

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Toni Cantó del Moral, Marta Martín Llaguno, Sandra Juliá Juliá, José Cano Fuster y Vicente Ten Oliver, Diputados del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente pregunta para la que se solicita **respuesta por escrito sobre la actual situación de la construcción del Corredor Mediterráneo en la Comunidad Valenciana.**

Congreso de los Diputados, 11 de noviembre de 2016

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La apuesta por el Corredor Mediterráneo se concretó en la inclusión de este proyecto en la Red Básica de Redes Trans-Europeas de Transporte, así como en las dotaciones económicas que se han asignado. El nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que constituye la hoja de ruta del Ministerio de Fomento, recoge esta infraestructura como prioritaria en la implantación del ancho UIC.

Esta semana el presidente de Ferrmed, el lobby que impulsa el Corredor Mediterráneo, anunció en Bruselas que pedirá «inmediatamente» una entrevista con el nuevo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, para hablar sobre los planes del Ejecutivo con respecto al Corredor Mediterráneo, dada la urgencia y repercusión de este proyecto.

Según un estudio realizado por una empresa multinacional alemana en base a la información que les suministró ADIF el presente año, el cambio de medio de transporte de nuestros productos hortofrutícolas, del actual transporte en camión al transporte por ferrocarril, abarataría el coste de nuestros productos en un 20%, con lo cual se obtendría una posición predominante en el mercado y el importe del volumen total de las exportaciones de productos alimenticios españoles pasaría de 25.000 millones de euros a 50.000 millones, con la subsiguiente creación de 500.000 puestos de trabajo, hecho relevante que repercutiría en nuestra Comunidad de forma muy notable y en el resto del arco mediterráneo.

Sin embargo, tenemos el tercer carril (o tercer hilo) como el gran proyecto del corredor del Mediterráneo, que supone un auténtico parche, puesto que el tercer carril por el galibo debe de pasar de estar en el carril de la derecha a la izquierda en el trayecto Valencia – Castellón, lo que hace que se produzca un cuello de botella, es decir, un tren que sale de Valencia a Castellón de ancho Internacional o AVE no permite la circulación por otra vía hasta que el tren de ancho internacional no llega a Castellón y si un tren se avería en trayecto se cortan las 2 vías hasta que se retire el tren averiado.

La instalación de un tercer hilo o carril adicional para permitir que por una misma plataforma de vía circule material rodante de ancho internacional y ancho ibérico requiere la modernización de otros elementos íntimamente implicados: la adaptación de infraestructura, desvíos, circuitos de vía, sistemas de señalización, catenarias polivalentes, traviesas de tres carriles, etc.

Por otro lado, contamos con el hándicap que una vez finalizadas las obras y las maquinas estén sobre las vías, dicho material no puede correr a más de 160 kilómetros hora hasta que los cambios no sean homologados, es decir, más de 40.000 horas de recorrido.

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

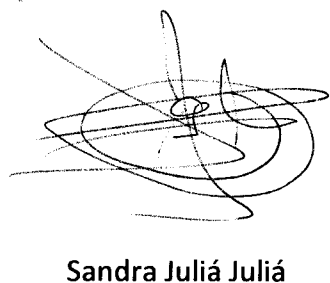
1. ¿Cuál es el estado actual de las obras según los tramos licitados cuya finalización está prevista en breves meses?
2. ¿Cuántos kilómetros del tercer carril se encuentran construidos?
3. ¿En qué situación se encuentran las obras previstas entre Castellón – Valencia-Alicante?



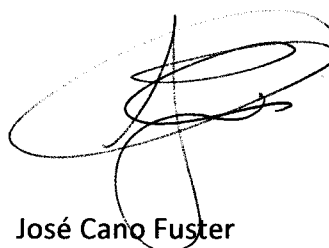
Toni Cantó del Moral



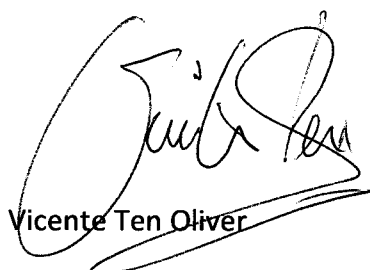
Marta Martín Llaguno



Sandra Juliá Juliá



José Cano Fuster



Vicente Ten Oliver

Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos