



Visita a Valencia de la secretaria de Estado

Mitma moviliza 4.400 millones de euros en 300 actuaciones que aceleran el desarrollo del Corredor Mediterráneo

- La secretaria de Estado de Transportes realiza un balance de este proyecto estratégico: en los nueve primeros meses se han licitado más de 1.500 millones de euros, se han adjudicado 900 millones y han sido ejecutados más de 450 millones.
- En estos más de cuatro años se ha aumentado la longitud de la infraestructura en 233 kilómetros y actualmente se encuentran completados el 100% de los estudios previos y el 75% de las obras están en marcha.
- Pardo de Vera visita la actuación que permitirá abordar la adaptación a alta velocidad del trazado ferroviario Xàtiva-Nudo de la Encina, que conectará en ancho estándar las tres capitales valencianas.

Madrid, 10 de noviembre de 2022 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ya ha movilizado inversiones por 4.400 millones de euros en el desarrollo del Corredor Mediterráneo, que avanza a velocidad de crucero. Y es que en los nueve primeros meses del año se han licitado contratos por más de 1.500 millones de euros, se han adjudicado 900 millones y han sido ejecutadas actuaciones por más de 450 millones. En total, de los 4.400 millones activados para financiar 300 actuaciones, ya se han adjudicado 2.800 millones de euros, que se encuentran en fase de construcción, y 1.900 millones de euros están ejecutados.

“En estos más de cuatro años de gobierno hemos aumentado la longitud del Corredor Mediterráneo en 233 kilómetros, hemos puesto en servicio la Alta Velocidad a Granada, el tramo Alcudia-Moixent, la variante de Vandellós la Alta Velocidad a Elche, Orihuela y, en unos días, a Murcia”, ha explicado la secretaria de Estado de Mitma, Isabel Pardo de Vera, durante su visita a la Comunidad de Valencia, donde ha asistido a una



actuación prevista clave la conexión en alta velocidad entre València y Alicante: el nuevo trazado en ancho convencional entre Xàtiva y el Nudo de la Encina en vía doble, con el que conectará en ancho estándar o internacional de las 3 capitales valencianas.

“Hoy hemos recorrido en un tren de pruebas parte del tramo Vallada-La Encina, que absorberá los tráficos ferroviarios mientras se realizan las obras de cambio al ancho internacional y electrificación a 25.000v. Es especialmente relevante porque se trata de la única parte del Corredor Mediterráneo en la que no había comenzado ningún trabajo de cambio de ancho”, ha explicado Pardo de Vera, que ha estado acompañada por la delegada del Gobierno en la Comunitat Valenciana, Pilar Bernabé; la consellera de Política Territorial de la Generalitat Valenciana, Rebeca Torró; el director general de Conservación y Mantenimiento de Adif, Ángel Contreras; y el comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, Josep V. Boira.

Balance

Tras el recorrido la secretaria de Estado ha realizado un breve balance sobre el proyecto, junto a Josep Vicent Boira, en el que ha recordado que el Corredor es un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas, mercancías y servicios a lo largo de la Unión Europea, que fueron aprobadas en 2011, definidas en 2013 y que en 2030 tiene que estar finalizada la red básica, un total de 64.572 kilómetros. Asimismo, la red básica extendida debe concluirse en 2040 y diez años más tarde, en 2050, habrá que concluir la Red Global, casi 120.000 kilómetros.

“Reconozco que me gusta hablar del Corredor Mediterráneo real para diferenciarlo del imaginario. El Corredor Mediterráneo es un corredor prioritario para Europa para el que existe un plan perfectamente prefijado. Un plan al que nos estamos ateniendo. Un plan que vamos a cumplir y que seguiremos acompañando de otros elementos no relacionados con las infraestructuras, como puedan ser los incentivos a la compra de material rodante o los ecoincentivos”, ha aseverado Pardo de Vera.

Un ritmo sin precedentes: una licitación a la semana

Por su parte, Boira ha realizado un detallado repaso de las actuaciones movilizadas y acometidas en el Corredor Mediterráneo, desde junio de



2018 hasta la actualidad, y ha desvelado su intenso ritmo de avance, como lo constatan cifras como el número de licitaciones lanzadas en el período, más de 300, o lo que es lo mismo, más de una a la semana; un volumen sin precedentes en la red ferroviaria española.

Este ritmo inversor se traduce en la puesta en servicio de 233 km de nuevas infraestructuras en el período -sumando un total de 624 km-, a los que se añadirán próximamente los más de 43 km de los tramos Moixent-Nudo de la Encina y Beniel-Murcia del Carmen.

El avance del Corredor Mediterráneo queda reflejado en la siguiente comparativa: en junio de 2018, los estudios previos se encontraban a un 60%, cuando hoy ya se han completado al 100%; el porcentaje de proyectos no superaba en ese período el 57% sobre el total y hoy alcanza el 85%; las obras en desarrollo representaban un 45%, cuando hoy el 75% de están en marcha en todas las regiones; y las actuaciones en servicio se situaban en un 21% y hoy se elevan al 34%.

En la Comunidad de Valencia, el repaso a este eje estratégico muestra la siguiente foto: en junio de 2018, de los 717 km del Corredor Mediterráneo proyectados, un total de 440 km se encontraba sin avances; 114 km se desarrollaban y 163 km estaban finalizados. Hoy, los km en desarrollo suman 488 km y son 229 los km acabados.

En Cataluña, 520 km se encuentran terminados (un 78% del total) y 144 km bajo desarrollo, cuando cuatro años antes 144 km se encontraban sin avances, 45 km en desarrollo y 475 km terminados. En la Región de Murcia, los km avanzados suman en la actualidad 193 (más del 85% de los proyectados en esta comunidad) y los terminados se elevan a 33 km. En junio de 2018, hasta un total de 176 km se encontraban sin avance alguno y 17 km estaban en desarrollo.

En Andalucía, el Corredor Mediterráneo Litoral se prolongará a lo largo de 574 km: de estos, 460 km (un 80%) se desarrollan ya y 114 km ya han finalizado. Cuatro años antes, eran 460 km los que se encontraban sin avance y 114 km en desarrollo.

Proyecto estratégico para la conexión con Europa

El Corredor Mediterráneo es un proyecto estratégico, llamado a convertirse en una vía preferente de las conexiones de España con Europa. En este sentido, los corredores transeuropeos -como el Mediterráneo- van más allá



de la infraestructura -su potencial reside en su transversalidad-, al necesitar de una definición estrategia de desarrollo logístico, donde los puertos se configuran en otro actor principal; así como los aeropuertos, las terminales privadas y el tejido industrial y empresarial, motor de la actividad económica.

Son además proyectos que cuentan con el respaldo de una estrategia europea, orientada al desarrollo de proyectos transformadores, que permitirá avanzar en economías más sostenibles, resilientes y competitivas. En este sentido, el Corredor Mediterráneo cuenta para su desarrollo con financiación europea de más de 3.000 millones de euros, procedente de los Mecanismos de Recuperación y Resiliencia (MRR) del programa NextGeneration.

El Corredor contribuirá a vertebrar el territorio, al unir Andalucía, Región de Murcia, Comunitat Valencia y Catalunya con Europa en ancho estándar. Asimismo, promoverá una movilidad plenamente interoperable y más sostenible y una mayor competitividad de las empresas del Arco Mediterráneo y su área de influencia, potenciando el transporte de mercancías por ferrocarril y evitando la ruptura de carga en la frontera al disponer de un corredor continuo en ancho internacional.

El proyecto es una herramienta para la lucha contra el cambio climático: su contribución a la descarbonización del transporte y la reducción de la huella de carbono se concreta en una disminución de hasta 5,5 millones de Tn/año de emisiones de CO2 a la atmósfera.

Adaptación a alta velocidad del trazado Xàtiva-Nudo de la Encina

El nuevo trazado en ancho convencional entre Xàtiva y el Nudo de la Encina -hoy visitado y en fase de pruebas- es clave en el desarrollo del Corredor Mediterráneo para conectar el sureste peninsular con el noreste y el resto del continente.

Una vez se ponga en servicio, tras una inversión de 413 millones de euros, Adif abordará la adaptación a alta velocidad del trazado ferroviario actual Xàtiva-Nudo de la Encina (45 km), en vía doble para la conexión en ancho estándar de las 3 capitales de la Comunitat Valencia. La inversión total de esta actuación se estima en 187 millones de euros y, recientemente, Adif AV ya ha adjudicado los dos primeros contratos para la ejecución de este proyecto.



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



Nota de prensa

El trayecto completado esta mañana en la visita por el trazado convencional se ha realizado en una BT, un tipo de tren laboratorio -junto al conocido como Séneca-, que Adif utiliza para las pruebas previas a la puesta en servicio de nuevas infraestructuras y para la exploración de las que ya se encuentran servicio. Equipado con equipos tecnológicos de última generación, es un tren preparado para circular en ancho variable (tanto ibérico como estándar o internacional), alcanza velocidades máximas de 200 Km/h y está instrumentado para realizar auscultaciones dinámicas de vía y catenaria, geometría de catenaria, GSM-R y ERTMS.