

**A LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA DIRECCIÓN
GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO**

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

**ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO DEL
CORREDOR FERROVIARIO CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO
TRAMO SAGUNTO/SAGUNT-TERUEL**

Información pública: BOE-B-2026-24342

Entidad alegante

ALIANZA Europea corREDores.eu

Representante

Salvador M. Galve Martín. Presidente de la Alianza Europea corREDores.eu

Domicilio / medio de notificación

C/ General Arrando 38, 28010, Madrid

Asunto

Información pública. Estudio informativo Sagunto-Teruel

D. Salvador M. Galve Martín, en calidad de Presidente y en nombre y representación de la ALIANZA Europea corREDores.eu, comparece en el trámite de información pública y

EXPONE

Que el anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado de 16 de julio de 2026 somete a información pública el "Estudio Informativo del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Sagunto/Sagunt-Teruel", aprobado provisionalmente el 9 de julio de 2026. Conforme al anuncio de información pública, pueden formularse observaciones sobre la concepción global del trazado, en la medida en que afecte al interés general, así como sobre el impacto ambiental.

Que, examinada la Memoria de Fase II de junio de 2026 junto con la normativa TEN-T vigente, el marco europeo de infraestructuras de doble uso y la función logística y estratégica del eje, se formulan las presentes alegaciones. Las actuaciones previstas de electrificación, señalización, apartaderos y renovación suponen una mejora respecto de la situación actual.

Sin embargo, la decisión que ahora debe adoptarse va más allá de esas actuaciones. La alternativa seleccionada por el Estudio Informativo, la combinación I-1 + II-1 + III-1, mantiene determinadas limitaciones estructurales, especialmente la configuración en vía única y unas rampas de aproximadamente 21 ‰/23 ‰, que plantean dudas sobre su adecuación a las necesidades funcionales, operativas y estratégicas que debe atender el Corredor Cantábrico-Mediterráneo durante las próximas décadas.

Presentación de las conclusiones

Los párrafos destacados en azul al final de cada apartado resumen la actuación, revisión o comprobación que se considera necesaria. Todas ellas se recogen conjuntamente en el apartado final “SOLICITA”.

1. OBJETO Y ALCANCE DE LAS ALEGACIONES

El objeto de las presentes alegaciones es valorar si la alternativa seleccionada I-1 + II-1 + III-1 está suficientemente justificada para la función que debe cumplir el tramo Sagunto–Teruel dentro del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. El análisis no se limita a la viabilidad de las actuaciones propuestas, sino que atiende también a sus prestaciones ferroviarias, capacidad, condiciones de explotación, eficiencia económica y adecuación a las necesidades presentes y futuras del corredor.

Las decisiones adoptadas en Sagunto–Teruel no pueden valorarse únicamente desde una perspectiva local. Las pendientes, el número de vías y la capacidad disponible son parámetros estructurales que pueden condicionar las prestaciones y las condiciones de explotación del Corredor Cantábrico-Mediterráneo en su conjunto.

Por ello, no basta con comprobar si la demanda estimada para 2061 puede acomodarse en una determinada malla de explotación. Debe analizarse también si la configuración elegida ofrece la capacidad efectiva, la flexibilidad operativa y la resiliencia necesarias para un corredor mixto de viajeros y mercancías, tanto en condiciones normales como en situaciones degradadas. Antes de consolidar la vía única como configuración del tramo Sagunto–Teruel, el Estudio debería compararla expresamente con una alternativa en doble vía y justificar, atendiendo a criterios de capacidad, explotación, resiliencia y necesidades futuras del corredor, por qué la vía única resulta adecuada.

SÍNTESIS DE LAS CUESTIONES PRINCIPALES

La principal cuestión estructural que plantean estas alegaciones es la elección entre vía única y doble vía en el tramo Sagunto–Teruel. El Estudio adopta la vía única y considera que permite atender las circulaciones previstas hasta el horizonte 2061. Sin embargo, que esa demanda pueda acomodarse en una determinada malla de explotación no demuestra por sí solo que la vía única sea la configuración más adecuada para un corredor mixto de viajeros y mercancías. Por ello, se considera necesario comparar expresamente la solución seleccionada con una configuración en doble vía, utilizando para ambas los mismos escenarios de demanda y valorando su capacidad, flexibilidad de explotación, resiliencia, costes e impactos.

Esta decisión está directamente relacionada con las pendientes y con la posible utilización de doble tracción. La solución seleccionada mantiene aproximadamente 21 % en sentido Sagunto–Teruel y 23 % en sentido Teruel–Sagunto, mientras que otras configuraciones analizadas permiten obtener pendientes más favorables. La pendiente condiciona la carga remolcable y las necesidades de tracción, y la utilización de locomotoras auxiliares para compensarla introduce costes y circulaciones adicionales que deben considerarse conjuntamente con las características de la infraestructura.

Sagunto-Teruel tampoco puede valorarse como una actuación ferroviaria aislada. El tramo forma parte del Corredor Cantábrico-Mediterráneo y de la red básica TEN-T y conecta la fachada mediterránea con Zaragoza, el valle del Ebro y la fachada cantábrica. Su configuración debe analizarse, por tanto, teniendo en cuenta también la evolución futura de los tráficos ferroviarios de mercancías, su función portuaria y logística, su posible utilización como itinerario alternativo y las necesidades de resiliencia del corredor.

Los apartados siguientes desarrollan estas cuestiones y analizan además las hipótesis de demanda, el análisis multicriterio, el cumplimiento de los requisitos TEN-T, la movilidad militar y de doble uso y las restantes circunstancias que pueden incidir en la elección de la solución definitiva.

2. ALEGACIÓN GENERAL: LA ALTERNATIVA SELECCIONADA NO PUEDE VALORARSE COMO UNA ACTUACIÓN LOCAL AISLADA

La propia Memoria de Fase II, en su apartado 3.3 “Marco General Ferroviario”, señala que las actuaciones en Sagunto-Teruel deben coordinarse con las demás infraestructuras ferroviarias del ámbito y considera “imprescindible” analizar el eje Cantábrico-Mediterráneo en su totalidad. En ese mismo apartado identifica expresamente la conexión de los puertos de interés general de la Comunidad Valenciana con Pasajes, Bilbao y Santander a través de Zaragoza y del valle del Ebro.

Partiendo de esta concepción del corredor, la valoración de la alternativa seleccionada no debería limitarse a comprobar si la infraestructura propuesta puede atender una determinada previsión de circulaciones. También debe analizarse si las características adoptadas en Sagunto-Teruel son coherentes con la función del eje completo y evitan introducir condicionantes permanentes para los tráficos cuyo recorrido continúa más allá del tramo estudiado.

Sagunto-Teruel debe valorarse, por tanto, dentro del itinerario Valencia/Sagunto-Teruel-Zaragoza-fachada cantábrica y como elemento de conexión entre los corredores Mediterráneo y Atlántico. Las decisiones adoptadas en este tramo sobre pendientes, capacidad, número de vías y condiciones de explotación pueden afectar a servicios ferroviarios cuyo recorrido se extiende centenares de kilómetros más allá del ámbito del Estudio Informativo.

Las características finalmente adoptadas deberían comprobarse también en relación con los tramos ferroviarios adyacentes, de forma que las pendientes, la capacidad y las restantes prestaciones de la solución no introduzcan una limitación estructural para el funcionamiento del Corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Antes de adoptar la decisión definitiva, debería incorporarse una evaluación funcional del corredor completo que permita comprobar que las prestaciones de la solución seleccionada en Sagunto-Teruel son coherentes con la función que debe desempeñar el eje Cantábrico-Mediterráneo y que no introducen condicionantes permanentes sobre su capacidad y explotación futura.

3. PERTENENCIA A LA RED BÁSICA TEN-T Y AL CORREDOR MEDITERRÁNEO: CONSECUENCIAS PARA LA PLANIFICACIÓN

El propio Estudio Informativo recoge que, con la aprobación del Reglamento (UE) 2021/1153, por el que se establece el Mecanismo “Conectar Europa”, el tramo del eje Cantábrico-Mediterráneo comprendido entre Zaragoza y Sagunto se incorporó al Corredor Mediterráneo. Esta clasificación fue confirmada expresamente por la Comisión Europea en su respuesta de 13 de noviembre de 2024 a la pregunta escrita E-001648/2024, en la que señaló que todo el tramo Zaragoza–Teruel–Sagunto pertenece al Corredor Mediterráneo y forma parte de la red básica en España.

Esta clasificación es especialmente relevante para el presente Estudio Informativo, ya que obliga a planificar el tramo Sagunto–Teruel teniendo en cuenta su función dentro de la red básica TEN-T y del Corredor Mediterráneo, así como los requisitos que resulten aplicables conforme al Reglamento (UE) 2024/1679, actualmente vigente.

La pertenencia a la red básica y al Corredor Mediterráneo refuerza además la necesidad de valorar Sagunto–Teruel no solo como una actuación destinada a mejorar una línea existente o a atender una determinada previsión de demanda, sino como parte de un corredor ferroviario de alcance nacional y europeo. Las decisiones estructurales que se adopten, especialmente en materia de capacidad, configuración de vía y condiciones de explotación, condicionarán sus prestaciones durante las próximas décadas.

Antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo deberá garantizarse que la solución adoptada para el tramo Sagunto–Teruel sea coherente con su condición de parte de la red básica TEN-T y del Corredor Mediterráneo y se valore conforme al marco establecido por el Reglamento (UE) 2024/1679. La comprobación específica de los requisitos técnicos aplicables se desarrolla en el apartado 9.

4. DEMANDA DE MERCANCÍAS: HIPÓTESIS DE CAPTACIÓN, JUSTIFICACIÓN DEL CÁLCULO Y DEMANDA DE LA SOLUCIÓN COMPLETA

El Anejo nº 20 estima la demanda de mercancías para las distintas alternativas haciendo depender una parte sustancial de la captación de tráfico de la rampa característica. El Estudio parte de 37 circulaciones semanales que continuarían utilizando el corredor en 2030 y añade a ellas el tráfico que podría captar de otros itinerarios ferroviarios y de la carretera en función de la pendiente considerada.

La primera cuestión que requiere una mayor justificación se encuentra en las hipótesis de captación utilizadas como base del modelo. El Anejo nº 20 asigna, para los tráficos ferroviarios que actualmente utilizan otros itinerarios, unos porcentajes de captación del 0 % a 24 %, 5 % a 23 % y 55 % a 18 %. Para los tráficos captables de la carretera establece, respectivamente, 0 %, 5 % y 30 %.

Sin embargo, en la documentación examinada no se explica de forma suficiente cómo se han determinado esos porcentajes ni qué datos, criterios o cálculos los sustentan. El Anejo los presenta como hipótesis de captación, pero no aporta en ese apartado una comparación con tráficos reales,

consultas o encuestas a operadores, estudios previos u otra referencia que permita justificar por qué, por ejemplo, a 18 ‰ corresponde una captación ferroviaria del 55 % y no otro valor. Esta cuestión es especialmente relevante porque esos porcentajes constituyen los puntos de partida a partir de los cuales se construyen posteriormente los modelos polinómicos utilizados para estimar la demanda correspondiente a las rampas intermedias de 19 ‰, 20 ‰ y 21 ‰.

Por las mismas razones, debería justificarse con mayor precisión la consideración de 18 ‰ como punto de máxima captación. El Anejo nº 20 considera que rampas inferiores no producirían una captación adicional porque, a partir de 18 ‰, sería posible alcanzar las longitudes habituales actuales de los trenes de mercancías. Sin embargo, la capacidad efectiva de explotación de estos trenes no depende únicamente de su longitud, sino también de la carga remolcable, el material tractor, el régimen de tracción y la resistencia de los órganos de enganche. Por ello, debería explicitarse qué configuración de tren y qué condiciones de explotación sustentan la elección de 18 ‰ como umbral a partir del cual el modelo deja de atribuir beneficios adicionales de captación.

Junto a estas cuestiones metodológicas, se observan varias inconsistencias en el traslado de los resultados a la Memoria. Las tablas 9-1 y 9-2 presentan para III-2 y III-3 una rampa de 18 ‰ en sentido Teruel-Sagunto y una demanda de 61 circulaciones semanales en 2030. Sin embargo, el Anejo nº 20 obtiene esas 61 circulaciones utilizando como rampa limitante 19 ‰, al mantenerse dicha pendiente en el tramo anterior. Por tanto, la pendiente reflejada en la Memoria y la empleada para calcular la demanda no coinciden.

Existe asimismo una discrepancia en el horizonte temporal. La Tabla 9-2 de la Memoria atribuye al año 2045 unas previsiones de 50, 50, 56, 42, 62 y 62 circulaciones semanales, mientras que el Anejo nº 20 presenta exactamente esos mismos resultados como correspondientes a 2040. Debería aclararse cuál de los dos horizontes es el correcto.

Por último, existe una cuestión específica respecto de la demanda correspondiente a la combinación completa finalmente seleccionada I-1 + II-1 + III-1. El Anejo nº 20 calcula las alternativas de los tramos I+II suponiendo que el tramo III permanece en su situación actual y, de forma inversa, calcula las alternativas del tramo III suponiendo que los tramos I+II permanecen sin modificar. De este modo, para I-1 + II-1 obtiene unas rampas limitantes de 21 ‰/24 ‰, mientras que para III-1 utiliza 24 ‰/23 ‰. Los valores de 24 ‰ proceden, en ambos casos, de la parte del itinerario que permanece en situación actual durante cada cálculo parcial.

Sin embargo, cuando se considera la combinación completa I-1 + II-1 + III-1, ya no procede mantener esas situaciones de referencia. En el sentido Sagunto-Teruel, I-1 + II-1 presenta 21 ‰ y III-1 0 ‰, por lo que la rampa limitante del itinerario completo es 21 ‰. En el sentido Teruel-Sagunto, I-1 + II-1 presenta 17 ‰ según el Anejo nº 20 y III-1 23 ‰, por lo que la rampa limitante pasa a ser 23 ‰. La configuración completa queda, por tanto, caracterizada aproximadamente por 21 ‰/23 ‰.

En las tablas de demanda examinadas no se identifica una estimación específica para esta configuración completa. Aplicando a 21 ‰/23 ‰ el mismo procedimiento utilizado por el Anejo nº 20 se obtendrían, como comprobación, 55 circulaciones semanales en 2030, frente a las 50 atribuidas a I-1 + II-1 cuando se analiza manteniendo el tramo III en su situación actual. Esta cifra no constituye un resultado publicado

por el Estudio Informativo, sino una aplicación de su propia metodología, y pone de manifiesto la necesidad de calcular expresamente la demanda correspondiente a la configuración completa que finalmente se propone ejecutar.

La incidencia del cálculo separado puede ser incluso mayor en otras combinaciones. Por ejemplo, si I-1 + II-1 se considerase conjuntamente con III-2 o III-3, las rampas limitantes del itinerario completo serían aproximadamente 21 ‰/18 ‰, frente a los 24 ‰/19 ‰ utilizados por el Anejo al valorar III-2 y III-3 de manera aislada. Aplicando a esa configuración 21 ‰/18 ‰ el mismo procedimiento del Anejo nº 20 se obtendrían aproximadamente 81 circulaciones semanales en 2030, frente a las 61 atribuidas a III-2 y III-3 en su evaluación parcial. Esta diferencia pone de manifiesto que el cálculo separado de los distintos tramos puede alterar de forma relevante la demanda atribuida a las alternativas y refuerza la necesidad de evaluar las combinaciones completas Sagunto–Teruel.

Antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo debería revisarse y completarse el análisis de demanda de mercancías, explicando de forma suficiente cómo se han determinado las hipótesis de captación asociadas a cada rampa y, en particular, los porcentajes del 0 %, 5 %, 30 % y 55 % utilizados por el modelo; justificando técnicamente la utilización de 18 ‰ como punto de máxima captación; resolviendo las discrepancias 18 ‰/19 ‰ y 2040/2045; y calculando expresamente la demanda correspondiente a las combinaciones completas de alternativas consideradas, incluida I-1 + II-1 + III-1 o, en su caso, la solución que finalmente se proponga para aprobación. Los resultados revisados deberán trasladarse a la evaluación funcional, económica y al análisis multicriterio.

5. ANÁLISIS MULTICRITERIO: INCONSISTENCIAS EN LOS INDICADORES Y PONDERACIONES

El análisis multicriterio utiliza cuatro objetivos: funcional, ambiental, constructivo y económico. Dentro del objetivo funcional, la demanda de mercancías tiene un peso del 40 %, por lo que representa un 12 % de la valoración global al ponderarse el objetivo funcional con un 30 %.

Esta circunstancia hace especialmente relevantes las observaciones formuladas en el apartado 4. Si se revisan las hipótesis de captación, las rampas utilizadas o la demanda correspondiente a las combinaciones completas Sagunto–Teruel, deberá recalcularse también el indicador de demanda de mercancías del multicriterio. No bastaría con corregir el Anejo nº 20 sin trasladar sus efectos a la puntuación funcional y, posteriormente, al resultado global de las alternativas.

La inconsistencia más clara se encuentra en el objetivo económico. La Tabla 2-2 del Anejo nº 23 establece expresamente una ponderación del 40 % para el coste de inversión y del 60 % para la rentabilidad socioeconómica y financiera. Sin embargo, al calcular finalmente el objetivo económico en la Tabla 3-38, los pesos aparecen invertidos: 60 % para el coste de inversión y 40 % para la rentabilidad. Esta diferencia modifica la valoración económica de las alternativas al atribuir al coste de inversión un peso superior al establecido previamente en la metodología. Por ello, debería aclararse cuál es la ponderación correcta y recalcularse el análisis multicriterio conforme a ella.

Esta corrección es especialmente relevante en el tramo III, donde III-1 obtiene la peor valoración funcional de las tres alternativas, con 3,89 puntos, pero alcanza finalmente la mayor puntuación global, con 7,49. Dado que la selección depende del equilibrio entre los distintos objetivos del multicriterio, cualquier corrección que afecte a la demanda o a la ponderación económica deberá incorporarse antes de confirmar definitivamente el resultado.

Antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo debería recalcularse el análisis multicriterio una vez revisada la demanda de mercancías conforme al apartado 4 y aclararse y corregirse la discrepancia entre las ponderaciones económicas del 40 %/60 % establecidas en la metodología y las ponderaciones 60 %/40 % aplicadas en la Tabla 3-38. Las correcciones deberán trasladarse a las matrices finales y comprobarse expresamente si modifican la valoración o el orden de las alternativas.

6. PENDIENTES: JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

La solución seleccionada I-1 + II-1 + III-1 deja el itinerario completo condicionado aproximadamente por pendientes de 21 ‰ en sentido Sagunto–Teruel y 23 ‰ en sentido Teruel–Sagunto. La cuestión que debe justificarse es si estas pendientes ofrecen unas condiciones de explotación adecuadas para el tráfico ferroviario de mercancías y si se han comparado suficientemente con otras configuraciones capaces de ofrecer pendientes más favorables.

La propia Fase II demuestra que existía margen para mejorar este parámetro mediante modificaciones de trazado. La alternativa I-2 incorpora 35,5 km de variante y reduce la rampa en sentido Sagunto–Teruel de 24 ‰ a 20 ‰, con una velocidad de proyecto de 140 km/h. En el tramo III, las alternativas III-2 y III-3 utilizan mayoritariamente nuevos trazados en variante y permiten reducir a 18 ‰ la rampa en sentido Teruel–Sagunto, con una velocidad de proyecto de 100 km/h. Estos ejemplos muestran que mejorar las pendientes no exige necesariamente adoptar los parámetros de muy alta velocidad de la antigua alternativa E, ya que la propia Fase II contempla soluciones de 100 y 140 km/h que reducen de forma apreciable las rampas características.

En fases anteriores se plantearon soluciones de 18 ‰/18 ‰, entre ellas D3, posteriormente denominada alternativa E. Sin embargo, D3 respondía a una concepción mucho más ambiciosa: doble vía, velocidad de proyecto de 300 km/h, 109,5 km en variante sobre 111,9 km totales y 64,9 km de túneles. El descarte de una solución de esas características no permite concluir por sí solo que cualquier alternativa con pendientes más próximas a 18 ‰ resulte igualmente desproporcionada. Lo que debería justificarse es si, una vez descartada aquella solución, se estudió una configuración intermedia, con velocidades de proyecto más moderadas y variantes selectivas en los sectores donde la geometría existente impidiera alcanzar pendientes más favorables.

Esta comparación es especialmente necesaria porque, si se consideran conjuntamente las rampas características publicadas para las distintas alternativas de la Fase II, la combinación I-2 + II-2 + III-2, o alternativamente I-2 + II-2 + III-3, permitiría reducir las rampas que condicionan el itinerario completo en ambos sentidos. En sentido Sagunto–Teruel, la combinación de I-2 —tramo Sagunto–Caudiel, y II-2,

tramo Caudiel–Puerto Escandón— dejaría una rampa limitante de aproximadamente 20 ‰. En sentido Teruel–Sagunto, las alternativas III-2 y III-3 —correspondientes al tramo comprendido entre Puerto Escandón y la conexión con la línea Teruel–Zaragoza— permitirían reducir la rampa limitante a aproximadamente 18 ‰. Estos valores son más favorables que los de la solución seleccionada I-1 + II-1 + III-1, cuya rampa limitante sería aproximadamente de 21 ‰ en sentido Sagunto–Teruel y de 23 ‰ en sentido Teruel–Sagunto.

Esta comparación es especialmente necesaria porque, si se consideran conjuntamente las rampas publicadas para las distintas actuaciones de Fase II, la combinación I-2 + II-2 con III-2 o III-3 permitiría situar aproximadamente la rampa limitante del itinerario completo en 20 ‰ en sentido Sagunto–Teruel, como resultado de las alternativas I-2 y II-2, y en 18 ‰ en sentido Teruel–Sagunto, con las alternativas III-2 o III-3. Estos valores son más favorables que los de la solución seleccionada I-1 + II-1 + III-1, que deja el itinerario condicionado aproximadamente por 21 ‰ en sentido Sagunto–Teruel y 23 ‰ en sentido Teruel–Sagunto.

La diferencia entre estas pendientes tiene consecuencias directas sobre la explotación de mercancías. El propio Apéndice nº 3 del Anejo nº 20 muestra que, manteniendo la misma locomotora serie 253, la doble tracción y el gancho de alta resistencia, la carga máxima remolcable disminuye de 1.950 t a 18 ‰ a 1.660 t a 21 ‰ y 1.550 t a 23 ‰. Es decir, entre 18 ‰ y 23 ‰ la carga máxima remolcable se reduce en 400 t por tren. La elección de unas u otras pendientes afecta, por tanto, directamente a la explotación de mercancías y debe formar parte de la comparación entre las distintas soluciones de trazado.

Antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo debería justificarse si las pendientes de aproximadamente 21 ‰/23 ‰ de la solución seleccionada responden a las prestaciones de explotación que se consideran adecuadas para el corredor. A tal efecto, debería compararse la solución seleccionada con las combinaciones completas de Fase II que permiten obtener pendientes más favorables y analizarse si existe una solución intermedia, basada en el aprovechamiento de la infraestructura existente y en variantes selectivas donde resulten necesarias, que permita mejorar las pendientes sin asumir las características y el alcance de la antigua alternativa E. Esta comparación deberá valorar expresamente sus efectos sobre la carga remolcable, las necesidades de tracción, las condiciones de explotación, el coste de inversión y el impacto de las actuaciones.

7. VÍA ÚNICA Y DOBLE VÍA: CAPACIDAD, EXPLOTACIÓN Y RESILIENCIA

El Estudio adopta la vía única en todas las alternativas de la Fase II y considera que, con los apartaderos previstos, permite atender las circulaciones estimadas hasta el horizonte 2061. Esta comprobación acredita que la demanda modelizada puede acomodarse en una determinada malla de explotación, pero no permite concluir por sí sola que la vía única sea la configuración más adecuada para el tramo Sagunto–Teruel durante las próximas décadas ni determina el margen disponible ante crecimientos de tráfico superiores a los previstos.

Esta cuestión es especialmente relevante en un corredor mixto de viajeros y mercancías. En vía única, las circulaciones de ambos sentidos deben coordinar sus cruces en puntos determinados, lo que condiciona la capacidad efectiva, la regularidad y la recuperación de la explotación ante retrasos. Estas restricciones

aumentan cuando conviven trenes de viajeros y mercancías con velocidades, tiempos de ocupación y características de circulación diferentes. La doble vía reduce sustancialmente esta dependencia de los cruces y proporciona un mayor margen para absorber incrementos de tráfico y alteraciones de la explotación.

La diferencia también es relevante desde el punto de vista de la resiliencia. La indisponibilidad de la vía general en un tramo de vía única puede interrumpir las circulaciones en ambos sentidos. Una doble vía tampoco garantiza por sí sola la continuidad del servicio ante cualquier incidencia, pero, con una señalización y una configuración adecuadas, permite mantener capacidad residual por la vía disponible y facilita las operaciones de mantenimiento y la explotación en situaciones degradadas.

Además, la comprobación de capacidad se apoya en las previsiones de demanda del propio Estudio, cuyas hipótesis se cuestionan en el apartado 4. Una demanda menor facilita necesariamente su encaje en vía única. Por ello, una decisión destinada a condicionar la infraestructura durante varias décadas no debería basarse exclusivamente en que las circulaciones previstas para 2061 puedan acomodarse, sino también en escenarios de crecimiento superiores y en la capacidad del corredor para asumir nuevas circulaciones sin que la propia infraestructura se convierta en una limitación.

Esta necesidad de analizar situaciones más exigentes se refuerza por la función portuaria y logística del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. El eje conecta las áreas portuarias e industriales de la fachada mediterránea con Zaragoza y con los principales nodos del norte peninsular, por lo que su capacidad futura no debería valorarse únicamente a partir de los tráficos que actualmente utilizan la línea. Una mejora significativa de sus prestaciones puede modificar las decisiones de operadores y cargadores, favorecer la captación de mercancías desde la carretera y atraer tráficos ferroviarios que actualmente utilizan otros itinerarios.

Debe considerarse asimismo su función como itinerario ferroviario alternativo. Cierres, congestión, obras prolongadas o perturbaciones en otros ejes pueden generar tráficos desviados hacia Sagunto–Teruel que no forman parte de la explotación ordinaria prevista. Por ello, la comparación entre vía única y doble vía debería analizar también cómo respondería cada configuración ante un crecimiento del tráfico portuario y logístico, cambios en las rutas elegidas por los operadores y la llegada temporal de tráficos desviados desde otros itinerarios.

Esta función resulta especialmente relevante por la posición del eje Sagunto–Teruel–Zaragoza como conexión entre la fachada mediterránea y el valle del Ebro y podría verse reforzada en el futuro mediante una continuidad transpirenaica que proporcionase una conexión ferroviaria complementaria con Francia.

A la hora de calcular la capacidad futura de la línea, debería tenerse en cuenta que una mejora importante de las prestaciones del corredor puede incrementar la propia demanda de viajeros.

Una conexión más competitiva entre Valencia/Sagunto, Teruel y Zaragoza puede producir varios efectos. Por un lado, puede atraer viajeros que actualmente utilizan otros itinerarios ferroviarios. Por otro, puede hacer que parte de quienes hoy realizan estos desplazamientos en coche o autobús pasen a utilizar el tren. Y, además, unos tiempos de viaje más reducidos, mejores frecuencias y un servicio más fiable pueden generar desplazamientos que actualmente no se realizan.

Esta cuestión resulta especialmente relevante porque la configuración que se adopte va a condicionar el corredor durante décadas. Si la propia mejora de la línea puede hacer crecer la demanda, la comparación entre vía única y doble vía no debería realizarse únicamente sobre las previsiones de demanda contempladas en el Estudio Informativo. También deberían estudiarse escenarios en los que se produzca ese trasvase de viajeros desde otros itinerarios y modos de transporte, así como la aparición de nueva demanda como consecuencia de la mejora del servicio.

Desde una perspectiva de capacidad, flexibilidad de explotación, resiliencia y evolución futura del tráfico, se considera que la doble vía constituye una configuración más adecuada para un corredor estratégico mixto como el Cantábrico-Mediterráneo. Por ello, antes de consolidar la vía única como solución definitiva, debería realizarse una comparación específica con una configuración en doble vía para el conjunto del tramo Sagunto–Teruel, utilizando para ambas los mismos escenarios de demanda y evaluando su comportamiento tanto en explotación ordinaria como ante crecimientos superiores del tráfico, evolución de los tráficos portuarios y logísticos, cambios en la elección de ruta, tráficos desviados y situaciones de explotación degradada. Si finalmente se mantiene la vía única, deberá justificarse expresamente por qué sus menores prestaciones en estos aspectos se consideran aceptables frente al coste adicional de la doble vía y garantizarse que las actuaciones proyectadas no imposibiliten ni encarezcan innecesariamente una futura duplicación.

8. DOBLE TRACCIÓN: NECESIDAD DE COMPARAR LA SOLUCIÓN OPERATIVA CON LA MEJORA DE LAS PENDIENTES

La solución seleccionada mantiene aproximadamente 21 ‰ en sentido Sagunto–Teruel y 23 ‰ en sentido Teruel–Sagunto. Ante estas pendientes, el Estudio contempla la posible utilización de doble tracción mediante locomotoras auxiliares. Sin embargo, la doble tracción no modifica la infraestructura ni elimina la limitación que generan las rampas: aporta mayor esfuerzo tractor para poder superarlas.

La propia documentación del Estudio muestra que este recurso tampoco elimina completamente el efecto de la pendiente. Para una locomotora serie 253 en doble tracción con gancho de alta resistencia, la carga máxima remolcable es de 1.950 t a 18 ‰, 1.660 t a 21 ‰ y 1.550 t a 23 ‰. Por tanto, incluso utilizando doble tracción y sistemas de enganche de mayor resistencia, unas pendientes más exigentes siguen reduciendo la carga que puede transportar cada tren.

Además, la doble tracción introduce costes y operaciones recurrentes que una mejora estructural de la pendiente no requiere: disponibilidad de locomotoras auxiliares, personal, energía, mantenimiento, maniobras de acoplamiento y desacoplamiento y movimientos de retorno en vacío. Estos últimos suponen circulaciones adicionales que consumen capacidad de la línea, una cuestión especialmente relevante en una infraestructura de vía única.

Por ello, antes de asumir durante décadas esta forma de explotación, debería compararse su coste y sus efectos operativos con los de soluciones de infraestructura que permitan reducir las rampas. La comparación no debería limitarse a la inversión inicial, sino incluir también los costes de explotación acumulados durante la vida útil de la línea.

Existe además una cuestión que el Estudio debería aclarar. La alternativa seleccionada III-1 mantiene una rampa característica de aproximadamente 23 ‰ en sentido Teruel-Sagunto. Sin embargo, el análisis de doble tracción identifica como tramo condicionante únicamente la subida desde Sagunto hasta Puerto de Escandón y desarrolla la infraestructura y la operativa de apoyo para ese recorrido. Debería justificarse por qué la rampa de 23 ‰ en sentido Teruel-Sagunto no requiere una solución equivalente o, en caso de requerirla, definir las condiciones de explotación e infraestructura necesarias.

Antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo debería realizarse una comparación técnica y económica entre mantener las pendientes de la solución seleccionada apoyándose en doble tracción y adoptar soluciones de infraestructura que permitan reducirlas. La comparación deberá considerar la carga remolcable, las necesidades de locomotoras auxiliares, personal y energía, las maniobras y retornos en vacío, la capacidad consumida por estas circulaciones y los costes acumulados de explotación durante la vida útil de la infraestructura, así como definir expresamente la solución prevista para la rampa de 23 ‰ en sentido Teruel-Sagunto.

9. REQUISITOS TEN-T QUE DEBEN ACREDITARSE

El tramo Sagunto-Teruel forma parte de la red básica TEN-T. Por tanto, la solución que finalmente se apruebe debe ser compatible con los requisitos que resulten aplicables del Reglamento (UE) 2024/1679. No se trata de que el Estudio reproduzca todos los requisitos establecidos por el Reglamento, sino de comprobar expresamente aquellos cuyo cumplimiento no queda suficientemente acreditado en la documentación analizada.

En primer lugar, el Reglamento establece para la infraestructura ferroviaria una carga por eje de al menos 22,5 toneladas, sin necesidad de autorización especial. La propia Memoria indica que la adecuación de la línea a 22,5 t/eje forma parte de las actuaciones realizadas, pero añade expresamente que este extremo “deberá corroborarse”. Por tanto, antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo debería acreditarse que la totalidad del itinerario, incluidas sus estructuras y obras de fábrica, permite efectivamente dicha carga por eje.

En segundo lugar, debe comprobarse el requisito de velocidad para los tráficos de mercancías. El Reglamento establece para determinadas secciones ferroviarias de la red básica que más del 75 % de su longitud esté diseñada para una velocidad de al menos 100 km/h para trenes de mercancías. Por ello, debería identificarse expresamente cuál es la sección ferroviaria de referencia aplicable al tramo Sagunto-Teruel a efectos de este requisito y acreditarse, sobre esa base, su cumplimiento teniendo en cuenta las prestaciones de la solución seleccionada.

Antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo debería incorporarse una comprobación específica de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1679 que acredite el cumplimiento del requisito aplicable relativo a la carga por eje de 22,5 toneladas y, cuando corresponda, de las prestaciones de velocidad para el tráfico de mercancías. A estos efectos, deberá identificarse la sección ferroviaria de referencia utilizada para comprobar el requisito de velocidad. Cuando alguno de los requisitos aplicables no pueda cumplirse, deberán identificarse las actuaciones adicionales o las exenciones que resulten necesarias.

10. MOVILIDAD MILITAR Y DOBLE USO: NECESIDAD DE INCORPORAR LAS EXIGENCIAS DE MOVILIDAD MILITAR

La movilidad militar ocupa hoy un lugar relevante en la planificación europea de las infraestructuras de transporte. El Informe conjunto de la Comisión Europea y del Alto Representante de marzo de 2025 sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0 señala que el nuevo Reglamento TEN-T sitúa progresivamente la RTE-T en la senda de convertirse en una red de infraestructuras ampliamente apta para doble uso civil y militar y, en particular, exige a los Estados miembros tener en cuenta las necesidades de movilidad militar a la hora de construir o mejorar las infraestructuras de la RTE-T. El mismo informe destaca además que se han reforzado y aproximado varios requisitos de las infraestructuras de transporte a las necesidades militares, especialmente en el caso del ferrocarril.

En marzo de 2025 fueron incorporados a las necesidades militares para la movilidad militar cuatro corredores militares prioritarios, destinados a orientar y priorizar las inversiones en la red de movilidad militar. La Península Ibérica se encuentra afectada por esta planificación europea, cuya delimitación detallada no es pública. Por ello, debería comprobarse formalmente por las autoridades competentes en materia de transporte y defensa si el tramo Sagunto-Teruel forma parte de la red de transporte militar y, específicamente, del corredor militar prioritario correspondiente a la Península Ibérica, antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo.

Esta comprobación resulta especialmente pertinente por la posición estratégica del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. El eje conecta los puertos de Valencia y Sagunto con Zaragoza, el valle del Ebro y la fachada cantábrica, atravesando territorios con presencia de importantes unidades e instalaciones militares y enlazando puertos y nodos logísticos relevantes para el transporte de personal, material y abastecimientos.

Puede desempeñar además una función relevante como itinerario militar ferroviario alternativo, reforzando la resiliencia de la red ante restricciones o interrupciones de otros ejes. A más largo plazo, una futura conexión transpirenaica, incluida la proyectada Travesía Central del Pirineo (TCP), reforzaría adicionalmente su valor como itinerario militar de conexión con Francia y el resto de Europa.

Por ello, incluso si Sagunto-Teruel no estuviera actualmente incluido en la red de transporte militar o en uno de sus corredores militares prioritarios, debería valorarse expresamente su consideración como infraestructura de doble uso y su eventual incorporación a la planificación europea y nacional de movilidad militar, atendiendo a su función logística, a la conexión entre puertos, nodos logísticos y territorios con presencia militar, a su función como itinerario alternativo y a su posible continuidad futura hacia Francia.

Si se confirma que Sagunto-Teruel forma parte de la red de transporte militar, las necesidades de movilidad militar deberán incorporarse a la definición y evaluación de la infraestructura, sin limitar su dimensionamiento a las previsiones ordinarias de tráfico civil. El artículo 48 del Reglamento (UE) 2024/1679 establece que, cuando se construyan o mejoren infraestructuras TEN-T que coincidan con la red de transporte militar, los Estados miembros deberán considerar la necesidad, pertinencia y viabilidad de superar los requisitos civiles establecidos en el Reglamento para poder atender las características y la escala de los transportes militares.

Esta obligación deberá traducirse, en el ámbito ferroviario, en la comprobación de las características de doble uso que resulten aplicables a la infraestructura. Como referencia técnica pública, el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328 establece para determinadas infraestructuras ferroviarias de doble uso requisitos relativos, entre otros aspectos, al gálibo, la carga por eje, la longitud de los trenes, el ancho de vía, los apartaderos y las instalaciones ferroviarias. La cuestión que debe resolverse en este Estudio es, por tanto, si la solución seleccionada responde también a las necesidades que correspondan a su eventual función militar y no únicamente a las hipótesis de explotación civil utilizadas para seleccionar la alternativa.

Antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo debería comprobarse formalmente, con participación de la autoridad competente en materia de defensa, si el tramo Sagunto–Teruel está incluido en la red de transporte militar europea y si forma parte del corredor prioritario de movilidad militar correspondiente a la Península Ibérica.

11. DISPONIBILIDAD DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

La Memoria del Estudio Informativo identifica entre los documentos que integran el expediente el Documento nº 4 “Estudio de Impacto Ambiental”. Sin embargo, dicho documento no ha podido localizarse entre la documentación electrónica puesta a disposición durante el período de información pública.

Esta circunstancia es relevante porque el Estudio de Impacto Ambiental resulta necesario para conocer y valorar las afecciones ambientales de las distintas alternativas. Las diferencias entre ellas son significativas en cuanto a nuevos trazados, túneles, viaductos y ocupación territorial, por lo que, sin acceso a dicho documento, no es posible conocer con suficiente detalle cómo se han evaluado esas afecciones ni qué incidencia han tenido en la selección de la alternativa propuesta.

Además, la propia Memoria sitúa la redacción del Estudio de Impacto Ambiental dentro de la Fase II y contempla posteriormente una Fase III de información pública y consultas. El artículo 36 de la Ley 21/2013 exige que el proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental sean sometidos a información pública, garantizando su adecuada difusión y acceso.

Deberá aclararse si el Documento nº 4 “Estudio de Impacto Ambiental” ha estado efectivamente disponible durante el actual trámite de información pública del Estudio Informativo, indicando dónde y desde qué fecha pudo consultarse. Si se confirma que no estuvo accesible desde el inicio del trámite o que su puesta a disposición no permitió disponer del plazo legalmente exigible para examinarlo y formular alegaciones, deberá ponerse a disposición del público y abrirse un nuevo plazo efectivo de información pública y presentación de alegaciones sobre la documentación ambiental, computado desde su efectiva puesta a disposición y con la duración exigida por la legislación aplicable.

12. PLANTEAMIENTO GENERAL: LA DOBLE VÍA COMO CONFIGURACIÓN DE REFERENCIA DEL CORREDOR

Del conjunto de las cuestiones analizadas se desprende una consideración principal: la configuración en vía única no debería consolidarse como solución definitiva para el tramo Sagunto–Teruel sin haber sido comparada de forma suficiente con una configuración en doble vía para el conjunto del recorrido.

El Corredor Cantábrico-Mediterráneo está llamado a desempeñar una función de largo plazo como corredor mixto de viajeros y mercancías, conectando la fachada mediterránea con Zaragoza, el valle del Ebro y la fachada cantábrica. En este contexto, la elección entre vía única y doble vía no es únicamente una cuestión de capacidad para acomodar las circulaciones actualmente previstas, sino una decisión estructural que condicionará durante décadas la capacidad, la flexibilidad de explotación, la resiliencia y las posibilidades de crecimiento del corredor.

La doble vía ofrece unas condiciones de explotación más favorables para la convivencia de viajeros y mercancías, reduce la dependencia de los cruces entre trenes, proporciona un mayor margen ante incrementos futuros del tráfico y permite mantener capacidad residual en determinadas situaciones de mantenimiento o explotación degradada. Estas ventajas adquieren mayor relevancia si el eje debe asumir también tráficos desviados, funciones de itinerario alternativo o necesidades asociadas a la movilidad militar.

Por ello, se considera que la doble vía constituye la configuración de referencia más adecuada para la planificación a largo plazo del tramo Sagunto–Teruel. Si finalmente se opta por mantener la vía única, dicha decisión debería sustentarse en una comparación específica y homogénea con la doble vía, utilizando los mismos escenarios de demanda y valorando no solo la inversión inicial, sino también las prestaciones, la capacidad disponible, la resiliencia y las condiciones de explotación durante la vida útil de la infraestructura.

Las restantes cuestiones planteadas en estas alegaciones, pendientes, demanda de mercancías, doble tracción, cumplimiento de TEN-T, movilidad militar y evaluación del corredor completo, deben analizarse en coherencia con esta decisión estructural.

SOLICITA

Por todo lo expuesto, se solicita que, antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo:

1. Información pública y Estudio de Impacto Ambiental.

Que se aclare si el Documento nº 4 “Estudio de Impacto Ambiental”, identificado expresamente en la Memoria del Estudio Informativo, ha estado efectivamente disponible durante el actual trámite de información pública del Estudio Informativo, indicando dónde y desde qué fecha pudo consultarse.

Si se confirma que no estuvo accesible desde el inicio del trámite o que su puesta a disposición no permitió disponer del plazo legalmente exigible para examinarlo y formular alegaciones, deberá ponerse a disposición del público y abrirse un nuevo plazo efectivo de información pública y presentación de

alegaciones sobre la documentación ambiental, computado desde su efectiva puesta a disposición y con la duración exigida por la legislación aplicable.

2. Demanda de mercancías: justificación de las hipótesis y revisión de los cálculos.

Que se revise y complete el análisis de demanda de mercancías, aportando la justificación técnica y metodológica de las hipótesis de captación asociadas a las distintas rampas características y, en particular, de los porcentajes del 0 %, 5 %, 30 % y 55 % utilizados en el Anejo nº 20, y comprobando cómo variarían los resultados si se utilizaran otras hipótesis razonables de captación. Deberán justificarse asimismo las hipótesis de material tractor, régimen de tracción, carga remolcable y características de los trenes que sustentan la utilización de 18 ‰ como punto de máxima captación.

Igualmente, deberán aclararse y, en su caso, corregirse las discrepancias 18 ‰/19 ‰ de las alternativas III-2 y III-3 y 2040/2045, y calcularse expresamente la demanda correspondiente a las combinaciones completas Sagunto–Teruel consideradas en la comparación de alternativas, utilizando en cada caso las rampas que efectivamente condicionen el itinerario una vez consideradas conjuntamente todas las actuaciones que integran cada combinación. En particular, deberá efectuarse dicho cálculo para I-1 + II-1 + III-1 o, en su caso, para la solución que finalmente se proponga para aprobación, evitando que la comparación final se apoye únicamente en demandas obtenidas mediante análisis parciales en los que otros tramos del itinerario permanecen en su situación actual.

Los resultados revisados deberán trasladarse, cuando corresponda, a la evaluación funcional, económica y al análisis multicriterio.

3. Análisis multicriterio y evaluación económica.

Que se revise y recalcule el análisis multicriterio incorporando las correcciones que resulten de la revisión de la demanda de mercancías conforme al apartado 4, y se aclare y corrija la discrepancia existente en el objetivo económico entre las ponderaciones establecidas en la metodología ,40 % para el coste de inversión y 60 % para la rentabilidad socioeconómica y financiera, y las aplicadas en la Tabla 3-38, 60 % y 40 %, respectivamente. Las correcciones deberán trasladarse a las matrices finales y comprobarse expresamente su incidencia sobre la valoración y el orden de las alternativas.

4. Pendientes y prestaciones del trazado.

Que se justifique si las pendientes de aproximadamente 21 ‰ en sentido Sagunto–Teruel y 23 ‰ en sentido Teruel–Sagunto de la solución seleccionada responden a las prestaciones de explotación que se consideran adecuadas para el tráfico ferroviario de mercancías en el corredor. Para ello, deberá compararse la solución seleccionada con las combinaciones completas de Fase II que permitan obtener pendientes más favorables, considerando conjuntamente las rampas que efectivamente condicionen el itinerario en ambos sentidos.

Asimismo, deberá aclararse si, tras el descarte de la alternativa E, se estudió una solución intermedia, con velocidades de proyecto más moderadas y variantes selectivas en los sectores donde la geometría existente limite las prestaciones, que permitiera mejorar las pendientes sin asumir las características y el alcance de aquella alternativa. En caso de no haberse analizado, deberá valorarse dicha posibilidad.

La comparación deberá cuantificar las consecuencias de las distintas configuraciones sobre la carga remolcable, las necesidades de tracción, las condiciones de explotación, el coste de inversión y el impacto de las actuaciones, justificando finalmente la solución adoptada.

5. Comparación entre vía única y doble vía.

Que se compare expresamente la configuración en vía única seleccionada con una configuración en doble vía para el conjunto del tramo Sagunto-Teruel. La comparación deberá evaluar la capacidad efectiva para tráfico mixto de viajeros y mercancías, los condicionantes derivados de los cruces entre trenes en vía única, el margen de capacidad disponible, el mantenimiento, la resiliencia y el comportamiento de ambas configuraciones en situaciones de explotación degradada.

La comprobación de capacidad no deberá limitarse únicamente a la demanda central prevista para el año horizonte, sino que deberá incluir escenarios de crecimiento superiores y comunes a ambas configuraciones.

En relación con las mercancías, deberán considerarse asimismo la evolución de los tráfico portuarios y logísticos vinculados al corredor, posibles cambios en la elección de ruta de los operadores y la utilización de Sagunto-Teruel como itinerario alternativo ante tráfico desviados.

En relación con los viajeros, deberán analizarse los posibles efectos derivados de una mejora sustancial de las prestaciones del corredor, incluyendo el tráfico ferroviario desviado desde otros itinerarios, el cambio modal desde el vehículo privado, el autobús u otros modos de transporte y el tráfico inducido que pudiera generarse como consecuencia de la reducción de los tiempos de viaje y de la mejora de las condiciones del servicio.

Asimismo, deberá analizarse la capacidad de la vía única y de la doble vía para asumir temporalmente tráfico adicionales procedentes de otros itinerarios ferroviarios cuando estos se encuentren afectados por congestión, obras, incidencias o restricciones de capacidad. Este análisis permitirá valorar también la función que puede desempeñar el eje Sagunto-Teruel-Zaragoza como itinerario alternativo en este tipo de situaciones.

La comparación deberá incorporar asimismo la inversión necesaria, los costes de explotación y mantenimiento durante la vida útil de la infraestructura y las afecciones constructivas y ambientales de ambas configuraciones.

Si finalmente se mantiene la vía única, deberá justificarse técnicamente por qué ofrece condiciones adecuadas para las necesidades presentes y futuras del corredor y, con carácter preventivo, deberá garantizarse que las nuevas obras no imposibiliten ni encarezcan innecesariamente una futura segunda vía, sin presentar dicha reserva como equivalente funcional a disponer de doble vía.

6. Doble tracción.

Se realice una comparación técnica y económica entre mantener las pendientes de la solución seleccionada recurriendo a doble tracción y adoptar soluciones de infraestructura que permitan reducirlas. La comparación deberá considerar la carga remolcable, las necesidades de locomotoras auxiliares, personal y energía, las maniobras y retornos en vacío, la capacidad consumida por estas circulaciones y los costes acumulados de explotación durante la vida útil de la infraestructura.

Asimismo, deberá justificarse por qué la rampa de aproximadamente 23 ‰ de la alternativa III-1 en sentido Teruel–Sagunto no requiere una solución equivalente de doble tracción o, en caso de requerirla, deberán definirse las condiciones de explotación e infraestructura necesarias.

7. Cumplimiento de los requisitos TEN-T.

Se incorpore una comprobación específica de la conformidad de la solución seleccionada con el Reglamento (UE) 2024/1679, acreditando expresamente el cumplimiento del requisito relativo a la carga por eje de 22,5 toneladas y, cuando corresponda, del requisito relativo a las prestaciones de velocidad para el tráfico de mercancías. A estos efectos, deberá identificarse la sección ferroviaria de referencia utilizada para comprobar el requisito de velocidad.

Cuando alguno de los requisitos aplicables no pueda cumplirse, deberán identificarse las actuaciones adicionales o las exenciones que resulten necesarias.

8. Movilidad militar y doble uso.

Se recabe de la autoridad competente en materia de defensa una comprobación formal de si el tramo Sagunto–Teruel está incluido en la red de transporte militar europea y si forma parte del corredor prioritario de movilidad militar correspondiente a la Península Ibérica.

Si se confirma dicha inclusión, deberá acreditarse que la solución seleccionada ha tenido en cuenta las necesidades de movilidad militar y las características de doble uso aplicables a la infraestructura ferroviaria, conforme al artículo 48 del Reglamento (UE) 2024/1679 y al marco europeo de movilidad militar, incorporando al expediente público las conclusiones no clasificadas y las actuaciones adicionales que, en su caso, resulten necesarias.

Si el tramo no estuviera actualmente incluido, deberá valorarse expresamente, atendiendo a su posición y función estratégica, logística y de resiliencia, su consideración como infraestructura de doble uso y la conveniencia de su incorporación a la planificación europea y nacional de movilidad militar

9. Evaluación funcional del Corredor Cantábrico-Mediterráneo en su conjunto.

Que se incorpore, una evaluación funcional del Corredor Cantábrico-Mediterráneo en su conjunto, coordinada con el estudio Teruel–Zaragoza, la planificación del Corredor Mediterráneo y las continuidades hacia Zaragoza, el valle del Ebro y la fachada cantábrica. Dicha evaluación deberá comprobar que las prestaciones de la solución seleccionada en Sagunto–Teruel son coherentes con la función que debe desempeñar el eje completo y que las decisiones adoptadas en materia de pendientes, configuración de vía, capacidad y condiciones de explotación no introducen condicionantes permanentes para los tráficos ferroviarios de mercancías de larga distancia.

En Madrid, a 4 de septiembre de 2026

Salvador M. Galve Martín

Presidente ALIANZA Europea corREDores.eu