

Castelló

COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA DE PORTCASTELLÓ



Víctor García Gil
Salvador G. Panadero

► AUG-Arquitectos SLP

La mirada del urbanista

Al finales del pasado mes de marzo fue sometido a información pública el *Estudio Informativo del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón*, lo que dio lugar a un acalorado debate público cuyo final está lejos de conocerse, ya que a fecha de hoy, se desconoce la evaluación técnica y económica de las medidas correctoras reclamadas por parte de la Generalitat Valenciana, la Diputación de Castelló, la Autoridad Portuaria y los Ayuntamientos de Almassora, Castelló y Vila-real afectados por el trazado de la denominada «Solución Centro» (Acceso por Dársena), que es la que finalmente fue adoptada por decisión de las administraciones afectadas por su trazado. Las medidas correctoras reclamadas, básicamente consisten en el soterramiento del trazado ferroviario a lo largo del tramo urbano en Castelló, para eliminar el efecto barrera del terraplén inicialmente proyectado, a cuyo importe tendrá que sumarse el coste de la adecuación de la Estación de Vila-real, para posibilitar el cambio de maniobra de los convoyes ferroviarios con origen y/o destino hacia el norte del Corredor Mediterráneo. Este importe tampoco estaba contabilizado en el Estudio Informativo. Puede suponerse que las circunstancias anteriores explican las declaraciones de los responsables de la Conselleria de Infraestructuras, al trasladar al ministerio la conveniencia de renunciar a la doble plataforma del acceso ferroviario con el objeto de reducir aún más su coste (obra civil, expropiaciones, etc.), y conseguir con ello acortar los plazos y flexibilizar su, esperamos, pronta ejecución.

La premura de las instituciones por acelerar la puesta en servicio de las conexiones ferroviarias del Corredor Mediterráneo a PortCastelló no debería servir para ocultar las servidumbres que generan unas soluciones provisionales inducidas por una coyuntura de crisis, que pueden llegar a condicionar de forma irrever-

sible a medio y largo plazo la operatividad ferroviaria de los nuevos accesos ferroviarios al Puerto de Castelló y su Plataforma Logística. En este sentido, debemos destacar que los datos de tráfico portuario registrados en este último semestre señalan a PortCastelló como el puerto con mayor crecimiento porcentual de tráficos de mercancías del sistema portuario español, por lo que resulta más que recomendable exigir que la planificación programada no impida en un futuro esperemos que próximo, competir en igualdad de condiciones con el resto de los complejos portuarios existentes a lo largo del Corredor Mediterráneo.

Asumiendo esta premisa, debemos apuntar una serie de carencias que van más allá de la polémica suscitada con los accesos ferroviarios y que sorprendentemente, no han sido objeto de debate ante la opinión pública. Aun implementando las medidas correctoras planteadas ante el Ministerio de Fomento, el debate suscitado en torno a los accesos es irrelevante si lo comparamos con el resto de los problemas detectados en el Estudio Informativo, relacionados con la Plataforma Logística y la inobservancia de algunos de los estándares FERRMED (<http://www.ferrmed.com/?q=es/los-estandares-ferrmed>).

Partiendo de la base de que las in-

fraestructuras ferroviarias son de las que mayor incidencia tienen en la planificación estratégica de los entornos metropolitanos, la coincidencia en el tiempo de los trabajos para la revisión del PGOU Castelló y la incapacidad financiera de la administración autonómica para ejecutar las expropiaciones del Plan Especial de Reserva de Suelo Plataforma Logística aprobado en Junio 2005, aconsejan la necesidad de revisar el Plan Especial de Reserva de Suelo Plataforma Logística de Castelló y Parc Castelló, ya que podría darse la paradoja de que estuviera ejecutado el ramal ferroviario de acceso a la Plataforma sin que ésta hubiese sido desarrollada.

Entonces, ¿tiene sentido comprometer partidas presupuestarias para la ejecución de un ramal ferroviario cuando no se podrá garantizar la disponibilidad de los terrenos necesarios para ejecutar la Plataforma Logística Intermodal? Obviamente esto no se sostiene, por lo que debe instarse a las Administraciones implicadas a que revisen a la menor brevedad posible el planeamiento afectado, tomando en consideración la propuesta formulada por la Autoridad Portuaria PortCastelló en la que se sugiere habilitar la participación activa de la iniciativa privada en la promoción, gestión y desarrollo de la Plataforma Logística, adecuando

los trabajos de planificación urbanística a las nuevas necesidades.

Con relación a la inobservancia de los Estándares FERRMED en la planificación desarrollada en el Estudio Informativo, hay que señalar que hasta la fecha el Ayuntamiento de Castelló se ha erigido en uno de los mayores impulsores institucionales de la Plataforma FERRMED y resulta paradójico que no se reclame ante la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento planificar el Estudio Informativo, diseñando un escenario temporal que adecúe su implantación a las disponibilidades presupuestarias y la demanda de servicio. Por consiguiente, debe cuestionarse la configuración en «fondo de saco» planteada en las soluciones evaluadas en el Estudio Informativo en la medida que restringe la capacidad operativa del tráfico ferroviario, mermando la competitividad del hinterland ferroviario y portuario.

Desde este punto de vista y en el marco de los estudios sectoriales del nuevo PGOU, el Ayuntamiento de Castelló podría promover el diseño de un *by-pass* ferroviario (adecuando la Plataforma Logística a su trazado), que diera continuidad hacia el norte al ramal ferroviario, discurriendo en paralelo a la nueva conexión por carretera de la CS-22 con la CN-340, vinculando su ejecución a disponibilidades presupuestarias, de forma que las futuras ampliaciones de las infraestructuras no comporten sobrecostes por reposición de servicios, más allá de las necesarias conexiones con los tramos ya operativos.

En resumidas cuentas ¿queremos contribuir activamente a que PortCastelló consolide e incremente su actividad en el ranking portuario español? Si la respuesta es afirmativa, todos los esfuerzos deben estar encaminados a posibilitar que PortCastelló pueda competir en igualdad de condiciones y para ello, es imprescindible dotarle de todos los servicios en materia de accesibilidad ferroviaria previstos en los Estándares FERRMED para garantizar la plena operatividad de sus infraestructuras ferroviarias.

Nada impide que dentro de las restricciones presupuestarias que impone la actual coyuntura, se reprogramen los estudios y proyectos para diseñar los accesos ferroviarios y las instalaciones anexas en los términos apuntados en el marco del Estudio Informativo promovido desde el Ministerio de Fomento y el nuevo PGOU; el objetivo no es otro que ganar en eficiencia administrativa con el fin de lograr un ahorro tangible en términos de costes, tiempo y recursos.



CHENOA
OTRA DIRECCIÓN



97.7 ^{radio}
la radio

y LevanteTv 

presentan a

CHENOA

EN CONCIERTO

23 DE NOVIEMBRE - 22.30 H.

SALA NOISE

C/ San Vicente, 200 • Valencia

ENTRADAS YA A LA VENTA en el punto de
Información del C.C. NUEVO CENTRO

Horario de venta: De lunes a sábados: de 11.30 a 14.00
y de 17.30 a 21 horas; Domingos de 11 a 21 horas

PATROCINA:



ORGANIZAN:

