

## DECLARACIÓN DEL CENTRO DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL RESPECTO A LA PLANIFICACIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

---

El **CPTMF** reúne las más importantes Asociaciones Empresariales del país con actividad industrial y logística. Sus asociados representan más del 20% del PIB español, emplean a más de 3 millones de personas, y generan un volumen de transporte de más de 300 millones de toneladas.

El **CPTMF** desea trasladar a la opinión pública, entidades, y organizaciones interesadas, las siguientes consideraciones en relación con los planes anunciados por el Ministerio de Fomento para el Corredor Mediterráneo Ferroviario:

1. La planificación actualmente establecida por el Ministerio de Fomento, dejando únicamente vías de ancho estándar continental UIC a partir de Vandellós en sentido sur, introduce importantes restricciones para el transporte de mercancías al impedir la circulación del parque de locomotoras y vagones nacionales. De este modo, dentro del arco mediterráneo, quedará únicamente Cataluña como la región donde los trenes de mercancías podrán utilizar uno u otro ancho de vía desplazando, en la práctica, la frontera ferroviaria de mercancías desde Francia hasta el sur de Cataluña.
2. Debido a los ya conocidos problemas técnicos y operativos, la conexión ferroviaria con Francia por vías de ancho estándar continental, ha resultado ineficiente para el transporte de mercancías. Actualmente, el 90% de los trenes que cruzan la frontera, en uno u otro sentido, lo hacen del mismo modo: utilizando vías de ancho ibérico y técnicas convencionales, como trasbordo o cambio de ejes.
3. En su día, el Ministerio de Fomento fue advertido por diversas organizaciones y entidades de la existencia de errores en la planificación de trazados, pendientes máximas, tensiones de catenaria y, consecuentemente, de las previsiones de tráfico para esa conexión. La ineficiencia de esa infraestructura ha supuesto la quiebra de su concesionaria TP Ferro, que ha iniciado acciones judiciales contra el Ministerio de Fomento, al incumplir éste las garantías dadas sobre el número de trenes que circularían por esa conexión ferroviaria.
4. La planificación diseñada para el Corredor Mediterráneo ignora, para aquellos tráficos con origen o destino en Valencia, Murcia y Andalucía, la necesidad de toda actividad logística de optimizar su eficiencia y competitividad a través de cargas de retorno, directas o mediante triangulaciones, que serán ahora dificultadas, cuando no impedidas.
5. Las soluciones apuntadas desde el Ministerio para resolver los previsibles problemas de explotación de los tráficos son técnicamente posibles, pero probablemente inviables desde un punto de vista económico.
  - La posibilidad de construir nuevas instalaciones para el cambio de ejes, en el interior del país, no tiene en cuenta los costes de multiplicar las inversiones en la adquisición de ejes de uno y otro ancho para hacer funcionar esas instalaciones.
  - El eje de ancho variable para vagones de mercancías, presentado como solución, ha sido estudiado en numerosas ocasiones, llegándose a la conclusión de que es técnicamente aplicable, pero económicamente inviable por razón de precio de adquisición, costes de mantenimiento y limitaciones de explotación. Por otra parte, no existen locomotoras para mercancías con ejes de ancho variable al ser inexistente su demanda; en base a ello los precios que podrían alcanzar unas locomotoras nuevas de ese tipo serían prohibitivos.
6. La planificación del Ministerio supone un uso compartido de las nuevas infraestructuras por trenes de viajeros con velocidades superiores a los 200 km/h y de mercancías con máximas de 120 km/h. Cabe señalar que, ni en España ni en el resto de países con trenes de alta velocidad, existen experiencias prácticas de uso compartido por ambos tipos de trenes, salvo para líneas con muy bajas frecuencias de circulación.
7. El **CPTMF** ha apoyado firmemente la construcción del Corredor Mediterráneo, creyendo las manifestaciones realizadas desde el Ministerio, en el sentido de que esta infraestructura estaría enfocada al transporte de mercancías por ferrocarril en el arco mediterráneo. La planificación actual no responde a esas expectativas, al haber sido nuevamente orientada a primar el transporte de viajeros sobre las mercancías.