

**Corredor Ferroviario Cántabro-Mediterráneo.
Demanda potencial de transporte de mercancías.
Teruel, 29 de junio de 2017**

Buenos tardes a todos y gracias por vuestra participación en este encuentro que hemos organizado conjuntamente CEOE Aragón y la confederación empresarial de la Comunitat Valenciana, CEV, para dar a conocer a los empresarios y la sociedad aragonesa, el estudio “La demanda potencial de transporte de mercancías en el Corredor Cantábrico”, realizado por la consultora TRN Ingeniería, las autoridades portuarias de Valencia y Castellón y las empresas Noatum, MSC, SLISA, Logitren y APM Terminals.

En primer lugar, quiero agradecer a CEOE Aragón su total implicación en un objetivo que nos interesa a casi diez millones de habitantes de este país que son los que habitan las comunidades afectadas por las deficiencias de una vía ferroviaria que transporta mercancías desde la cornisa Cantábrica hasta el Mediterráneo. O lo que es lo mismo, una vía actualmente deficiente que está lastrando la competitividad y potencial de las relaciones comerciales de la Comunitat Valencia, Aragón y el resto de las provincias del valle del Ebro con la cornisa Cantábrica; nuestra capacidad de crecimiento y por tanto, los niveles de bienestar de las comunidades autónomas afectadas.

Creo en la unidad de acción para conseguir el éxito en la defensa de un interés común. Aquí estamos hoy empresarios y autoridades de Aragón y de la Comunitat Valenciana, presidentes de las autoridades portuarias de Castellón y Valencia..., en un acto que demanda mejoras para nuestra economía y nuestros territorios. Somos muchos los interesados. La pérdida de competitividad empresarial y económica que provoca las deficiencias de esta línea ferroviaria afecta a seis comunidades autónomas 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, por lo que se trata, sin duda, de una infraestructura de interés nacional y así debe ser entendido por el Gobierno en sus partidas de inversiones.

Y nuestra reclamación empieza a ser considerada. El presidente de ADIF, Juan Bravo, que hoy no ha podido acompañarnos pero a quien agradezco públicamente su compromiso con la mejora de esta vía, anunció recientemente que se llevarán a cabo las obras necesarias para la adecuación de la línea ferroviaria Valencia-Teruel-Zaragoza, con una inversión de 333 millones en los próximos cuatro años. Hace sólo un par de días anunció el fin de las obras en el tramo Barracas y Teruel que permite reducir en diez minutos el tiempo del trayecto ya restablecido en este tramo tras las obras. Y hoy mismo ha hecho público que Adif pondrá en servicio el próximo martes, 4 de julio, el sistema de comunicaciones tren-tierra entre Teruel y Caminreal, en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto-Valencia.

Celebramos este compromiso de ADIF, con quien en breve constituiremos la acordada comisión de seguimiento que supervisará el cumplimiento de los compromisos y plazos de ejecución de las obras de mejora del Corredor Cantábrico Mediterráneo.

El diseño radial de las infraestructuras en nuestro país ha perjudicado históricamente las conexiones de las zonas periféricas y ha frenado, por tanto, su potencial. Como sabemos, las infraestructuras de accesibilidad son un elemento clave de la competitividad de los territorios y sus empresas.

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, en cifras de 2015, año en el que se realizó el informe, un incremento del coste estimado en 364.485 km más al año; más emisiones de CO2 y un gasto adicional de 1,66 millones de euros que si esos mismos tráficos se realizaran por el Corredor Cántabro-Mediterráneo.

Hoy hemos tenido la oportunidad de conocer las conclusiones del segundo estudio que analiza la potencial demanda en un escenario de subsanación de las actuales deficiencias. Un informe que rompe la manida radialidad de los diseños 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". 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 para atender esa demanda.

Tenemos, por tanto, buenos argumentos para insistir en el gran potencial de esta vía ferroviaria. Hoy estamos aquí en Teruel para exponer esos argumentos, como ya hicimos en Valencia hace un par de meses y como haremos en Santander, Bilbao, Logroño, Pamplona y Zaragoza, hasta conseguir que esa inversión, que tendrá un rápido retorno para las economías de estas autonomías y de todo el país, sea una realidad.

Estamos aquí, unidos por una justa reivindicación, como estaremos el próximo mes de octubre en Madrid los empresarios de Aragón, de la Comunitat Valenciana, de Andalucía, de Cataluña y de Murcia apoyando a la Asociación Valenciana de Empresarios en el cierre de sus actos reivindicativos en favor del Corredor Mediterráneo.

Muchas gracias.