

## Foro Impulso Corredor Cantábrico-Mediterráneo

María Luisa Domínguez, Presidenta de Adif y Adif AV

Zaragoza 15 de septiembre de 2022

Presidentes, autoridades, empresarios ...

Muy buenos días a todos,

Agradezco la oportunidad de participar en este **espacio de debate y encuentro empresarial** que tiene como objetivo **impulsar el desarrollo de un eje estratégico para el progreso de nuestro tejido empresarial y nuestras regiones**. Una involucración, la de todos los presentes, que nos convierte en **actores necesarios** del éxito del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, cuyo potencial máximo reside, precisamente, en una **aproximación pragmática, realista y transversal del proyecto**.

Porque **el Corredor Cantábrico-Mediterráneo no es sólo una infraestructura**, aunque hoy me corresponda hablar de ella. Va más allá. Se trata de un **proyecto estratégico al servicio del ciudadano y las empresas** -porque también implica de forma determinante a mercancías-, en el que concretar la estrategia de desarrollo logístico, donde los puertos se configuran en otro actor principal; así como los aeropuertos, las terminales privadas y el tejido industrial y empresarial, motor de la actividad económica.

Desde hace años, **contamos con la visión global** del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que nos ha permitido avanzar con determinación en el proyecto, una vez superadas resistencias del pasado. Pero necesitamos seguir cubriendo etapas y culminar el proceso **con el rigor, trabajo y consenso con el que se alcanzan los 'grandes proyectos'**.

Porque como decía, **el potencial del Corredor Cantábrico-Mediterráneo reside precisamente en su transversalidad y se maximiza -intermodalmente hablando- si sumamos la toma de decisiones y actuaciones de todos los actores sobre los que pivota su éxito**.

## CORREDORES TEN-T

La política de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T por sus siglas en inglés) aborda la implantación y el desarrollo de una red europea de infraestructuras de

comunicación, diseñada para **eliminar las barreras en materia de transporte y orientada a reforzar la cohesión social, económica y territorial de la Unión Europea (UE)**.

Para ello, además de la construcción de **nuevas infraestructuras**, las actuaciones van dirigidas a mejorar el uso de las existentes, **reducir el impacto medioambiental del transporte, optimizar la eficiencia energética e incrementar la seguridad**.

Los corredores transeuropeos se constituyen así en los **instrumentos óptimos** para responder -en el menor tiempo posible y maximizando su impacto- a los desafíos de una economía y sociedad en permanente transformación.

Pero hablar de 'corredores' es ir **más allá de un conjunto de vías, postes y terraplenes**. Es poner el acento en un **sistema de conexiones complejo** que implica a los ciudadanos, viajeros, empresas, operadores, administraciones y a los profesionales y colaboradores de los territorios que atraviesa. Los corredores son, en definitiva, **la llave que abrirá ventanas de oportunidad para aprovechar las oportunidades** que nos ofrece un entorno cada vez más sostenible, competitivo, inteligente y resiliente.

La columna vertebral de la Red Básica europea la integran nueve corredores. De ellos, dos atraviesan España: **los corredores Atlántico y Mediterráneo**, siendo el Corredor Cantábrico-Mediterráneo una combinación de tramos que discurren por ambos corredores, conectando los principales centros logísticos y la frontera francesa por el País Vasco, pertenecientes al Corredor Atlántico, con el Corredor Mediterráneo Litoral a través de Valencia.

Adif desarrolla estos corredores que, sin discusión, se han convertido en los **pilares que impulsarán el transporte de mercancías, eliminando las barreras con Europa** y aumentando la **competitividad del ferrocarril** frente a otros modos de transporte.

Una muestra de la **ambición y relevancia de los corredores** se concreta en el volumen de recursos previsto, que en 2022 alcanza más de 3.700 millones de euros en actuaciones vinculadas a todos los corredores de la red transeuropea del transporte.

Un volumen de inversión que se reforzará al dedicar más de **4.000 millones de euros de fondos europeos, vinculados al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE**, en el período 2020-2026.

A esta inversión europea hay que sumar la proveniente de **otros mecanismos de financiación europea**, como son los fondos del Mecanismo Conectar Europa (CEF) y los

FEDER. La dimensión de estos programas se explica también en inversiones millonarias realizadas en actuaciones en los corredores de la red transeuropea, que ascendieron a más de 1.600 millones en el período 2014-2020.

## **AMPLIACIÓN DE LOS CORREDORES**

Los corredores transeuropeos **tampoco deben entenderse como proyectos estancos**, sino más bien como iniciativas en constante evolución, para responder a nuevas necesidades.

El pasado año, el Parlamento Europeo y el Consejo de Europa aprobaron el nuevo reglamento por el que se establece el Mecanismo Conectar Europa (CEF) 2021-2027 para financiar el desarrollo de redes transeuropeas con una inversión de 12.830 millones de euros. Un reglamento que, de facto, ha representado una importante ampliación de los corredores europeos en España, al incorporar nuevas secciones a los Corredores Atlántico y Mediterráneo a su paso por España, destacando en el ámbito del Corredor Cantábrico-Mediterráneo los ejes Zaragoza-Pamplona/Logroño-Bilbao y Sagunto-Teruel-Zaragoza.

## **CORREDOR MEDITERRÁNEO**

Iniciaba mi intervención hablando de oportunidades y transversalidad y ahora me detendré brevemente en **detallar la apuesta de Adif y Adif AV por el desarrollo de los corredores que atraviesan nuestra península, en base a hechos y resultados.**

Desde mediados de 2018, en el **Corredor Mediterráneo** ...

... **se han licitado unas 300 actuaciones** por un valor conjunto de más de 4.400 millones de euros

... se han realizado **adjudicaciones por importe de más de 2.000 millones de euros**

... se encuentran **ejecutadas obras por importe de más de 1.600 millones**, que han permitido la puesta en servicio de 233 km, sumando un total de 624 km en operación.

**En la actualidad, el 75% de las obras están en marcha y lo hacen en todas las regiones por las que discurre el Corredor**, a lo que se suman los proyectos constructivos que tenemos en redacción en Adif y los estudios informativos en los que trabaja el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En los últimos años, se han puesto en servicio la LAV a Granada; el tramo Alcudia-Moixent; la variante de Vandellós; y la LAV a Elche y Orihuela, donde además de mejorar de forma exponencial las conexiones alicantinas, hemos puesto en valor la primera parte del trazado de la LAV a Murcia, que prevemos llegue a Murcia antes de finalizar el año.

Las actuaciones se han sucedido en los últimos meses: el pasado mes de agosto por ejemplo se puso en servicio el túnel de Costablanca, que permite realizar los trabajos de adaptación de los túneles de Castellbisbal al ancho estándar sin cortes de tráfico.

El Corredor del Mediterráneo es una **infraestructura crítica** para muchas regiones del país y está **alineada con la estrategia de recuperación europea**, que ha dirigido sus recursos a proyectos que impulsarán la economía verde y digital y contribuirán al desarrollo del tejido industrial y productivo de las regiones.

El corredor es hoy una realidad para algunas ciudades y para muchas empresas y ciudadanos y seguimos **avanzando con el objetivo** de completar una infraestructura llamada a convertirse en una **vía preferente de nuestras conexiones con Europa**.

En base a ese objetivo, el de **atraer oportunidades a todo el arco mediterráneo español**, su desarrollo no concluirá una vez construida y puesta en operación. Porque esta iniciativa **arrastra a todo tipo de servicios** -desde mercancías a alta velocidad, media distancia o cercanías- y seguirá adaptándose a los cambios naturales que irán produciéndose conforme lo haga la demanda y el desarrollo de infraestructuras cada vez más inteligentes.

Los avances en el Corredor Mediterráneo explican el **carácter transversal de la actuación** cuando se combina con otras en su ámbito, como es el impulso a la Red Arterial Ferroviaria de Valencia, con la que aportamos una solución global para una nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Castellón, que nos permitirá ahorros de tiempos de viaje, mejora de los servicios de Alta Velocidad y Cercanías y un aumento de su capacidad. **Todo responde a un plan de inversiones y actuaciones que nos van a permitir maximizar los impactos positivos en el territorio y mejorar las sinergias territoriales de todas las comunidades 'tocadas' por el Corredor.**

## **CONEXIÓN DEL MEDITERRÁNEO CON EL CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO**

El Corredor Cantábrico Mediterráneo, en su desembocadura en el arco litoral, conecta con el Corredor Mediterráneo; al norte, con Cataluña; y al sur con la Región de Murcia y Andalucía.

En **Cataluña** -al norte de Barcelona y hasta la frontera francesa-, las actuaciones están finalizadas y en servicio. En la ciudad, además, avanzamos en la Sagrera –‘la estación de estaciones’ al estar pensada para acoger todos los servicios ferroviarios, así como el metro y un intercambiador de autobús urbano e interurbano- y se estudia el nuevo acceso al puerto.

Hacia el sur, desde el polo industrial de Castellbisbal, realizamos una ejecución singular, con el fin de compatibilizar las actuaciones de cambio de ancho con el tráfico de viajeros y mercancías, que es muy relevante. La inversión prevista en esta actuación se eleva a más de 500 millones de euros de los que ya se han ejecutado más de un 60%.

En el tramo **Tarragona-Vandellós** -64,1 km incluyendo ramales y en servicio desde enero de 2020 en ancho ibérico- se realizará el cambio de ancho cuando esté en servicio el tercer carril entre Castellbisbal y Vilaseca y la 2ª vía con tercer carril del Valencia-Castellón, por lo que esta actuación deberá coordinarse con el cambio de ancho Vandellós-Castellón. La inversión total prevista es superior a 770 millones de euros de los que ya se han ejecutado más de un 92%.

Entre **Vandellós y Castellón** -147,1 km de longitud, sin contar el ramal a Tortosa de casi 12 km- ya se han iniciado las obras para la preparación y posterior cambio de ancho de la vía; mientras que entre Castellón y Valencia se encuentran en fase final de ejecución las obras de implantación de ancho mixto en la segunda vía. La inversión total prevista es de 312,5 millones de los que ya se han ejecutado más de un 31%.

En la **Comunidad Valenciana**, mientras se estudia la nueva doble plataforma con Castelló y el túnel pasante, se encuentra en licitación el canal de acceso urbano en València. La conexión entre Valencia Fuente de San Luis y Almussafes, por su parte, está inmersa en trabajos de adaptación a ancho estándar para mercancías. Para pasajeros, entre Valencia y el Nudo de la Encina, se encuentra en ejecución el montaje de vía y catenaria entre Moixent y La Encina; y actuaciones complementarias en Alcudia-Moixent.

El tramo La Encina-Monforte del Cid-Alicante está en servicio desde 2013 y, desde febrero de 2021, el que discurre entre Monforte del Cid, Elche y Orihuela.

En la **Región de Murcia**, como indicaba anteriormente, se encuentra en fase final de ejecución las obras para la llegada soterrada de la Alta Velocidad a la ciudad de Murcia antes de que finalice el año.

Entre **Murcia y Almería**, todos los tramos se encuentran contratados o en ejecución a excepción de la Integración en Lorca, en fase de redacción de proyecto y la segunda fase de la integración en Almería, pendiente de aprobación y licitación de obras, que se producirá en breve.

## **CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO**

La revisión de inversiones, hitos y actuaciones la realizo a continuación con **el Corredor Cantábrico Mediterráneo**.

Uno de los principales ejes que conforman este corredor es la línea **Sagunto-Teruel-Zaragoza** que, como he mencionado, fue incorporado a la red transeuropea del transporte el año pasado. Esta línea de 315 km de longitud es **estratégica por su ubicación geográfica para la conexión por ferrocarril entre el Mediterráneo y el Cantábrico**, ya que discurre por territorios de gran potencial socioeconómico, que representan el 21% del PIB español, conectando con las áreas portuarias de Valencia y Bilbao y los nodos logísticos de Platea en Teruel; Zaragoza-Plaza y Júndiz, en Vitoria.

El desarrollo de su **Plan Director cuenta con un presupuesto global de 450 millones de euros**, de los que más de 136 millones se financiarán con fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE. El proyecto tiene ya una inversión movilizada hasta la fecha de 300 millones de euros, en respuesta a los compromisos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

El plan va dirigido a la **mejora el estado de la infraestructura para seguir potenciando el Corredor Cantábrico Mediterráneo**, especialmente para el tráfico de mercancías, permitiendo la circulación de trenes de 750 m, facilitando así las conexiones ferroportuarias y con los centros logísticos en este eje ferroviario estratégico.

**Completada la actuación, la línea dispondrá** de una mayor capacidad de tráficos; se reducirán de forma sustancial los tiempos de viaje; mejorará la competitividad de los servicios de carga; incrementará la velocidad máxima de circulación; aumentará la eficiencia en el transporte; podrá incorporar trenes eléctricos, reduciendo así las emisiones; ofrecerá mejores parámetros de fiabilidad y confort; reducirá la probabilidad de incidencias y se convertirá en plenamente interoperable con los corredores Atlántico y Mediterráneo.

**Entre los hitos más destacables hasta la fecha se encuentran** la finalización de la instalación del sistema tren-tierra; la renovación de la superestructura de vía (carril y traviesas); las obras en estructuras para el aumento de carga por eje hasta las 22,5 toneladas y la eliminación de 18 Limitaciones Temporales de Velocidad.

**Entre las actuaciones en marcha más relevantes se encuentra** el inicio de la electrificación del tramo Bifurcación Teruel (Zaragoza)-Caminreal-Estación de Teruel, mientras que el tramo Teruel-Sagunto espera la Declaración de Impacto Ambiental.

Por otro lado, **se están ultimando** los trabajos de los nuevos apartaderos de 750 m en siete estaciones -Estivella-Albalat, Navajas, Barracas, La Puebla de Valverde, Teruel, Ferrerueta y Cariñena- en cuya financiación participa la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), a través el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Mientras que, por nuestra parte, hemos iniciado el proceso para obtener las autorizaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) para su puesta en servicio.

En este sentido, **próximamente se licitarán las obras** de la nueva vía de estacionamiento para trenes de mercancías de 750 m en la estación de Cella, que conectará con el polígono Platea, en las proximidades de la capital turolense.

Asimismo, **ultimamos los proyectos** para adecuar las dimensiones de 19 túneles y 44 pasos superiores a las características del futuro sistema de electrificación. Serán actuaciones con impacto en los tráficos, pero nos permitirán alcanzar el objetivo de contar con una línea moderna, de altas prestaciones, adaptada a las necesidades de las circulaciones que van a recorrerla.

**También sacaremos a concurso** próximamente el proyecto de actuaciones complementarias entre Teruel y Sagunto, que incluye obras de mejora de drenajes y cunetas, sustitución de traviesas, operaciones en la capa de balasto en vías de apartado y puntos determinados del trayecto, junto con el carril.

Además, se están redactando los **proyectos para la supresión de los dos únicos pasos a nivel de la línea**, situados en Jérica (Castelló) y Teruel.

El balance de las inversiones realizadas hasta la fecha en la línea nos permite constatar, de nuevo, **el impacto determinante de este tipo de infraestructuras en el desarrollo socio económico de las regiones** que, en este caso, se han traducido en un incremento exponencial del tráfico de mercancías: la media de trenes de mercancías semanales entre Zaragoza y Teruel ha crecido significativamente en los últimos años.

En 2015, se registraban 3 trenes semanales que se han multiplicado por 8 en seis años: en 2021 eran 27 los trenes de mercancías de media semanales, con puntas de hasta 40 semanales.

Estos tráficos se concentran en sectores estratégicos como el transporte de contenedores (relación Valencia Port-Zaragoza Plaza-Puerto de Bilbao, fundamentalmente), la automoción, la agroalimentación y los siderúrgicos.

**La electrificación de la línea** es también una actuación imprescindible para asegurar, tanto su sostenibilidad como su competitividad, permitiendo no sólo la circulación a mayor velocidad, sino también la reducción en el entorno del 25% de energía primaria y, con ello, las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a la atmósfera en un 60%.

## **CONEXIONES CON LA ALTA VELOCIDAD ZARAGOZA-PAMPLONA-Y VASCA**

En las conexiones del tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza con la costa cantábrica encontramos la **Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona-Y Vasca, así como la línea Castejón-Logroño-Miranda de Ebro.**

**En el tramo Zaragoza-Pamplona**, Adif Alta Velocidad tiene encomendada la ejecución del trayecto comprendido entre Castejón (enlace con el trayecto Zaragoza-Logroño) y Pamplona, que está estructurado en 5 tramos: finalizados o en ejecución se encuentran Castejón-Villafranca, Villafranca-Olite y Olite-Tafalla; en redacción el proyecto Tafalla-Campanas; y el tramo Campanas-Esquiros, condicionado por el Estudio informativo del Bucle de Pamplona. El proyecto del enlace con el tramo Zaragoza-Logroño en Castejón está en fase de redacción.

En paralelo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana trabaja en los Estudios Informativos de las **conexiones del Corredor Navarro con la Y-Vasca, la LAV Zaragoza-Pamplona y la LAV Castejón-Logroño, así como la conexión entre Bilbao y Santander.**

En la LAV Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/San Sebastián, **la llamada Y Vasca**, Adif Alta Velocidad realiza la construcción del trazado entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao y ya ha concluido las obras de plataforma en 11 tramos y avanza en la ejecución de otros 8. La Y Vasca tiene continuidad hasta la frontera francesa, mediante la implantación del



tercer carril en el tramo Astigarraga-Irún, perteneciente a la línea de ancho convencional Madrid-Hendaya, también en ejecución.

## **CONEXIONES CON INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS Y PORTUARIAS**

Uno de los puntos clave en estos corredores son las **conexiones ferroviarias con los puertos y las principales terminales de transporte de mercancías, así como la adecuación de la red ferroviaria** para que circulen trenes de hasta 750 m.

Los corredores transeuropeos son indudablemente una importante apuesta para la libre circulación de personas en un espacio único europeo, favoreciendo una movilidad continua en las conexiones con el resto de los países de Europa.

Pero el análisis de los tráficos en los tramos que integran los corredores en España nos muestra que, en muchos de ellos como es el caso del tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza, **el tráfico de mercancías tiene un enorme peso y transcendencia.**

El Corredor Cantábrico Mediterráneo, por lo tanto, constituirá un importante **catalizador del impulso que todos queremos para el transporte ferroviario de mercancías**, desplegando infraestructuras para la circulación de tráficos con mayor fiabilidad y competitividad y conectando los principales focos industriales y logísticos del país, entre ellos, y también con Europa.

**Las inversiones en electrificación y la adaptación de apartaderos para trenes de 750 m** contribuirán de igual forma a la mejora de los servicios logísticos para las empresas del sector industrial exportador, en términos de menos incidencias y más fiabilidad para que las mercancías transiten desde los puertos de la fachada atlántica y mediterránea hasta el núcleo de Europa.

En este ámbito, por ejemplo, seguimos avanzando en las obras de acceso ferroviario al Puerto de Sagunto. La zona de actuación comprende un total de 5,6 km de longitud de plataforma ferroviaria en vía única electrificada de ancho mixto (dotada de tercer hilo), en el que se construyen dos ramales diferenciados, que confluyen en un tercero, y que constituyen los enlaces para el acceso desde el Corredor Mediterráneo. También enlazará con el Corredor Mediterráneo-Cantábrico.

También lo hacemos en instalaciones logísticas, como el desarrollo de la Terminal Intermodal y Logística de Júndiz, en un modelo en el que convergen la terminal intermodal, la terminal de autopista ferroviaria y la zona logística, además de otros

servicios básicos, complementarios y auxiliares al transporte, la mercancía, las empresas y los trabajadores.

## **CIERRE**

Termino ya, agradeciendo de nuevo la invitación de la Confederación Empresarial de la Comunidad Valenciana (CEV) y la CEOE de Aragón y la **oportunidad de repasar juntos la estrategia, planes y actuaciones de Adif para impulsar el Corredor Cantábrico Mediterráneo** y, con él, nuestro compromiso a **seguir contribuyendo a la vertebración de territorios y a la prosperidad de empresas y ciudadanos.**

**Apostamos decididamente por convertirlo en realidades.**

**Es, además, el momento, porque contamos con el respaldo e impulso de una estrategia europea** orientada al desarrollo de proyectos transformadores que nos permitan avanzar en economías más sostenibles, resilientes y competitivas.

Y compruebo gratamente, por la acogida de este foro, **la involucración de todos los actores que pueden hacer del Corredor Cantábrico Mediterráneo un instrumento determinante para la consolidación del ferrocarril como el transporte de viajeros y mercancías del futuro.**

Muchas gracias.