



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/15081

12/07/2017

42636

AUTOR/A: GÓMEZ GARCÍA, Rodrigo (GCS)

RESPUESTA:

El Ministerio de Fomento redactó en el año 2008 el Estudio Funcional del Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones del Cantábrico-Mediterráneo. En dicho Estudio se definían los siguientes escenarios:

- Escenario inicial, definido por la situación de la infraestructura del Corredor en el momento de la redacción.

- Escenario base con una infraestructura en los distintos tramos definida por las actuaciones en marcha (ya fuesen obras, proyectos o estudios) en ese momento. Es decir, se suponían ejecutadas las actuaciones previstas en los tramos de la Y vasca, la conexión de ésta con Pamplona, tramos Castejón-Pamplona, Miranda-Vitoria, Castejón-Logroño, Zaragoza-Castejón y Teruel-Zaragoza. Con esas actuaciones, una gran parte del Corredor tendría características de Alta Velocidad (con velocidades de diseño de entre 220 y 350 km/h). Se conseguía reducir en más de 4 horas el tiempo de recorrido entre Sagunto y Bilbao, dejándolo en menos de 6 h en total.

- Escenario futuro, en el que se definían mejoras para el resto de los tramos del Corredor: Sagunto-Teruel, Logroño-Miranda de Ebro, y Pamplona-Bilbao. Para ellos se definían diversas actuaciones posibles, enmarcadas en tres escenarios futuros: de máxima inversión, de inversión media y de baja inversión.

Los resultados de la simulación, realizada en cuanto a la movilidad de viajeros en el Corredor (viajeros con origen y destino dentro del Corredor), pasaban de los aproximadamente 800.000 viajeros al año en el escenario inicial (del año 2005), a unos 3.000.000 de viajeros en el escenario base (calculados para el año 2025, teniendo en cuenta los correspondientes incrementos de movilidad global). En cuanto al escenario futuro el modelo arrojaba limitadas mejoras respecto al escenario base, con valores de entre 200.000 y 500.000 viajeros adicionales (para ese año 2025) en función de que se tratase del escenario de menor o mayor inversión.



De los estudios realizados por el Ministerio de Fomento se deduce la dificultad de la mejora de las pendientes del tramo Teruel-Sagunto. Se trata de un tramo de orografía muy complicada, con el Puerto del Escandón a más de 1.200 metros de altura y Sagunto al nivel del mar a solo 90 km, lo que supondría que una línea recta entre ambos puntos tuviese ya una pendiente de 13 milésimas. Las conclusiones de los trabajos son que las tareas necesarias para la mejora de las pendientes de la línea actual hasta 18 milésimas, incluso sin buscar una mejora sustancial de velocidad de recorrido, implicarían obras muy importantes, con grandes variantes y túneles y un coste del orden de 2.300 a 2.500 millones de euros.

En abril de 2012 se remitió al entonces Ministerio de Medio Ambiente el expediente del proceso de Audiencia e Información Pública del “Estudio del Corredor de Altas Prestaciones Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Teruel-Sagunto”, solicitando la Declaración de Impacto Ambiental. En octubre de 2015 dicho Ministerio determinó la caducidad del expediente.

Madrid, 26 de septiembre de 2017

