

DECLARACIÓN POR EL IMPULSO AL DESARROLLO DEL CORREDOR FERROVIARIO DE ALTAS PRESTACIONES CANTÁBRICO - MEDITERRÁNEO PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS

ANTECEDENTES

Las **Redes Transeuropeas de Transporte**, (abreviado como **TEN-T**) son un conjunto planificado de redes continentales prioritarias de transporte pensadas por la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) de la Comisión Europea, para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de todo el territorio de la Unión (UE). Las TEN-T pertenecen a un sistema más amplio, el de las Redes Transeuropeas (TEN), en el que se incluyen además las redes de telecomunicaciones (eTEN) y de energía (TEN-E), que fueron establecidas en 1990.

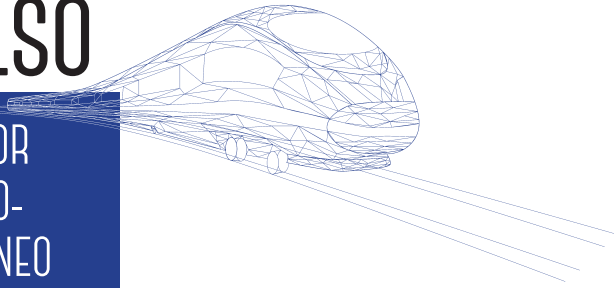
El objetivo principal de la red TEN-T es lograr una cohesión de todo el territorio europeo a través de una red que permita un transporte rápido internacional de larga distancia. La decisión de adoptar una red transeuropea de transporte fue tomada por el Parlamento Europeo en julio de 1996.

Desde un enfoque estructural, las políticas públicas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITRAMS), deben tener como objetivo reforzar y consolidar el papel de España y de la Península Ibérica como **Nodo Internacional de Transporte y como Plataforma Logística Intercontinental para Europa**, favoreciendo la creación de Redes Multimodales Interoperables conectadas entre sí y que impulsen la conexión de los principales sistemas comerciales de la Península, en especial los puertos y nodos logísticos, con los mercados europeos y con los mercados mundiales.

El Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo es una infraestructura cuya modernización y mejora de capacidad es justamente demandada históricamente por el tejido empresarial y el conjunto de la sociedad de todas las comunidades autónomas afectadas y constituye uno de los ejes transversales que conecta mediante una línea de altas prestaciones y tráfico mixto el Corredor Mediterráneo con el Corredor Atlántico.

Las plataformas logísticas a lo largo del Corredor forman el hinterland de los puertos Mediterráneos de Valencia, Sagunto y Castellón, a 20 días de Singapur y 30 de Shanghái, y el Hinterland de los puertos los Cantábricos de Bilbao, Pasajes y Santander, conectados con los principales puertos del Mar del Norte.





AL CORREDOR CANTÁBRICO- MEDITERRÁNEO

Este Corredor está integrado dentro de la red TEN-T definida por la Unión Europea como estratégica para garantizar y potenciar la movilidad por ferrocarril, tanto de las personas como de las mercancías y se concibe como una línea que conecta los más importantes nodos ferroviarios de la red del Noreste de la Península Ibérica, una importante área socio-económica en España, que concentra más de la cuarta parte de la población del país y representa más del 25% del PIB.

Por este motivo, debido a la elevada presencia industrial y el hecho de contar esos seis puertos de importancia internacional (Valencia, Sagunto, Castellón, Bilbao, Pasajes y Santander), el potencial de tráfico por ferrocarril en este Corredor ferroviario es muy elevado, como ha quedado demostrado tras haberse realizado algunas inversiones.

No obstante, aunque en los últimos años, se ha mejorado el estado y servicio de las líneas que componen este Corredor, con inversiones tendentes a reducir las limitaciones de velocidad y servicio en el mismo, las mejoras no se producen al ritmo deseable, y las carencias de la misma y del Corredor en su conjunto continúan limitando su potencial utilización obligando a muchas empresas a derivar su transporte de mercancías, ya sea por rutas alternativas o utilizando otros modos de transporte, soluciones ambas que incrementan la distancia, el coste, los plazos de entrega y el tiempo y emisiones contaminantes.

CONSIDERACIONES

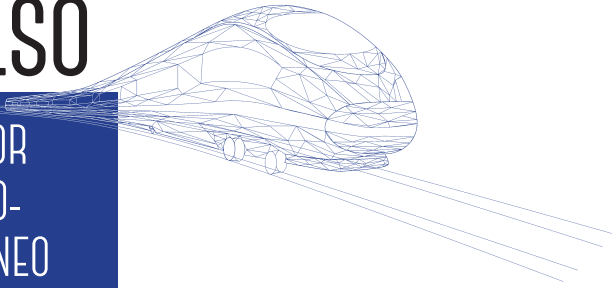
Que la asignación y ejecución decidida de inversiones para la mejora y consolidación de esta infraestructura es imprescindible para permitir aumentar el tráfico de mercancías de las empresas situadas en las localidades que recorre la línea, y otras de su zona de influencia, así como los flujos entre las plataformas logísticas, terminales y nodos incluidos en ella.

Que esta conexión supondría, además, en condiciones adecuadas, un importante beneficio para la intermodalidad y rapidez del tráfico de mercancías en España en esa red, permitiendo la conexión ferroviaria entre los puertos y plataformas logísticas de los Corredores Atlántico y Mediterráneo definidos en la red Básica de la TEN-T.

Que dichas mejoras contribuirán de manera decisiva a la conexión de la Península Ibérica con el resto de la Red Europea TEN-T a través de los corredores actualmente considerados, tanto los que están en fase de ejecución, como los proyectados para el futuro a través de la necesaria Travesía de Gran Capacidad por el Pirineo Central, TCP.

Que, con estas inversiones, se lograría el objetivo común de incrementar su capacidad de transporte de mercancías y viajeros, adoptando las decisiones y planes necesarios para seguir eliminando las limitaciones de velocidad, carga, longitud de los trenes y servicios, redundando en beneficio del tejido productivo y los ciudadanos de todas las comunidades autónomas de su área de influencia, así como del conjunto de la economía española y de la necesaria vertebración del territorio.





AL CORREDOR CANTÁBRICO- MEDITERRÁNEO

Que el eje Cantábrico – Mediterráneo es una pieza esencial, una más, de la importante red de transporte por ferrocarril peninsular que debe facilitar y permitir el desarrollo económico y social de España y de todas y cada una de sus regiones peninsulares.

Que se considera esencial que esta infraestructura vinculada al eje Cantábrico – Mediterráneo sirva para vertebrar económica y socialmente todos los territorios por los que transita y para ello es importante la activación de las inversiones necesarias tanto en redes básicas como en redes globales que afectan a los territorios interesados Comunidad Valenciana, Aragón, Navarra, La Rioja, Castilla y León, País Vasco y Cantabria.

Que en la planificación de esta infraestructura se debe ser sensible a las demandas de las poblaciones y de los territorios afectados, lo cual no obsta para que en su diseño y ejecución se haga prevalecer el sentido de utilidad para el conjunto de las regiones por las que transita y del resto del Estado y prevalezcan en él los criterios que favorezcan itinerarios alternativos.

DECLARACIÓN

Por ello, las organizaciones empresariales respaldadas en esta jornada por los Gobiernos de Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Aragón y la Comunidad Valenciana, instan al Gobierno de España para que el conjunto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo se incorpore a la red TEN-T Básica con el compromiso de finalización en el año 2030 y abogan para que la modernización, el incremento de capacidad de transporte y la mejora de las prestaciones de los servicios ferroviarios de viajeros y mercancías, en toda la extensión del Corredor, tanto en el eje central Sagunto-Teruel-Zaragoza-Logroño-Miranda de Ebro-Pamplona-Bilbao-Santander, como en la conexión Soria-Castejón.

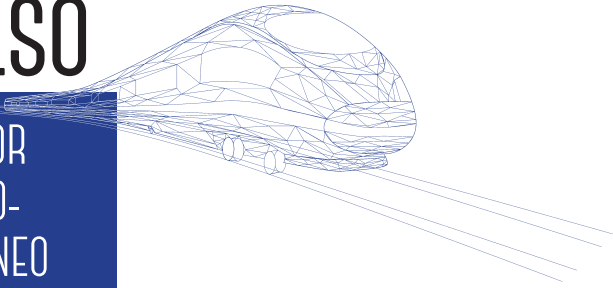
Estas actuaciones se concretan en los siguientes extremos:

- Destacar la importancia del ferrocarril como una herramienta esencial de sostenibilidad económica para el transporte de viajeros y mercancías.
- Modernización categórica de la que derive un importante incremento de la capacidad de transporte de mercancías y viajeros del mencionado Corredor ferroviario y la articulación del conjunto de éste como factor de competitividad y desarrollo empresarial y territorial.
- Mejora generalizada de la capacidad y flexibilidad de explotación, aumento de la calidad del servicio y mayor seguridad, fiabilidad y confort, así como el incremento de las velocidades máximas y comerciales de circulación (con la consiguiente reducción de los tiempos de viaje), en los trenes de viajeros y la potenciación de la competitividad (más capacidad de carga, aumento de la eficiencia en el transporte, mayor longitud de trenes, reducción de costes) en cuanto a los servicios de mercancías.



FORO IMPULSO

AL CORREDOR CANTÁBRICO- MEDITERRÁNEO



- Para la obtención de estas mejoras será necesario contemplar a medio plazo, la dotación en todos los tramos de este corredor, de características técnicas y operativas de línea convencional más moderna posible: vía doble, electrificada y equipada con señalización clásica con ATP digital o ETCS, con gálibo P420, cargas admisibles de 22,5 toneladas por eje y apartaderos según normas europeas, de 750m. Por estos tramos deberán poder circular trenes de viajeros a velocidades máximas de 200 kph y trenes de mercancías altamente competitivos, incluidos los denominados de Autopista Ferroviaria.
- Atención especial a la adecuación de los accesos a los grandes nodos logísticos, así como a otros nodos menores de su área de influencia, para garantizar la capacidad y eficacia de todas las operaciones relacionadas con el Corredor.
- Realización de un estudio y puesta en valor del potencial del Corredor Cantábrico-Mediterráneo como servicio de transporte y logístico de Autopistas Ferroviarias.
- La elaboración de un Plan Nacional de Transporte del que derive un Plan de Infraestructura Ferroviaria 2025-2040, con un orden de prioridades y presupuesto y una programación temporal, adecuados y consensuados con todos los agentes en el que debe estar incluido, como un eje prioritario, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que se sumará a todos los demás corredores con los que se relaciona, que también habrá que considerar.
- La creación de una Comisión de seguimiento ejecutiva, cogestionada por las respectivas Comunidades Autónomas y donde se integre definitivamente a las organizaciones empresariales y agentes de la Sociedad Civil.

A tal fin, firman esta declaración en la ciudad de Logroño a 7 de marzo de 2024

Salvador Navarro
Presidente de la Confederación Empresarial
de la Comunidad Valenciana

Miguel Marzo
Presidente de CEOE Aragón

Enrique Conde
Presidente de CEOE Cantabria

José Ignacio Carrasco
Vicepresidente de CEOE Castilla y León

Jaime García-Calzada
Presidente de la Federación de Empresas de La Rioja

