



0008721

Fecha: 18/11/2016-18:34:33



GRUPO



PARLAMENTARIO

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente **Proposición no de Ley sobre el Corredor Mediterráneo**, para su debate en la Comisión de Fomento.

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de noviembre de 2016

EL DIPUTADO
CÉSAR J. RAMOS ESTEBAN

EL DIPUTADO
ANTONIO PRADAS TORRES

LA DIPUTADA
MERITXELL BATET LAMAÑA

EL DIPUTADO
JOAN RUIZ I CARBONELL

EL DIPUTADO
JULIÁN LÓPEZ MILLA

LA DIPUTADA
MARÍA GONZÁLEZ VERACRUZ

LA DIPUTADA
SONIA FERRER TESORO

MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ
DIPUTADO Y PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

62/59/6/69/44/31/22/35-cbr

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Corredor ferroviario del Mediterráneo constituye un factor clave para vertebrarnos territorialmente y asegurar un desarrollo económico sólido y equilibrado en las comunidades de Andalucía, Cataluña, Comunitat Valenciana y Región de Murcia y no solo de ellas sino de toda España y del conjunto de Europa y por tanto urge tenerlo operativo en el menor tiempo posible. Las 4 comunidades por las que pasa el Corredor suponen el 45% del PIB español, el 49% de las exportaciones y el 50% del tráfico de mercancías por vía terrestre.

Crear empleo, salir de la crisis, requiere conectar adecuadamente zonas logísticas, zonas industriales, y zonas de consumo. Por densidad de población (el 48% de la población española) por sus centros de actividad económica industrial, de servicios, turística, de todo tipo, nuestra costa mediterránea requiere de un corredor ferroviario con prestaciones de alta capacidad, con ancho internacional tanto para mercancías como para pasajeros y eliminar cuellos de botella, conectar puertos y aeropuertos. Se trata además de cambiar la visión clásica de centro y periferia para seguir creando una España en red dentro de una Europa en red.

Estar integrados en la Red Básica Europea ayudará a disminuir el carácter periférico que tenemos respecto al centro de Europa y también las diferencias económicas entre el norte y centro de Europa y los países europeos del Mediterráneo, así como a aumentar las relaciones de la UE con África y con Asia y que dichas relaciones tengan lugar a través del Sur 'Europa y en concreto a través de España.

Corredor entre Cádiz y la frontera con Francia en ancho estándar para viajeros y para mercancías con "variantes" para las zonas metropolitanas, con vías exclusivas para mercancías en dichas zonas y en los tramos de mayor saturación, con soluciones que respeten el medio ambiente.

Es por ello que los gobiernos socialistas entre los años 2004 y 2011, con los últimos años ya inmersos en la crisis económica, invirtieron 10.000 millones de euros en la construcción de dicho Corredor y negociaron que la Comisión Europea lo incorporara en la Red Básica de Transportes con lo que supone de financiación por parte de la Comunidad.

Inversión que ha disminuido de forma alarmante desde 2012, lo que ha llevado a considerables retrasos sobre las fechas que se habían previsto y también a deficiencias de planificación y ejecución en las obras, lo que ha comportado protestas de entidades económicas, Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y del tejido empresarial. Al mismo tiempo que se han tomado decisiones o se han dejado de tomar

otras que ponen en peligro los objetivos del Corredor, llegando la Comisión de Transportes de la Unión Europea a rechazar cambios propuestos por la precipitación con la que se han hecho y a rebajar las aportaciones económicas al proyecto, estos últimos años.

Implantar el ancho estándar en determinados tramos mediante el llamado “tercer hilo” puede ser una manera de aprovechar, como solución de urgencia, la infraestructura preexistente para las mercancías. Solución de urgencia que no puede substituir la solución integral completa del Corredor Mediterráneo, proyectada por el Gobierno socialista, porque ni sirve para todos los fines para los que se proyectó ni resuelve todos los problemas actuales de capacidad ni se resolverían los cuellos de botella. En definitiva no puede ser la manera de retrasar indefinidamente el tener terminado el Corredor.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

- Planificar un calendario de obras y puesta en servicios del Corredor Mediterráneo desde Cádiz a la frontera francesa, según el diseño aprobado por la Unión Europea, con la correspondiente memoria económica para cada tramo.
- Incluir, en la planificación, las integraciones y circunvalaciones ferroviarias necesarias, y la implantación completa de doble vía en ancho estándar en todo su trazado y duplicación de la plataforma allí donde haya problemas de capacidad.
- Determinar y planificar conjuntamente con **los Gobiernos de Andalucía, Catalunya, Comunidad Valenciana y Región de Murcia**, las conexiones con Zonas de Actividad Logística, puertos, autovías, autopistas y centros industriales.”