

## **La Autoridad Portuaria de Valencia invertirá 50 millones en la vía férrea Valencia-Zaragoza**

- **El plan de inversiones de la APV prevé acciones por valor de casi 100 millones en mejoras ferroviarias a corto y medio plazo.**
- **Los Gobiernos de Valencia y de Aragón celebran la decisión de la APV.**

**Valencia, 29 de noviembre de 2016.-** La Autoridad Portuaria de Valencia invertirá 50 millones de euros para la mejora de la línea férrea de mercancías entre Valencia y Zaragoza; concepto consensuado con Puertos del Estado que será incorporado en el próximo Plan de empresa de la Autoridad Portuaria de Valencia y tramitado a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

El anuncio de la inversión lo ha realizado esta mañana el presidente de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig, tras el encuentro mantenido en Valencia con el presidente del Gobierno de Aragón, Javier Lambán y con el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Aurelio Martínez.

La inversión de la Autoridad Portuaria de Valencia se suma a las acciones previstas en el Plan de Inversiones 2017, cerrado con Puertos del Estado recientemente, que contemplan 31 millones de euros para el acceso ferroviario a Sagunto (20 millones de euros a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria); 4 millones de euros para los apartaderos en el tramo a Teruel, que se amplían hasta 13 millones de euros para la mejora de apartaderos de modo que permitan el cruzamiento de composiciones de 750 m; y 3 millones de euros en 2020 para una estación ferroviaria de apoyo al Puerto de Sagunto. En total, casi 100 millones de euros.

Según ha expuesto el presidente de la APV ante los dos presidentes de Valencia y de Aragón, "el nivel de inversión que va a asumir la APV va a permitir una mejora en la competitividad del uso de la línea y que ésta se convierta en un corredor realmente operativo y con capacidad de servir al tráfico ferroviario de mercancías entre Aragón / Valle del Ebro y los puertos de Sagunto y Valencia; así como resolver los múltiples puntos de estrangulamiento existentes en la vía".

"Obviamente, - ha añadido Aurelio Martínez - aunque el objetivo de la APV son las mercancías, el tráfico de viajeros ganará igualmente en capacidad de servicio sobre todo si, en etapas posteriores, se contempla la posibilidad de electrificar la vía".

Actualmente, un tren de mercancías origen Zaragoza y destino Valencia, pasando por Teruel, cubre el trayecto en 8,30 horas (con tramos de velocidades a los 20 km/h, sin posibilidad de circulación nocturna y con probabilidades de parar si se producen lluvias). Con la inversión anunciada hoy, dado que se trata de garantizar el transporte de mercancías, además de permitir el pleno uso de la vía durante las

24 horas del día, se garantiza la fiabilidad de llegar a la hora prevista (fundamental para el transporte de mercancías) y se reducirá el trayecto en 2 horas. (Los trenes de viajeros cubren el trayecto en una media de 5 horas: 4.50h o 5.15h, en función de las composiciones con las que esté habilitado el convoy).

### **Cinco comunidades beneficiadas**

Tras informar de los detalles de la inversión de la APV, el presidente de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig ha expuesto que “la decisión del Puerto de Valencia resultará clave en la conexión, no solamente de Aragón y Valencia, sino de cinco Comunidades Autónomas y los corredores del Mediterráneo y del Cantábrico, un área geográfica que representa el 36% del PIB español”.

En el mismo sentido, el presidente de Aragón, Javier Lambán ha expuesto que “la noticia supone un espaldarazo que refuerza a Aragón como plaza logística de éxito, dado que a esta acción seguirán otras de las comunidades conectadas por el eje que enlaza el Cantábrico con Valencia”.

Lambán ha afirmado que en breve contactará con los parlamentarios de las Comunidades de Aragón y Valencia para que aportasen enmiendas a los presupuestos generales del Estado con la finalidad de completar las necesidades de las conexiones entre el Mediterráneo y Zaragoza, dado que las Comunidades Autónomas se constituyen como ejes vertebradores de una España moderna que no pasa por Madrid”.

Según Aurelio Martínez, las necesidades reales para dejar la conexión Valencia Zaragoza con las condiciones propias de nuestro tiempo exigen una inversión de 350 millones de euros, incluyendo la electrificación de todo el trazado. Con los 50 millones del Puerto de Valencia se van a corregir los 13 defectos más graves y urgentes detectados en la línea, “Si descontásemos la electrificación solamente faltarían 150 millones; de los cuales el Puerto va a aportar 50. Por lo que solamente faltarían 100; es decir, lo que cuestan solamente 5 kilómetros de AVE”, añadió Aurelio Martínez.

Al tratarse de un proyecto a desarrollar sobre la Red Ferroviaria de Interés General se hace necesario conveniar la actuación con el gestor de esa red, es decir ADIF. Las anualidades y su concreción dependerán de los plazos de ADIF para la redacción, aprobación y tramitación de los proyectos necesarios.

Actualmente a través del citado Fondo se están tramitando más de 8 proyectos: Ferrol, Cartagena, Barcelona, Cádiz, Algeciras, Sevilla y Sagunto- Teruel -Zaragoza (Acceso ferroviario al Puerto) y apartaderos en la línea en los que la Autoridad Portuaria de Valencia está tramitando los convenios necesarios con ADIF.

El Fondo se nutre de las aportaciones que realicen Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias en concepto de préstamo y tiene como principal objetivo:

- Potenciar la competitividad de las instalaciones portuarias

- Favorecer el reparto modal carretera / ferrocarril y así mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte

El funcionamiento del fondo permite que las autoridades portuarias con resultados positivos puedan compensar sus contribuciones obligatorias siempre que se realicen inversiones en la mejora de la accesibilidad viaria o ferroviaria focalizando las inversiones en las obras de acceso del lado de tierra en lugar de la parte marítima, que, en el caso valenciano, ya cuenta con unas buenas infraestructuras.

### **Una decisión de la APV**

Según Aurelio Martínez, “teniendo en cuenta que el Puerto de Valencia genera beneficios, que los resultados son positivos y que las perspectivas de crecimiento son razonables, hemos decidido invertir – mediante el fondo – en aquellas infraestructuras de conectividad que en estos momentos consideramos estratégicas y prioritarias y de las que tantas veces me habéis oído hablar destacando la conexión del Mediterráneo con el Cantábrico es un proyecto de hace más de 90 años. Cuando el trazado ferroviario era privado, ya entonces se consideraba prioritario. Más tarde, cuando se convirtió público y decidió Madrid con su concepción radial, se descartó el proyecto y así estamos hasta hoy....”

“Estos últimos años, como sabéis se han hecho numerosos estudios sobre este corredor: el de la CEV y la UPV, con la ayuda de la APV, Noatum, Logitren etc. de marzo de 2015 que identificaba el potencial de la línea de mercancías, sus deficiencias y las inversiones necesarias. Parece obvio – recalco el presidente de la APV - que el principal nodo logístico marítimo del Mediterráneo debe de estar conectado con uno de los principales nodos logísticos de la península como es Zaragoza”.

“Valencia, a través del Puerto tiene una excelente conectividad con los mercados mundiales - más de 100 líneas regulares que nos unen con casi 1000 puertos de todo el mundo – Para garantizar la interoceanidad tenemos que ganar masa crítica y Aragón gana una nueva y natural salida al mar”, concluyó Aurelio Martínez