

L'Autoritat Portuària de València invertirà 50 milions en la via fèrria València-Saragossa

- **El pla d'inversions de la APV preveu accions per valor de quasi 100 milions en millores ferroviàries a curt i mig termini**
- **Els Governos de València i d'Aragó celebren la decisió de la APV**

València, 29 de novembre de 2016.- L'Autoritat Portuària de València invertirà 50 milions d'euros per a la millora de la línia fèrria de mercaderies entre València i Zaragoza; concepte consensuat amb Ports de l'Estat que serà incorporat en el pròxim Pla d'empresa de l'Autoritat Portuària de València i tramitat a través del Fons Financer d'Accessibilitat Terrestre Portuària.

L'anunci de la inversió l'ha realitzat aquest matí el president de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig, després de la trobada mantinguda a València amb el president del Govern d'Aragó, Javier Lambán i amb el president de l'Autoritat Portuària de València (APV), Aurelio Martínez.

La inversió del Port de València es suma a les accions previstes en el Pla d'Inversions 2017, tancat amb Ports de l'Estat recentment, que contemplen 31 milions d'euros per a l'accés ferroviari a Sagunt (20 milions d'euros a través del Fons Financer d'Accessibilitat Terrestre Portuària); 4 milions d'euros per als apartaders en el tram a Terol, que s'amplien fins a 13 milions d'euros per a la millora de apartaders de manera que permeten el creuament de composicions de 750 m; i 3 milions d'euros en 2020 per a una estació ferroviària de suport al Port de Sagunt. Total, quasi 100 milions d'euros.

Segons ha exposat el president de la APV davant els dos presidents de València i d'Aragó, "el nivell d'inversió que va a assumir la APV va a permetre una millora en la competitivitat de l'ús de la línia i que aquesta es convertisca en un corredor realment operatiu i amb capacitat de servir al tràfic ferroviari de mercaderies entre Aragó / Vall de l'Ebre i els ports de Sagunt i València; així com resoldre els múltiples punts de estrangulament existents en la via".

"Òbviament, - ha afegit Aurelio Martínez - encara que l'objectiu de la APV són mercaderies, el tràfic de viatgers guanyarà igualment en capacitat de servei sobretot si, en etapes posteriors, es contempla la possibilitat d'electrificar la via".

Actualment, un tren de mercaderies origen Zaragoza i destinació València, passant per Terol, cobreix el trajecte en 8,30 hores (amb trams de velocitats als 20 km/h, sense possibilitat de circulació nocturna i amb probabilitats de parar si es produeixen pluges). Amb la inversió anunciada hui, es tracta de garantir el transport de mercaderies i permetre el ple ús de la via durant les 24 hores del dia, es garanteix la fiabilitat d'arribar a l'hora prevista (fonamental per al transport de mercaderies) i es reduirà el trajecte en 2 hores. (Els trens de viatgers cobreixen el

trajecte en una mitjana de 5 hores: 4.50h o 5.15h, en funció de les composicions amb les quals estiga habilitat el comboi).

Cinc comunitats beneficiades

Després d'informar dels detalls de la inversió de la APV, el president de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig ha exposat que "la decisió del Port de València resultarà clau en la connexió, no solament d'Aragó i València, sinó de 5 Comunitats Autònomes i els corredors del Mediterrani i del Cantàbric. Un àrea geogràfica que representa el 36% del PIB espanyol".

En el mateix sentit, el president d'Aragó, Javier Lambán ha exposat que "la notícia suposa un recolzament que reforça a Aragó com a plaça Logística d'èxit, atès que a aquesta acció seguiran unes altres de les comunitats connectades per l'eix que enllaça el Cantàbric amb València".

Lambán ha afirmat que en breu contactarà amb els parlamentaris de les Comunitats d'Aragó i València perquè aportaren esmenes als pressupostos generals de l'Estat amb la finalitat de completar les necessitats de les connexions entre el Mediterrani i Zaragoza, atès que les Comunitats Autònomes es constitueixen com a eixos vertebradors d'una Espanya moderna que no passa per Madrid".

Segons Aurelio Martínez, les necessitats reals per a deixar la connexió València Saragossa amb les condicions pròpies del nostre temps exigeixen una inversió de 350 milions d'euros, incloent l'electrificació de tot el traçat. Amb els 50 milions del Port de València es van a corregir els 13 defectes més greus i urgents detectats en la línia, "Si descomptàrem l'electrificació solament faltarien 150 milions; dels quals el Port va a aportar 50. Pel que solament faltarien 100; és a dir, el que costen solament 5 quilòmetres d'AVE", va afegir Aurelio Martínez.

En tractar-se d'un projecte a desenvolupar sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General es fa necessari fer un conveni d'actuació amb el gestor d'aqueixa xarxa, és a dir ADIF. Les anualitats i la seua concreció dependran dels terminis d'ADIF per a la redacció, aprovació i tramitació dels projectes necessaris.

Actualment a través del citat Fons s'estan tramitant més de 8 projectes: Ferrol, Cartagena, Barcelona, Cadis, Algesires, Sevilla i Sagunt- Teruel -Zaragoza (Accés ferroviari al Port) i apartaders en la línia en els quals l'Autoritat Portuària de València està tramitant els convenis necessaris amb ADIF.

El Fons es nodreix de les aportacions que realitzen Ports de l'Estat i les Autoritats Portuàries en concepte de préstec i té com a principal objectiu:

- Potenciar la competitivitat de les instal·lacions portuàries
- Afavorir el repartiment modal carretera / ferrocarril i així millorar la sostenibilitat del sistema de transport

El funcionament del fons permet que les autoritats portuàries amb resultats positius puguen compensar les seues contribucions obligatòries sempre que es realitzen inversions en la millora de l'accessibilitat viària o ferroviària focalitzant les inversions en les obres d'accés del costat de terra en lloc de la part marítima, que, en el cas valencià, ja compta amb unes bones infraestructures.

Una decisió de l'APV

Segons Aurelio Martínez, "tenint en compte que el Port de València genera beneficis, que els resultats són positius i que les perspectives de creixement són raonables, hem decidit invertir – mitjançant el fons – en aquelles infraestructures de connectivitat que en aquests moments considerem estratègiques i prioritàries i de les quals tantes vegades m'heu sentit parlar, destacant la connexió del Mediterrani amb el Cantàbric, que és un projecte de fa més de 90 anys. Quan el traçat ferroviari era privat, ja llavors es considerava prioritari. Més tard, quan es va convertir públic i va decidir Madrid amb la seua concepció radial, es va descartar el projecte i així estem fins avui...."

"Aquests últims anys, com sabeu s'han fet nombrosos estudis sobre aquest corredor: el de la CEV i la UPV, amb l'ajuda de la APV, Noatum , Logitren etc. de març de 2015 que identificava el potencial de la línia de mercaderies, les seues deficiències i les inversions necessàries. Sembla obvi – va recalcar el president de la APV - que el principal node logístic marítim del Mediterrani deu estar connectat amb un dels principals nodes logístics de la península com és Saragossa".

"València, a través del Port té una excel·lent connectivitat amb els mercats mundials - més de 100 línies regulars que ens uneixen amb quasi 1000 ports de tot el món – Per a garantir la interoceanitat hem de guanyar massa crítica i Aragó guanya una nova i natural eixida al mar", va concloure Aurelio Martínez