



**Corredor Ferroviario Cántabro-Mediterráneo.  
Demanda potencial de transporte de mercancías.  
5 de abril de 2017**

Buenos días a todos y gracias por vuestra asistencia a la presentación de este estudio sobre el Corredor Ferroviario Cántabro-Mediterráneo que analiza la demanda potencial de transporte de mercancías por esta vía.

Quiero agradecer la presencia del presidente de ADIF, Juan Bravo, que desde los primeros encuentros y reuniones ha mostrado su interés por nuestro trabajo en defensa de esta infraestructura clave para la Comunitat Valenciana y para la competitividad de todo el país, y demuestra este interés, una vez más, con su presencia hoy aquí.

Gracias también por su asistencia a la consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio; al Delegado del Gobierno, al Presidente de AVE, de FERRMED, representantes empresariales de nuestra Comunidad y de Aragón, Teruel y La Rioja; a las autoridades portuarias de Castellón, Valencia, Alicante y Bilbao, y por supuesto a todos los que estáis aquí.

Quiero agradecer también el trabajo de TRN Ingeniería y la colaboración de la Autoridad Portuaria de Valencia, la Autoridad Portuaria de Castellón y las empresas Noatum, MSC, SLISA, Logitren y APM Terminals, que han hecho posible este estudio que hoy presentamos.

La CEV tiene identificadas dos infraestructuras prioritarias y necesarias para la competitividad de nuestro territorio y por tanto, para la

competitividad de sus empresas y la mejora de nuestros ratios económicos y sociales.

Una de ellas es el Corredor Mediterráneo, la conexión ferroviaria por el arco mediterráneo hasta Europa, que debe conectar, a su vez, con la Cordillera Cantábrica pasando por Zaragoza. Una vía, ésta última, la que hoy nos ocupa, que unirá seis comunidades autónomas: Cantabria, País Vasco, La Rioja, Navarra, Aragón y Comunitat Valenciana y puertos como son el de Bilbao, Valencia y Castellón.

Éste es el Corredor Cántabro-Mediterráneo, otra de nuestras prioridades en materia de infraestructuras, que interesa a las comunidades citadas que suman un PIB de 239.700 millones de euros, un 22,2% del PIB nacional, y que acogen a 9,99 millones de habitantes. Sin duda, es una infraestructura de interés nacional.

El diseño radial de las infraestructuras ha perjudicado históricamente las conexiones de las zonas periféricas y ha frenado, por tanto, su potencial.

En el caso del Corredor Cantábrico, tal y como puso de manifiesto el primer estudio que realizó la CEV sobre esta vía, las ineficiencias abocan a los usuarios al uso intensivo del transporte de mercancías por carretera y a rutas ferroviarias alternativas a través de Tarragona y Madrid, lo que supone un incremento del coste estimado en 364.485 km más al año; más emisiones de CO<sub>2</sub> y un gasto adicional de 1,66 millones de euros que si esos mismos tráficos se realizaran por el Corredor Cántabro-Mediterráneo.

Hoy tendremos la oportunidad de conocer las conclusiones del segundo estudio que realiza la CEV y que se centra en el análisis de la potencial demanda en un escenario de subsanación de las actuales deficiencias.

No hay duda de que las infraestructuras son un elemento clave de competitividad y que las decisiones del Gobierno en materia de inversión impulsan determinadas áreas geográficas si se invierte, y, por el contrario, limitan el potencial allí donde no se invierte. Son decisiones de gran calado que condicionan nuestro presente y futuro porque afectan al crecimiento sostenible de los territorios y al consiguiente bienestar de sus habitantes.

Cedo la palabra a Víctor García Rodríguez, responsable de logística de TRN Ingeniería que expondrá las conclusiones del estudio.

.....

[Tras la intervención de García Rodríguez, retoma la palabra el presidente de la CEV]

.....

El estudio está ya disponible en la página web de la CEV.

Una primera conclusión que quiero subrayar de este estudio, es haber roto la manida radialidad que durante tantos años estamos sufriendo. Cuando hemos reivindicado al Gobierno Central la inversión en la mejora de la línea 610, la respuesta ha sido: "Cómo va a invertir el Ministerio en una línea por la que no pasan trenes".

Nuestro argumento, hasta hoy más intuitivo que cuantificado ha sido: "Cómo van a pasar trenes en el estado que se encuentra la infraestructura". Hoy ya sabemos que si no pasan trenes no es porque no exista demanda sino porque no existen condiciones de uso competitivo en la línea 610.

Sin duda, este estudio nos aporta nuevos y buenos argumentos para insistir en el gran potencial de esta vía ferroviaria y defender que se acometan sin demora las inversiones necesarias para que esta línea

sea competitiva y una alternativa real para el transporte de mercancías. La inversión que requiere tendrá un rápido retorno para las economías de estas autonomías y de todo el país.

Es tan obvio, que no lo demoremos más.

Desde aquí pido al Presidente de ADIF, al Delegado del Gobierno en la CV y a los Presidentes de la Autoridades Portuarias implicadas que elaboren un calendario realista, creíble y comprometido para ir superando las diferentes fases de inversión que la línea necesita.

Alguna de ellas, como el tren – tierra, están en marcha con un compromiso por parte del ADIF de finalización antes de que acabe este año; la siguiente, cuya financiación parcial figura ya en el plan de inversión de la APV, puede acometerse en el 2018. Esto supondrá que el año próximo puedan empezar a circular trenes y se demostrará que esa demanda potencial que hoy nos han explicado existe realmente.

En este proyecto la CEV tendrá su mejor disposición a seguir colaborando como ya lo está haciendo. También forma parte de nuestra responsabilidad vigilar que la iniciativa no se pare.

Combinando ambas acciones, la colaboración y la vigilancia, no hacemos otra cosa que seguir con un compromiso que la CEV ya ha adquirido hace años con la Sociedad y la Economía de la Comunidad Valenciana. Y es contribuir a que la línea 610 que une Sagunto con Teruel y Zaragoza deje de ser una línea del siglo XIX y pase, al menos, a ser una infraestructura ferroviaria de finales del siglo XX.

Muchas gracias