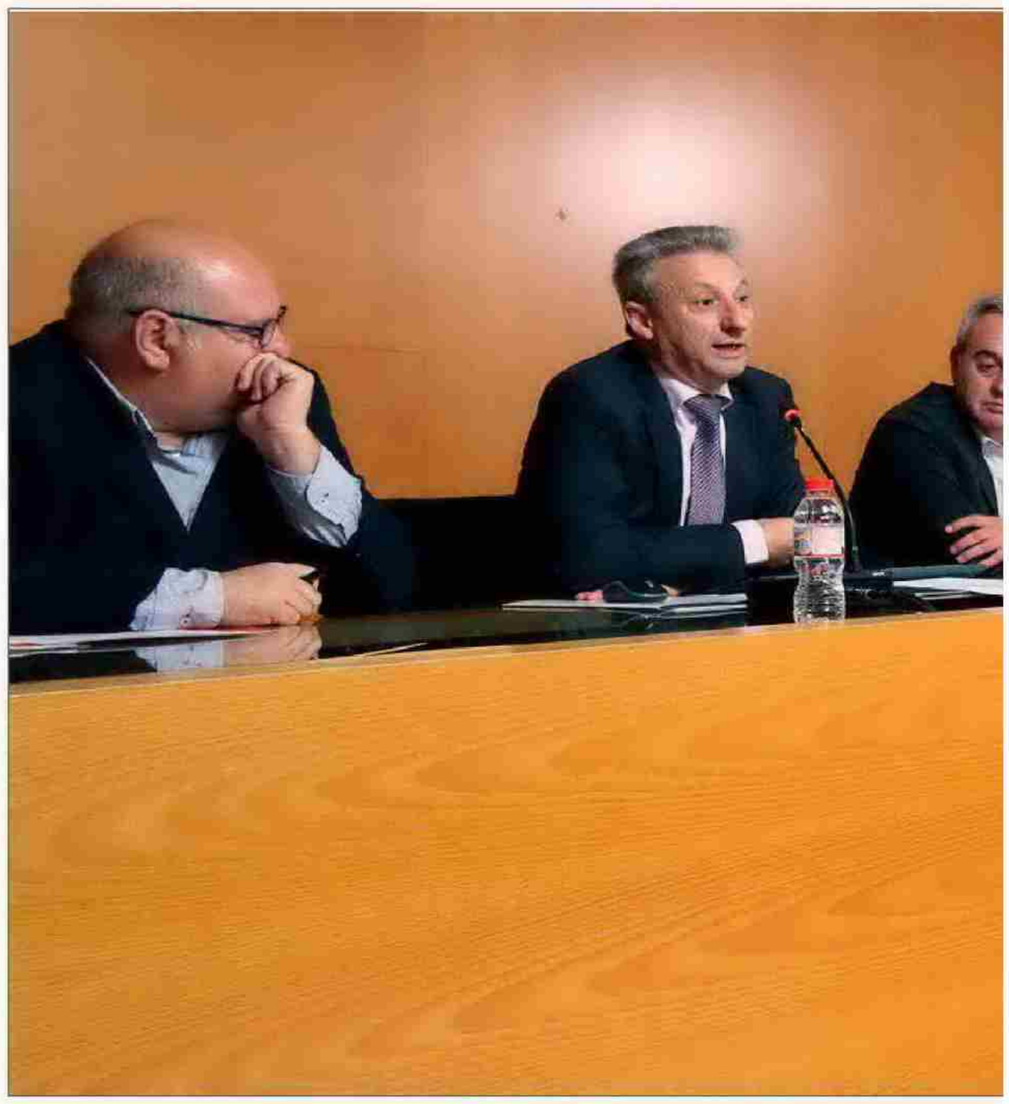
¿DE DÓNDE PARTE LA EXPORTACIÓN ACTUAL?

Cerámica. El vicepresidente de Ascer, Francisco Ramos, recordó que «el 40 por ciento de la exportación sectorial se dirige a Europa». Esto es, cerca de 4 millones de toneladas. El coste del transporte supone 1,15€ de 7€ de cotización por cada m² de pieza.

Cítricos. El presidente de Asociex, Jorge García, informó de que «174.000 camiones salen de nuestra frontera por campaña». España exporta cerca de 5,6 millones de toneladas, el 90 por cien a Europa. «1 de cada 4 naranjas exportadas es española», subrayó.

Uso del ferrocarril. El presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, Francisco Toledo, recordó que «en 2017 sólo el 5 por ciento de mercancía transportada a nivel terrestre en España lo hizo vía ferrocarril». La media europea es del 18 por ciento.

5% La cuota española de exportación vía ferrocarril es minúscula.



Ingenieros tildan de «pegote» el «parche» del tercer hilo entre Castellón y Valencia

Expertos de la UPV y la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas exigen la doble plataforma

D. V. CASTELLÓN

No sólo las empresas productoras de la provincia de Castellón –y de toda España– critican con dureza el tercer hilo habilitado en la vía entre Valencia y Castellón. También expertos en ingeniería e incluso participantes en las obras del Corredor Mediterráneo –cuyo origen se remonta a los años 70– claman por la doble plataforma de ancho internacional –o estándar– en la que discurran trenes de cercanías, mercancías y alta velocidad.

«El tercer hilo es un pegote, es un problema de falta de voluntad política», criticó el doctor Ricardo Insa, del departamento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes, de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV). Durante su ponencia 'El Corredor Mediterráneo, cuestiones técnicas e impacto medioambiental'. Insa lamentó que «hemos tardado tanto en construir que lo que se supone que debía ser moderno se ha quedado viejo». De hecho, el propio doctor –que ha formado parte del equipo que se ha encargado de las históricas obras– aseveró que «yo mismo fui testigo como después de entre cuatro y cinco años, se recortaron anualidades para destinarlo a otras co-

EL MUNDO
CASTELLÓN AL DÍA
06/11/2018

EL MUNDO (CASTELLÓN)
Prensa: DIARIO
Tirada: 4.760
Valoración: 1.422 €
Sección: LOCAL
Difusión: 3.412

TRANSPORTE DE VIAJEROS EN FERROCARRIL

El presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, Pedro Coca, mostró un estudio que reflejaba la débil apuesta del viajero por recurrir al transporte ferroviario. En España, sólo el 4,5 por ciento usa trenes. El restante, el 95,5 por ciento, prefiere la carretera.

4,5 POR CIENTO

CIRCULACIÓN DE TRENES AL AÑO

Coca dio cuenta de un informe que reflejaba que en el año 2045 se prevé la circulación de 21.000 trenes al año en España. En la actualidad, la cifra se sitúa en 15.000 trenes por ejercicio. «Es poca diferencia», dijo Coca, en alusión a la escasa actividad ferroviaria en nuestro país.

15.000 TRENES/AÑO

PREVISIONES PARA LA INTERMODAL

Toledo recordó que, según previsiones, es que en la estación intermodal que se ubicará en el puerto de Castellón circulen 40 trenes a la semana –previsión a la baja–. Si se tiene en cuenta la media europea, la cifra ascendería a 102 trenes a la semana, puntualizó Toledo.

40 TRENES/SEMANA

La mesa redonda abordó las ventajas para la industria y agricultura. TORRES

Recetan previsión y planificación a las empresas que piden la infraestructura

Los ingenieros creen que las firmas «tienen que estar preparadas» ante la implantación del Corredor para que no se quede sólo en una «inversión millonaria»

D. V. CASTELLÓN

«Crear infraestructuras no es suficiente. Es importante su gestión a largo plazo». Ese fue el claro mensaje que lanzaron ayer los expertos en Ingeniería e Infraestructuras a las compañías que urgen la implantación real del Corredor Mediterráneo.

El doctor Ricardo Insa –del departamento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia, UPV– y Pedro Coca –presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, AEFP–, puntualizaron ayer en sus ponencias sobre el Corredor Mediterráneo que «hay que tener en cuenta que existen infraestructuras que cuestan y han costado millones de euros y apenas se transportan mercancías por ellas».

«Hay que valorar una serie de cuestiones estratégicas», explicó Insa, quien además se preguntó: «¿Saben las empresas lo que tienen que hacer cuando se implante el Corredor Mediterráneo?». «Hay que estar preparados», apuntó el doctor e ingeniero de la UPV.

Por su parte, Coca apuntó que, según datos de Adif sobre circulación de trenes, «en el transporte de mercancías por España el ancho internacional apenas tendrá efecto. No significará un cambio real».

No obstante, ambos expertos coincidieron en recetar planificación y previsión a las empresas exportadoras, teniendo en cuenta el coste y procesos que requerirá la demandada infraestructura, «si el día de mañana se anuncia que ya está lista».

Asimismo, Coca recordó que «se habla mucho de los beneficios que tendrá conectar el litoral con Europa, pero a veces nos olvidamos de África». «El Corredor también supone la conexión entre Europa y África», relató el presidente de AEFP.

Por otro lado, Coca apuntó que «los trenes deberían estar diseñados para permitir la carga de camiones», hecho posible en otras estaciones intermodales de Europa pero que, a su juicio, «no será posible en el Corredor».

Además, el presidente de la citada asociación ferroviaria lamentó que «el sector ferroviario» está prácticamente todo «en pérdidas».

«LA CONEXIÓN CON FRANCIA GENERA PREOCUPACIÓN»

La construcción del Corredor Mediterráneo en su paso por el litoral levantino no es lo único que preocupa a los políticos españoles. Al parecer, también la conexión ferroviaria con el mercado francés está en cuestionables condiciones y así lo han podido contrastar nuestros representantes públicos.

El doctor de la UPV e ingeniero, Ricardo Insa, debatió ayer con el presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, AEFP, Pedro Coca, sobre la cuestión. Cuestión que el propio Coca confirmó. «Recientemente acudí a una conferencia del ministro de Fomento, José Luis Ábalos, quien efectivamente dijo que se había reunido con su homóloga en Francia». «Dijo que estaba preocupado por el acceso ferroviario a Francia», explicó el presidente de AEFP, quien consideró, junto a Insa, que no sólo el proyecto peninsular es el que debe restar horas de sueño a los empresarios.

sas. Eso supone una negativa de cara al Corredor».

El experto criticó que «estamos en 2018 y en casi 40 años ni se ha acabado y no se ha parado de duplicar tramos». «Se ha tardado mucho por lo difícil que es llegar a acuerdos», consideró el doctor, recordando que cada vez que se duplica la velocidad prevista de los trenes se deben 'remodelar' las curvas y, por tanto, se tienen que «expropiar más terrenos». Como anécdota, Insa aseguró que «tuvimos que ir por tercera vez a unos ayuntamientos para pedir la expropiaciones, eso no puede ser». «Lo que se ha hecho es suplir deficiencias con ingenierías y lo que iba a ser una solución temporal –en alusión al tercer hilo– lleva ya muchos años», apostilló el experto de la UPV.

El impacto negativo del tercer carril no es anecdótico, a juicio de los expertos en la materia. «Hay cargas asimétricas, con el tercer hilo se pierde parte de la alineación y se afecta a la catenaria», informó Insa.

Además, el experto en Ingeniería consideró que «el Corredor Mediterráneo no es totalmente tenido en cuenta por España y Francia», en alusión a la poca voluntad de las administraciones. Como posible solución, Insa apuntó que «se pueden ir acabando tramos poco a poco, quizás en el 2025 se habrá avanzado más, pero es muy importante ser conscientes de que se debe ir trabajando».

En una línea similar se pronunció el también ingeniero y presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) –que agrupa a diez empresas–, Pedro Coca, durante su intervención en 'Los retos del transporte de mercancías por ferrocarril: perspectivas para el Corredor Mediterráneo'. «Es el drama de este país: cada vez que viene un ministro diferente, éste cambia la planificación del anterior», sentenció Coca.

En alusión al rebatido tercer hilo, «estamos haciendo una infraestructura pequeña para lo que ya hay», consideró el experto, quien opinó que «fruto de toda la improvisación, vemos que hay un tercer carril entre Valencia y Castellón y ancho internacional-estándar sólo entre Castellón y Vandellós, Tarragona». «Mientras seguimos reivindicando la doble vía y la doble plataforma, que acaben esta otra cosa que ya han empezado. Se habló de la doble plataforma en 2011 y a día de 2018 aun no está», lamentó el presidente de AEFP, quien recordó que la doble plataforma sólo está habilitada entre Francia y Tarragona.

La consellera Salvador y la rectora Alcón, ayer en la UJI. EM