



La línea de ferrocarril del Corredor Mediterráneo a su paso por el apeadero de la Llosa, Castellón. Foto: Víctor Rodríguez

La UE incluye al Corredor Mediterráneo en la Red Transeuropea de transportes

# Historia de un corredor transeuropeo

El corredor hará que Castellón gane fuerza económica y turística

**Víctor Rodríguez Ripollés**  
Castellón de la Plana

El Corredor Mediterráneo es la infraestructura dedicada al transporte de mercancías y de personas que discurre por la costa desde La Jonquera (Frontera Francesa) hasta Algeciras atravesando las comunidades de Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia y Andalucía. En total une 11 provincias, lo que comporta una quinta parte de la superficie de España y en la que se encuentran el 40% de sus habitantes. En éste corredor se articulan, principalmente, la autopista AP7, la carretera N340 y una línea de ferrocarril (con una velocidad máxima de 200km/h y según en qué tramos) además de los puertos y aeropuertos emplazados en la franja mediterránea. Es un entramado de comunicaciones muy importante para el país puesto que conecta una de las zonas de mayor población y actividad económica.

Con todos estos datos no cabe duda de que se trata de una gran infraestructura necesaria tanto para España como para Europa. Sin embargo, sigue estando inacabada pues sólo están terminadas las conexiones por carretera; los puertos y el ferrocarril continúan estando desaprovechados por no contar con las instalaciones que se necesitan. No obstante, el primer paso -y uno de los más importantes- ha sido que la comunidad europea participe en el desarrollo del proyecto; y eso es ya un hecho. Joan Saura, Ingeniero de Obras públicas y especialista en Gestión de Ferrocarriles por la Universitat Politècnica de Catalunya, afirma que "haber conseguido que Europa considere una

prioridad este corredor es el pistoletazo de salida para comenzar a pensar de verdad en cómo queremos impulsar el transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril desde el Mediterráneo a Europa".

La idea de su construcción surgió a partir de la necesidad de lograr unos objetivos determinados. El primero de ellos es el de conectar el levante español con Europa a través del ferrocarril para

**Joan Saura, Ingeniero en Obras Públicas y especialista en Gestión de Ferrocarriles: "No debemos escatimar en recursos ni en esfuerzos para construir una nueva red que se convierta en una arteria fundamental para Europa"**

estrechar lazos con el resto del continente, establecer actividades logísticas y económicas, y fortalecer la economía nacional e internacional. En pocas palabras, es el arma necesaria para potenciar la economía y el desarrollo de España, y también de la Comunidad y de Castellón. Una vez construida la infraestructura, no sólo las mercancías podrán circular de manera más eficaz sino que los pasajeros se beneficiarán también de la reducción de los tiempos de viaje y de la conexión completa de las ciudades más importantes del arco mediterráneo.

Centrándonos en la Comunidad Valenciana, es necesario señalar que el Corredor Mediterráneo es su eje principal de comunicaciones. A partir de ésta gran vértebra quedan conectadas las salidas

hacia Europa y hacia la capital, Madrid, tanto por tren como por carretera; en definitiva, grandes núcleos de actividad económica. Además, al discurrir por la franja más arrimada a la costa, también están enlazadas las tres capitales de provincia con sus respectivos puertos. "La conexión de los tres puertos de la Comunidad Valenciana por vías de ancho internacional ayudará a su coordinación logística y a su especialización. Podremos mejorar y potenciar la exportación de la cerámica de Castellón -que actualmente produce alrededor de un millón de toneladas anuales-, decongestionaremos el puerto de Valencia, y potenciaremos los de Castellón y Sagunto", señalaba Saura. No obstante, y debido a la falta de estaciones intermodales, la red marítima y ferroviaria para el transporte de mercancías no está dando su máximo potencial. Éste, por ejemplo, es uno de los objetivos que el Ministerio de Fomento se ha fijado con este proyecto.

Actualmente, el requisito más urgente para el correcto funcionamiento del Corredor Mediterráneo es la remodelación de los puertos y aeropuertos para que puedan acoger terminales de ferrocarril y facilitar, así, la distribución de las mercancías. En resumen, estamos hablando de que haya una interacción entre los medios de transporte y muestra de ello es el ramal ya reconstruido entre el apeadero de Les Palmes, en Castellón, y el puerto de la localidad. Éste acceso no será el único puerto que los del puerto de Sagunto "serán completamente reformados" también, "permitiendo potenciar aún más la industria metalúrgica de Arcelor Mittal ubicada en

el enclave", añadía Saura. Otro objetivo propuesto por las administraciones, ahora que parte del trazado del ferrocarril va a ser modificado, es la integración urbana. En Alicante y en Valencia, entre otras, el ferrocarril divide la ciudad en dos partes y dificulta las comunicaciones entre ellas. Además, en muchos casos, estas zonas están muy descuidadas y deterioradas, por lo que conviene dar solución con una re-urbanización del entorno.

## INVERSIONES INMEDIATAS

Las inversiones más inmediatas que se realizarán para seguir construyendo el Corredor Mediterráneo, según las directrices del Ministerio de Fomento, serán las siguientes:

**Implantación del tercer carril.** El ancho entre los carriles en España es de 1.668mm (ancho ibérico), superior respecto al de los de Europa, que es de 1.435mm (ancho UIC). Para que los trenes europeos, tanto de mercancías como de pasajeros, puedan seguir su recorrido por la península será necesaria una vía con ancho UIC, por lo que o se construirá desde cero o se aprovechará la existente añadiendo un tercer carril con la medida europea. **Creación de infraestructura.** Una vez tengamos el ancho adecuado, habrá que construir apartaderos capaces de salvaguardar a los futuros trenes de mercancías de 750 metros de largo. Los trenes de mercancías siempre circulan más lentamente que los de pasajeros así que, para que unos puedan ser adelantados por los otros, hay que ofrecerles vías suficientemente largas para ello. **Adaptación de las instalaciones.** También será conveniente, por un lado, dotar a las terminales marítimas y

aeroportuarias de un espacio dedicado al transbordo de las mercancías y conseguir así la intermodalidad en el transporte. Por otro lado, algunas estaciones de viajeros deberán adaptarse para acoger los trenes de alta velocidad: prolongación de andenes, sustitución de sistemas eléctricos, señalización, etc.

### El acceso ferroviario sur de Castellón contará con un segundo túnel en 2014

Con la construcción del corredor mediterráneo, Castellón disfrutará de unas mejoras significativas en lo que se refiere a la conexión con Valencia por tren. Según el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), el nuevo trazado del ferrocarril tendrá una longitud total de 62 kilómetros y discurrirá -principalmente- junto el trazado convencional para reducir al máximo el impacto medioambiental. La nueva infraestructura tendrá capacidad de soportar tráfico de trenes tanto de mercancías como de viajeros y a una velocidad máxima de hasta 350km/h.

La obra más significativa de este tramo es el acceso a la estación de Castellón de ambas líneas, la convencional y la de alta velocidad, puesto que será necesaria la construcción de un nuevo túnel. Cuando en Villarreal se encuentren los dos trazados, el nuevo ocupará la plataforma del antiguo y el antiguo se emplazará al lado, en una nueva plataforma. A la hora de adentrarse en la ciudad bajo tierra, la línea de alta velocidad utilizará el túnel ya en servicio, pero la convencional lo hará con otro paralelo que la permita llegar hasta la estación de Castellón. Para las obras del tramo entre las capitales del Turia y de la Plana, el Ministerio de Fomento destinará una inversión total de 1.000 millones de euros y se prevé que los trabajos finalicen en el año 2014.

### Esquema de trazados ferroviarios en Castellón según el proyecto del Corredor Mediterráneo



Esquema: Víctor Rodríguez

