

Un corredor ferroviario modelo: El Corredor Mediterráneo

En primer lugar, querría agradecer a Eduard Albors el tono de su último artículo y propuestas, con las que estoy parcialmente de acuerdo y sobre las que incidiré a continuación. Ojalá todos los debates fueran así, aunque esto no es Twitter y Eduard Albors tiene a sus espaldas una dilatada carrera profesional.

Si nos comparamos con Alemania, Francia e Italia, España tiene el 37% menos de km de vías de ferrocarril que la media de esos tres países, mientras que su superficie es el 13% superior. Esto, entre otras cuestiones, nos lleva a que el tráfico por ferrocarril en España sea el 67% inferior que la media de Alemania, Francia e Italia juntos. Por lo tanto, efectivamente, hay una necesidad imperiosa de perfeccionar el modelo ferroviario español, en el que es clave el Corredor Mediterráneo.

De los 1.372 km de la rama litoral del Corredor Mediterráneo, el 66% discurre sensiblemente cerca de la costa, mientras que el resto es menos 'Mediterráneo', debido al alejamiento de la franja litoral entre Almería y Algeciras. Este tramo presenta una geografía muy complicada por problemas de espacio y de municipios turísticos altamente poblados.

Hay una necesidad imperiosa de perfeccionar el modelo ferroviario, en el que es clave el Corredor Mediterráneo

En cuanto a las consideraciones presupuestarias, no estoy del todo de acuerdo con las observaciones formuladas por Eduard Albors en su artículo. Desde el ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, y a sugerencia de Europa, se plantea realizar un gran esfuerzo inversor contracíclico aprovechando los Fondos de Recuperación y Resiliencia. Si solo en 2009 se invirtieron casi 11.000 millones de euros, no veo tan optimistas los 4.500 millones que usted prevé.

El Corredor Mediterráneo es mucho más que un tren de alta velocidad, ya que también incorpora inversiones de las que se beneficiarán las cercanías, las medias distancias, las largas distancias y las mercancías. Más que valorar qué porcentaje del presupuesto total absorbería, deberíamos fijarnos en qué, cuánto y quién se va a beneficiar.

Desde la oficina del Corredor Mediterráneo, se ha hecho un gran esfuerzo en plasmar, consensuar y coordinar al máximo el modelo ferroviario y que así se plasmó en el Work Plan del Corredor Mediterráneo con el visto bueno de todos los actores del ministerio de Transportes. Este modelo efectivamente conforma una solución concreta y posibilista, pero ello no quiere decir que se trate de una foto fija final. Lo que sí que define es una hoja de ruta clara, con unos objetivos precisos, y con unas fases bien definidas y que son las que se deben ir cumpliendo.

Me parecería un error que la nueva plataforma de ancho internacional no llegara hasta Castellón

Entrando en el detalle de las propuestas de Eduard Albors, me parecería un error que la nueva plataforma de ancho internacional no llegara hasta Castellón, aunque el tramo más saturado se encuentra entre Valencia y Sagunto. Ello redundaría en un mayor tiempo de viaje de todos los trenes con destino a Castellón y Barcelona, que además permanecería con la 'discutida' solución del tercer hilo. Por otro parte, su propuesta de una vía adicional para el tramo que conecta Vilaseca con Sagunto, dada la inversión que requeriría, aproximadamente 2.000 millones de euros adicionales al presupuesto indicado, debería satisfacer una demanda cuestionable para el tramo situado entre Vilaseca y Castellón.

En cuanto a la electrificación, si bien el objetivo final de la red española, y así lo impone Europa, será que todo esté a 25 kV CA, el criterio seguido por Adif, sensato a mi parecer, es que toda la electrificación nueva se realice en 25 kV y lo existente a 3 kV CC se vaya adaptando progresivamente. La doble electrificación se supera hoy día con las tracciones bitensión existentes en el mercado.

El criterio de Adif es que toda la electrificación nueva sea de 25kV y lo existente se vaya adaptando progresivamente

En relación al tramo Antequera-Granada, la solución existente ha permitido la llegada de la Alta Velocidad a Granada. Próximamente, cuando finalice el cambiador de ancho de Granada, también permitirá los viajes en alta velocidad Almería-Madrid.

Respecto al hinterland del puerto de Algeciras no puedo estar más de acuerdo con el artículo de Eduard Albors. Este puerto, cuya actividad es impresionante en el tránsito de mercancías, no lo es tanto para su salida terrestre, máxime teniendo

en cuenta que una buena parte lo hace por tubería. No obstante, es acertado estimular la inversión para la mejora de la línea Bobadilla - Algeciras teniendo en cuenta demandas futuras provocadas, entre otras razones, por un aumento de la actividad comercial con las industrias situadas en territorio africano.

Es acertado estimular la inversión en la línea Bobadilla-Algeciras teniendo en cuenta la demanda futura

En conclusión, el modelo y el espíritu del Corredor Mediterráneo es acercar Personas, abaratar el transporte de las mercancías y afrontar el cambio climático, en definitiva, aproximar Europa. Es el modelo de éxito alemán de tráfico mixto, que está perfectamente definido, y que pasa por Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Cartagena, Almería, Granada, Antequera y Algeciras.

Una vez establecido este tronco principal, será fundamental que se alimente con el mayor número posible de puertas de entrada y con el mayor número de ramas que conformen un sistema lo más eficiente y resiliente posible. Es necesario seguir abonando, entre todos, este gran árbol desde las raíces hasta la copa, este corredor modelo que seguro nos va a proporcionar abundantes frutos.