El corredor provisional aislará a Castelló del tráfico ferroviario nacional de mercancías - Levante de Castelló - 06/11/2018

El corredor provisional aislará a Castelló del tráfico ferroviario nacional de mercancías

▶ Los operadores ferroviarios advierten que el proyecto en obras impedirá circular en tren al comercio interregional entre Castelló y Vandellòs y reclama una doble plataforma ▶ Los Cercanías de Vinaròs deberán adaptarse en 2021 para dar servicio

J.MESTRE CASTELLÓ

■ El Gobierno de Mariano Rajoy impulsó un sucedáneo de corredor mediterráneo ferroviario entre València y Tarragona de manera provisional para acelerar su ejecución en un periodo de vacas flacas. El proyecto, que encara sus ultima fase, amenaza con saturar el tramo entre València y Sagunt y con aislar a Castelló del tráfico nacional de mercancías.El presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Pedro Coca, advirtió ayer en la Universitat Jaume I que la actuación actual impedirá circular a los trenes de transporte nacional entre Castelló y Vandellòs porque este tramo solo contará con vías en ancho internacional y los operadores, según señaló, no están preparados para el cambio. También afirmó que los trenes entre Castelló y Vinaròs, que estrenarán un nuevo servicio el 12 de noviembre, deberán adaptarse si quieren circular cuando terminen las obras -en torno a 2021-.

Pedro Coca participó en una jornada organizado en la UJI en el marco de la Semana del Corredor Mediterráneo que puso de manifiesto las carencias de las obras actuales del corredor y que reclamó la reivindicada doble plataforma. El representante de la patronal ferroviaria recordó que en 2012 se planteó una opción más económica del corredor con un horizonte provisional con la idea de continuar posteriormente con la demanda de los agentes económicos. «Debía estar lista en 2018», apuntó Coca, y las previsiones actuales sitúan el fin de las obras de la opción transitoria en 2021. La asociación del corredor mediterráneo, que agrupa a los empresarios de las cuatro autonomías afectadas, defienden la ejecución de una doble vía de ancho internacional exclusivo para el tránsito de pasajeros, y una segunda doble vía con ancho ibérico y un tercer hilo para la circulación mixta (ibérico e internacional) enfocada a las mercancías y Cercanías.

El presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas durante la conferencia de ayer en la UJI. CARME RIPOLLÉS

Tercer hilo

La actuación provisional contempla un tercer hilo en la conexión convencional València- Castelló que permite el tránsito mixto; y la circulación exclusiva en ancho internacional (sin tercer carril) entre Castelló y Vandellòs. El presidente de los operadores ferroviarios explicó que el trazado del tercer hilo no verá mejorada su capacidad al discurrir por las mismas vías los tránsitos de pasajeros y mercancías, mientras que en la ruta Castelló-Vandellòs indicó que la conversión de la vía únicamente en internacional imposibilitará el paso del transporte nacional. Subrayó que más de 800 trenes del tráfico nacional de mercancías que proceden del norte deberán desviarse en Vandellòs hacia Teruel o Zaragoza para llegar a València o Madrid y obviarán Castelló. Afirmó que la Administración planificó en su momento solo el ancho estándar entre Vandellòs y Castelló para recortar el tiempo de viaje de larga distancia de pasajeros.

Coca remarcó que las previsiones de Adif contemplan que las exportaciones por tren se multipliquen por cuatro con el embrión del corredor, pero resaltó que con las mejoras que se están introduciendo el trazado València-Tarragona apenas incrementará sus prestaciones para absorber el tráfico previsto.

«Mezclar pasajeros con mercancías en el tercer hilo no sirve para nada», abundó el profesor Ricardo Insa, profesor del departamento de Ingeniería de la Universitat Politècnica de València. Añadió que «el corredor es fundamental pero no hay que descartar otras opciones» como por ejemplo las diferentes salidas de comunicación con Francia.

Salvador denuncia el tiempo de viaje entre Barcelona y València

▶ La consellera de Obras Públicas, María José Salvador, explicó en la UJI que «la falta de esta infraestructura es perjudicial para nuestro territorio y para las personas, ya que es incomprensible que viajar de València a Barcelona cueste más del doble de tiempo que hacerlo de Barcelona a Madrid, a pesar de que la distancia es similar».

La consellera recordó que para el Gobierno del Botànic la reivindicación del corredor ha sido fundamental, así como la necesidad de dotar nuevos servicios de cercanías entre Castelló y Vinaròs, que en unos días será una realidad». El catedrático de Comercialización e Investigación de Mercados de la UJI, Miguel Ángel Moliner; la rectora de la Jaume I, Eva Alcón, y los expertos participantes en las ponencias coincidieron en destacar «la importancia y la necesidad histórica de un eje de comunicaciones del que depende, en gran medida, el desarrollo económico de nuestro territorio y también su vertebración social».

CARME RIPOLLÉS

Un momento de la jornada

La cifras

45 %

Peso del PIB en las autonomías del corredor

▶ El corredor mediterráneo concentra el 50 % de la población española, el 45 % del PIB, el 41 % del tejido productivo, el 46 % de la ocupación, el 51 % de las exportaciones, el 63 % del tránsito de mercancías y el 50 % del turismo internacional

30 %

Trasvase de mercancías de carretera al tren

▶ Las directivas de la Unión Europea han planificado un trasvase de un 30 % del tráfico de mercancías por carretera al modo ferroviario. De los 17.000 camiones que cruzan la frontera francesa en la actualidad, 5.000 dejarían de hacerlo