



Foment del Treball lamenta una decisió que corta las comunicaciones ferroviarias entre Cataluña y Andalucía y entre Aragón y el Levante

## Preocupación por la desaparición del ancho de vía ibérico en los tramos Vandellòs-Vinaròs y Vinaròs-Castelló del Corredor Mediterráneo

- El diseño de construcción del Corredor Mediterráneo se asienta en el aprovechamiento de la red de ancho ibérico existente, incorporando a lo largo de su extensión el denominado tercer hilo, que permite incorporar el ancho de vía internacional sin renunciar al ibérico
- El denominado tercer hilo ya constituía, dadas las restricciones presupuestarias, la opción más económica e introducía restricciones, frente a la de nueva construcción de una vía específica a lo largo del Corredor
- Los tráficos Cataluña–Andalucía deberán desviarse por Madrid

**Barcelona, 27 de diciembre de 2013**

Foment del Treball muestra su preocupación por la desaparición del ancho de vía ibérico en la licitación de los tramos del Corredor Mediterráneo entre Vandellòs y Vinaròs y entre Vinaròs y Castelló. Esta interrupción en el ancho de vía ibérico corta las comunicaciones ferroviarias entre Cataluña y Andalucía y entre Aragón y el Levante y obliga al tráfico de mercancías a utilizar vías alternativas en estos tramos, lo cual encarece los costes y elimina la gran ventaja competitiva del Corredor Mediterráneo. Sorprende, además, que para estos tramos no se aplique la solución denominada ‘tercer hilo’ que permite incorporar el ancho de vía internacional sin eliminar el ancho ibérico.

### Tercer hilo (tercer carril)

Como es conocido, el diseño de construcción del Corredor Mediterráneo se asienta en el aprovechamiento de la red de ancho ibérico existente, incorporando a lo largo de su extensión el denominado **tercer hilo**, que permite el uso de material rodante tanto de ancho ibérico como de ancho internacional o UIC. Sin embargo, como hemos indicado, en los tramos señalados se rompe, con dicho diseño. Hay que recordar que **el denominado tercer hilo**





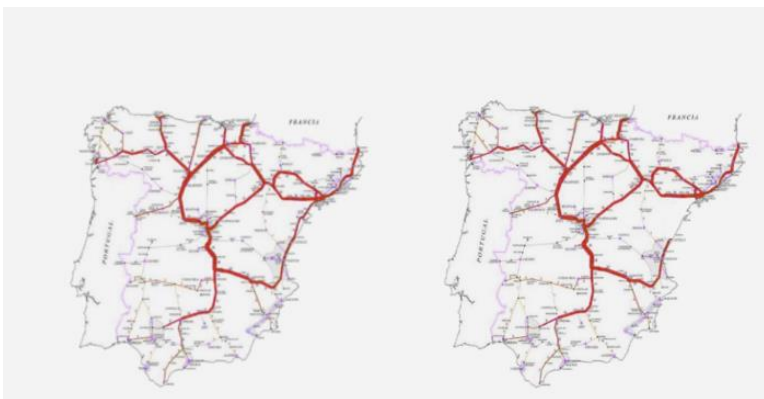
ya constituía, dadas las restricciones presupuestarias, la opción más económica e introducía restricciones, frente a la de nueva construcción de una vía específica a lo largo del Corredor.

Por todo ello, sorprende que dados estos antecedentes, no se haya corregido ese grave error de diseño en la licitación publicada en el BOE de 14 de noviembre. Es decir, que no se haya introducido en este tramo, como en el resto, el tercer carril, que permitiría el paso de material rodante de ambos anchos. En la memoria del proyecto, que hemos leído con detenimiento, se insiste en que únicamente se establece un único ancho, el ancho internacional, por lo que los tráficos que procedan del sur de Castelló, o bien del norte de Tarragona, y que provengan de destinos en los que únicamente existe el ancho ibérico (en este momento todos los tráficos ferroviarios actualmente en España), no podrán pasar a lo largo de la costa al carecer el Corredor Mediterráneo de dicho ancho ibérico en el reiteradamente citado tramo Vandellòs-Castelló. Ello supone una nueva y adicional ruptura de carga con sus correspondientes costes asociados.

Si todo ello es gravísimo, lo es especialmente al cortar las comunicaciones ferroviarias entre Aragón y Levante, que actualmente y para competir con la carretera, circulan vía Tarragona. El proyecto (y por ende el Ministerio de Fomento) sugiere que alternativamente se circule por la línea de Sagunt a Teruel, actualmente en desuso por los operadores ferroviarios al tratarse de una línea cuyas condiciones operativas la hacen absolutamente anticompetitiva en costes (es un tramo sin electrificar que exige locomotoras diésel, rasantes más pronunciadas, limitaciones de carga remolcable, etc.).

Lo mismo ocurre con **los tráficos Cataluña-Andalucía, que deberán desviarse por Madrid**. O, aún peor, con los tráficos que van destinados a puntos del Corredor y que se verían obligados a cambiar de ancho: al ser imposible competir en esas condiciones, estos tráficos junto con los anteriormente citados, desaparecerán inmediatamente, haciendo aún más pequeña la cuota ferroviaria, ya actualmente ridícula.

En resumen, se dificultará todavía más la competitividad del ferrocarril de mercancías con respecto a otros medios de transporte. En este sentido, el Corredor Mediterráneo debe su oportunidad estratégica en la su capacidad para transportar mercancías a costes realmente competitivos. Sorprende que en mitad del Corredor sus tráficos interiores y ya existentes se tengan que ver afectados por el diseño escogido y por la ruptura de carga que impone.



Mapa de Trafico de mercaderías en ancho ibérico, excluyendo dicho tramo, al carecer de ese ancho

(no se incluye en efecto en cadena en el resto de las líneas que conllevará esta decisión: desaparición de tráficos Cataluña-Andalucía; Aragón-Levante y País Vasco-Valencia)





### Una eliminación sorprendente

El pasado 14 de noviembre se licitaron dos proyectos ferroviarios destacados del Corredor Mediterráneo: los referidos a los tramos Vandellòs-Vinaròs y Vinaròs-Castelló. Sobre estos dos tramos, desde que se había hecho público el anteproyecto del Corredor, se habían puesto de manifiesto una serie de observaciones en los foros profesionales: estas observaciones se refieren a la ruptura de la red de ancho ibérico que estos proyectos representan y que se esperaba que se resolviera en los proyectos definitivos ahora licitados y cuyas ofertas se abrirán el próximo 13 de febrero.

En este sentido, cabe mencionar, entre otros, las posiciones manifestadas públicamente por distintos autores en las sesiones profesionales de la última edición del Salón Internacional de la Logística de Barcelona, las manifestadas –en particular– por la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas y por la Confederación Española Transporte de Mercancías. Estas posiciones han sido recogidas por algunas publicaciones (“Transporte XXI” de fecha de 1 de mayo de 2013) y generalistas (*El Periódico de Catalunya* de 12 de mayo, *El Mundo* de 28 de agosto). Posteriormente algunos clientes directos del ferrocarril vinculados a esta casa y en general el sector del automóvil, a través de su asociación representativa, ha manifestado también su sorpresa.

Todos estos actores han expuesto ampliamente la problemática así como sus implicaciones en coste de transporte ferroviario que supone la eliminación del ancho ibérico en dichos proyectos (al que hay que añadir el tramo Novelda-Murcia). Efectivamente, en contra de lo que se hace en el resto del Corredor, donde se añade el ancho internacional sin eliminar el ibérico, en estos dos sectores éste último desaparece a favor del primero, lo cual es sorprendente.

