Nota de prensa

En Zaragoza

José Blanco presenta el futuro Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad

- **La nueva infraestructura de alta velocidad y apta para tráfico mixto conectará el corredor Mediterráneo con el País Vasco y Santander a través de Teruel, Zaragoza y el eje del Ebro**

- **Los tiempos de recorrido se reducirán notablemente, desde las más de 9 horas actuales (Valencia–Bilbao) hasta tiempos menores a las 4 horas**

Zaragoza, 4 de noviembre de 2009 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento, José Blanco, ha presentado hoy en Zaragoza los resultados del estudio funcional del Corredor Ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, que es una de las principales apuestas del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) para configurar un eje transversal de primera magnitud que modifique la geometría tradicionalmente radial de la red existente.

Este corredor conectará mediante una línea de altas prestaciones y tráfico mixto el corredor Mediterráneo con el corredor Cantábrico a través de Teruel, Zaragoza y el eje del Ebro. La conexión con el País Vasco se realizará por dos corredores, uno por Logroño y otro por Pamplona, y se prolongará hasta Santander desde Bilbao.

Además, el futuro corredor ferroviario tendrá características que permitirán el tráfico de mercancías sin las restricciones que tiene la línea actual. El corredor tiene una importante potencial para este tipo de tráfico debido a la elevada presencia industrial y de seis puertos de importancia internacional (Valencia, Sagunto, Castellón, Bilbao, Pasajes y Santander).

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 81 72
FAX: 91 597 85 03 / 85 04

Desde la aprobación del PEIT se desarrolló un profundo análisis del corredor, estudiando las características que debía tener la futura línea ferroviaria. Así, se ha planificado un corredor que permite incrementar notablemente las velocidades de recorrido para conseguir tiempos de viaje competitivos y que además podrá albergar el tráfico de mercancías, todo ello compaginado con la minimización del impacto en el medio ambiente de las actuaciones.

El objetivo final es ganarle terreno a otros modos de transporte, como la carretera o el avión, mucho más contaminantes y dependientes del consumo de combustibles fósiles. Se trata, en suma, de planificar un sistema de transporte más sostenible y eficiente.

Al final del presente año se encontrarán ya en marcha las actuaciones correspondientes a todos los tramos del corredor Cantábrico-Mediterráneo. Una vez finalizadas, se dispondrá de una infraestructura moderna y con capacidad suficiente, válida para el tráfico tanto de pasajeros como de mercancías.

El nuevo corredor ferroviario permitirá reducir los tiempos de viaje a menos de la mitad de los actuales. Por ejemplo, para la relación Valencia-Bilbao, disminuirá desde las más de 9 horas y media a menos de 4 horas. Otros tiempos de recorrido futuros serán los siguientes:

Relación	Tiempo
Valencia-Zaragoza	Menos de 2 horas
Teruel-Zaragoza	En el entorno de 1 hora
Zaragoza-Logroño	Menos de 1 hora
Zaragoza-Bilbao	En el entorno de 1 hora 45 minutos
Zaragoza-Pamplona	En el entorno de 1 hora
Zaragoza-San Sebastián	Menos de 2 horas
Bilbao-Santander	En el entorno de 45 minutos

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 81 72
FAX: 91 597 85 03 / 85 04

Nota de prensa

ANEXO: Estado actual

En la actualidad, el corredor está formado por tramos de diferentes líneas ferroviarias y de muy heterogéneas características, (incluso entre Santander y Bilbao no existe línea de ancho ibérico ya que la línea existente es de FEVE), que suman más de 750 km de longitud total. La infraestructura ferroviaria existente en muchos de estos tramos está obsoleta, por lo que el tiempo de viaje entre Valencia y Bilbao no es competitivo, superando las 9 horas. Por ello, es un modo de transporte minoritario frente a la carretera.

Además, algunos de los tramos del corredor no tienen características adecuadas para el tráfico de mercancías, lo que limita notablemente el potencial de desarrollo de este tráfico.

El estado de las actuaciones desglosado por tramos es el siguiente:

- **Tramo: Sagunto – Teruel**

Se trata de un corredor que presenta grandes dificultades técnicas, orográficas y ambientales y sobre el que se está redactando el Estudio Informativo correspondiente. Se están analizando diferentes alternativas incluidas soluciones para velocidades superiores a 300 km/h.

Está previsto iniciar el trámite ambiental de consultas previas del Estudio Informativo este año.

- **Tramo: Teruel – Zaragoza**

Se encuentran ya en servicio las actuaciones de mejora y modernización de la infraestructura, excepto en los subtramos Villarreal – Cariñena y Caminreal – Ferreruela. Ello ha permitido tiempos de recorrido de 1 hora y 55 minutos.

La electrificación de la línea, a 25 kv y 50 Hz se encuentra en fase avanzada de redacción de proyecto constructivo lo que va a permitir someterla este año. Además, las obras de catenaria se contratarán en

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 81 72
FAX: 91 597 85 03 / 85 04

los primeros meses de 2010. Estas actuaciones posibilitarán la llegada de un tren electrificado a Teruel en 2012.

A medida que se vayan incrementando los tráficos se acometerá la duplicación de vía. A principios de 2010 se iniciará la tramitación del contrato para desarrollar el Estudio Informativo de esta duplicación, en el que se incluirá la mejora de trazado de los subtramos Villarreal – Cariñena y Caminreal – Ferreruela.

- **Tramo: Zaragoza – Castejón**

Se encuentran en redacción los proyectos constructivos del tramo comprendido entre Plasencia de Jalón y Tudela, de una nueva plataforma de alta velocidad y tráfico mixto.

Respecto al subtramo Tudela-Castejon se está redactando un Estudio informativo Complementario debido a que las alegaciones recibidas durante la fase de información publica del Estudio Informativo inicial invalidaban el trazado sometido a información publica en el año 2003.

Además, se encuentra en su fase final de redacción el Estudio Informativo de la variante para mercancías en Zaragoza, que conecta la línea Zaragoza-Castejón con las líneas de Teruel y Tarragona, que evita el paso de las mercancías por el centro de Zaragoza, estando previsto someterlo a información publica antes de fin de año.

- **Tramo: Castejón – Logroño**

Se han licitado ya los contratos para la redacción de los proyectos constructivos de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad y tráfico mixto.

- **Logroño - Miranda de Ebro**

Se ha licitado ya la redacción del Estudio Informativo de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad y tráfico mixto.

- **Tramo: Miranda de Ebro – Vitoria (Conexión "Y" vasca)**

Se encuentran en redacción los proyectos constructivos de una nueva infraestructura de alta velocidad, que convivirá con la infraestructura existente, también en vía doble. Por tanto, se plantea un corredor final con cuatro vías.

- **Tramo: Castejón – Pamplona**

De acuerdo con el Convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra el pasado día 16 de mayo, este último tiene en licitación los proyectos constructivos correspondientes a una nueva infraestructura de alta velocidad y tráfico mixto.

- **Tramo: Pamplona – Conexión "Y" Vasca**

Dada la especial dificultad de este tramo, está previsto licitar antes de fin de año un estudio de alternativas.

- **"Y" Vasca**

La "Y Vasca", línea de alta velocidad que unirá Bilbao, Vitoria y San Sebastián, se encuentra en fase de desarrollo, con algunos tramos en obras, otros en proyecto y otros en Estudio Informativo. Las actuaciones en marcha consideran una vía doble, electrificada, apta para tráfico mixto y alta velocidad.

- **Bilbao-Santander**

El estudio informativo ya se encuentra en redacción, estando previsto que sea sometido a información pública en los primeros meses del próximo año.