

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Doña María Sandra Julià Julià, Don Antonio Cantó García del Moral, Don Vicente Ten Oliver y Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre la situación del AVE en el tramo Valencia-Castellón.**

Congreso de los Diputados, 24 de octubre de 2017

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Situación actual. Retraso de entrada en funcionamiento y cambios de planes: Fracaso de implantación del tercer carril entre Valencia-Castellón.

Los trenes ALVIA Castellón-Madrid y los Euromed y Talgo de Valencia a Barcelona circulan en la actualidad a 160 km/h. Sin embargo, antes de las obras circulaban en gran parte del trayecto Castelló-Valencia a 200 km/h por lo que los tiempos de viaje se han incrementado.

Según datos que aportó en julio Fomento, entre Valencia y Castelló circulan a diario 80 trenes de cercanías, 30 de larga distancia, 15 de media distancia y 16 de mercancías. La capacidad se sitúa en torno al 60 % en Valencia-Sagunto y del 46 % entre este último municipio y Castellón. La próxima entrada en servicio del AVE entre Valencia y Castelló y el probable incremento de los trenes de mercancías una vez se conecte Valencia con Francia en ancho estándar europeo a partir de 2020, según el Ministerio incrementará la saturación de la línea.

Una vez que entre en servicio la vía con tercer carril entre Valencia y Castelló, que en estos momentos se encuentra en pruebas, previsiblemente en el cuarto trimestre de 2017, Adif empezará con las obras en la otra vía de este mismo tramo para incorporar también el tercer carril.

El citado tercer carril acogerá, en principio, dos servicios de AVE al día entre Castelló y Madrid, más los trenes de cercanías, mercancías y media distancia. Según expertos de Adif el AVE no superará previsiblemente los 200 kilómetros por hora en dicho tramo y se teme que afectará a la óptima explotación del Cercanías de Castellón al poder circular por una sola de las vías. La puesta en marcha del AVE por el tercer carril aguarda la confirmación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, que parece ser está encontrando los problemas que ya fueron citados por diferentes grupos parlamentarios del Congreso incluido Cs y a los que el

Ministerio de Fomento hizo caso omiso al tomar la decisión de la implantación del tercer carril, básicamente problemas de explotación.

Las obras de instalación del tercer carril en la segunda de las vías, si bien mejorará la capacidad, afectará de nuevo al tráfico ferroviario y a los servicios de cercanías de la C 1 y la C 6.

El 5 de julio de 2017 Fomento anunció su apuesta por la implantación de doble plataforma en el tramo del Corredor Mediterráneo comprendido entre Valencia y Castellón. Se planea redactar un nuevo estudio informativo con un plazo de dos años, a los que habría que sumar en el mejor de los casos dos años de trámites ambientales y redacción del proyecto definitivo y cuatro de contratación, obras y puesta en servicio, que en el mejor de los casos sería en 2025.

El proyecto de doble plataforma entre Valencia y Castelló contempla una inversión estimada de 1.170 M€ para este trayecto, de una longitud aproximada de 62 km, y permitirá a los servicios comerciales de viajeros circular a una velocidad máxima de 350 km/h.

Una mala planificación ha terminado inflando el gasto de las inversiones públicas.

Al Corredor Mediterráneo se han destinado hasta la fecha 13.520 M€ de los 17.451 de inversión estimada, si bien el presupuesto se ha revisado al alza, calculándose una inversión hasta 2023 de 21.239 millones de euros.

Además, el Ministerio de Fomento se ha comprometido ya, a través de Adif, con la Sociedad de Integración de la Alta Velocidad en Valencia a ejecutar tanto el túnel pasante como la estación de Pórtela, ambos en Valencia, con el fin de aumentar la agilidad de los tráficos ferroviarios. Esta actuación supone una inversión estimada de 2.228 M €. Con la construcción del túnel el tiempo de viaje entre Barcelona y Valencia se reduciría a 2 horas, desde Barcelona hasta Alicante a 3 horas y hasta Castelló a 1 hora y 35 minutos, permitiendo así servicios competitivos para los trenes de mercancías, más eficientes y ágiles, al incorporar un nuevo trazado.

Cs pone al Corredor Mediterráneo en la categoría de inversión estratégica prioritaria

Durante las obras del primer tercer carril - se prolongaron de agosto de 2015 a marzo de 2017, el número de servicios del Cercanías se redujo a la mitad y a día de hoy no están puestas en servicio. Los trabajos de la implantación de la segunda plataforma podrían tener también impacto en la C6 y la C1 si se lleva a cabo con la misma planificación que el anterior. Asimismo, el Cercanías no ha logrado recuperar la duración del itinerario original al término de las obras y ha perdido cerca de un 10 % de usuarios respecto a hace dos años. Mientras tanto, Fomento sigue sin dar una fecha sobre la inauguración del tercer carril, que espera la autorización de la Agencia de Seguridad Ferroviaria.

Los errores cometidos en la planificación de estos tramos reflejan una falta de visión y de ambición en relación a un polo logístico estratégico que pasa por cuatro comunidades — Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía— que son el 45% del PIB nacional, tienen el 50% de la población y son el origen del 60% de las exportaciones.

Mientras tanto, con gran parte de una costosa infraestructura construida y sin utilizar (la nueva línea casi finalizada entre Valencia y Xàtiva ha costado más de 1.100 millones de euros), seguimos sin conocer la fecha de inauguración del AVE entre Valencia y Alicante.

Un país más fuerte, vertebrado y cohesionado debe pasar de la España radial a la circular. El eje litoral conecta además con los puertos de Barcelona, Valencia, Cartagena o Algeciras, líderes en el Mediterráneo y puerta de entrada de las mercancías procedentes de Asia.

Por lo que respecta al tráfico de mercancías, el Plan Estratégico que el Ministerio de Fomento quiere llevar a cabo incluye la conexión de todos los puertos del Corredor Mediterráneo a la red de ancho estándar, con soluciones acordes con las necesidades de cada instalación, como la implantación puntual de tercer carril.

Así, las mercancías de Valencia y Castelló que se dirijan hacia Cataluña o Francia se encaminarán por el Corredor Mediterráneo en ancho estándar. En cambio, aquellas que tengan como destino Aragón o el País Vasco podrán hacerlo en ancho ibérico a través de la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, en la que se está trabajando para introducir importantes mejoras y la electrificación de la vía para mejorar la productividad de los trenes de mercancías. Por último, el transporte de mercancías con destino al centro o al resto de las regiones del norte de la península se seguirá haciendo, como hasta ahora, por la línea de Albacete en ancho ibérico.

En Castelló, las mercancías actualmente acceden al puerto a través del norte de la ciudad, por la estación de Les Palmes, pero en estos momentos Adif está ya ejecutando las actuaciones necesarias para impulsar un nuevo acceso por el sur, más potente, que contemplará tanto ancho ibérico como estándar.

Los últimos PGE negociados entre el PP y Cs sitúan al Corredor Mediterráneo con inversión prioritaria, destinándose 715 millones de euros en los PGE 2017 y anunciándose un incremento de más del 80% de su presupuesto durante la negociación de los PGE 2018.

Por todo ello presentamos las siguientes preguntas:

1. ¿Cuándo se prevé poner en marcha el servicio AVE entre Valencia y Alicante y completar el corredor mediterráneo del AVE conectando las tres capitales de provincia valencianas?
2. ¿Cuándo y cómo se prevé poner en marcha el servicio de AVE en la provincia de Castellón? ¿Cuántas frecuencias al día están previstas y con qué tiempos de viaje?

3. ¿Cómo prevé el Ministerio de Fomento garantizar la frecuencia de trenes de cercanías y calidad del servicio Valencia-Castellón cuando empiece a operar el AVE? ¿Cuál ha sido el incremento de tiempo de viaje para los servicios de cercanías, media distancia y larga distancia que utilizan la línea? ¿Cuándo está previsto que se recuperen esos tiempos de viaje?
4. ¿Cuál es el presupuesto anual de la línea de alta velocidad Valencia-Castellón-Alicante en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019?
5. ¿Cuánto queda por invertir en las vías y los trenes de la red ferroviaria de la comunidad valenciana para tener los servicios ferroviarios de altas prestaciones que ha previsto el Ministerio?
6. ¿Cuándo tiene previsto el Ministerio haber cumplido los trámites ambientales y cuándo prevé licitar las obras de la línea de alta velocidad Valencia-Castellón y las del túnel pasante de Valencia?



María Sandra Julià Julià



Antonio Cantó García del Moral



Vicente Ten Oljver



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Congreso de los Diputados

Carrera de San Jerónimo, s/n

28071 · Madrid · España