



Excm. Ajuntament de Sagunt

12 PROPOSICIÓN COMPROMÍS, DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE REFUERZO AL CORREDOR CANTÁBRICO. EXPTE.- 80/15-M

Sometido a votación la ratificación de la inclusión del asunto en el orden del día, sin previo dictamen de la Comisión Informativa, resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales asistentes: 25. Concejales ausentes: 1, Sr. Moreno.- Votos a favor: 24, Señores/as. Alcalde, García, Tarazona, Gil, Torrent, Muniesa, Villar, Peláez, Bono, Sáez, Sampedro, Muñoz, Maestro, Caparrós, González, Guillén, Paz, Abelleira, Giménez, Crispín, Antonino, Chover, Castillo y Peris; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

Ratificar la inclusión del asunto en el orden del día.

Leída la proposición política presentada por el Grupo Municipal Compromís sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“El ferrocarril ha sido desde su implantación en el Estado Español a mediados del siglo XIX, un dinamizador del crecimiento demográfico e industrial. Además de vertebrar el territorio, mejorando la movilidad de personas y mercancías.

Desde los años veinte se han potenciado infraestructuras radiales desde Madrid, quedando desatendidas las infraestructuras transversales, que solo la riqueza inicial de algunas zonas de costa ha paliado en cierta medida.

La comunicación entre Mediterráneo y Cantábrico ha sido siempre deficiente, y más en el caso de las vías férreas.

Desde finales del siglo XIX y a lo largo del siglo XX -a pesar del goteo de promesas- la conexión de las zonas de Aragón y Valencia, se ha realizado pasando por las distantes capitales de Madrid y Barcelona, alejando a amplias zonas del interior peninsular del crecimiento y el desarrollo.

Desde 2001 se viene reivindicando la conexión ferroviaria a través de una línea de altas prestaciones entre el Mediterráneo y el Cantábrico

La reivindicación, que se inició en Teruel, ha ido ganando apoyos en los últimos tiempos, otras provincias, comunidades autónomas y entidades sociales y económicas, ya defienden decididamente la necesidad de esta línea.

La Comunidad Europea se ha ofrecido a financiar el 40% del coste de la infraestructura. Los estudios técnicos realizados para analizar las posibilidades de la línea son numerosos y muy favorables. Aunque han sido aparcados hasta el momento.

Para servir a su propósito, debería tratarse de una doble vía electrificada, adaptada para ser un ferrocarril de altas prestaciones mixtas (viajeros-mercancías). Por donde circulan trenes de Velocidad Alta y Trenes Convencionales. Se comunicarían -de forma directa y rápida- varios puertos marítimos y numerosas plataformas logísticas. Como es el caso de Zaragoza y Sagunto.

Esta idea ha sido defendida en los últimos tiempos, por los empresarios valencianos y aragoneses a través de sus Asociaciones y Confederaciones, también por las Organizaciones Comerciales Portuarias. También por multinacionales, como General Motors, que defienden la necesidad de la línea.

Asimismo, hombres y mujeres de varios partidos políticos, desde diferentes comunidades autónomas, han hecho manifestaciones sobre la potencialidad y el valor estratégico que tiene esta infraestructura.

El protocolo de Kyoto y el Consejo de Europa, recomiendan la utilización del ferrocarril como transporte alternativo al transporte por carretera, como medio más eficiente y con menos emisiones contaminantes.

En esta dimensión, hay que tener en cuenta todo lo que aporta el ferrocarril y que no se cuantifica de forma económica; como es el aspecto ecológico -ya citado-, el bajo nivel de siniestrabilidad del



Excm. Ajuntament de Sagunt

medio, la influencia psicológica en el desarrollo industrial, la vertebración del territorio y su papel en la comunicación entre diferentes comunidades humanas.

La conexión entre el corredor mediterráneo y el eje cantábrico es un aspecto que nos afecta directamente, ya que gran parte de las posibilidades de nuestro puerto comercial y de la economía de nuestra comarca dependen de la existencia de una infraestructura ferroviaria que conectaría Sagunto con el Cantábrico. Existe un polo muy importante en toda la parte del País Vasco y también otro en la zona de Zaragoza. Esta infraestructura está en una situación prácticamente tercermundista y esto está provocando que parte de las mercancías que deben llegar desde Zaragoza a nuestro puerto lo hagan por Tarragona. Esta cuestión es una reivindicación clarísima del tejido empresarial y de la sociedad. Por esto, desde el Ayuntamiento de Sagunto exigimos,

1. Realización de las necesarias inversiones para poner en marcha esta infraestructura de enorme estrategia y potencialidad.
2. Inversiones urgentes en la actual línea entre Sagunto y Zaragoza, en un estado lamentable con limitaciones de espacio, carga y velocidad (con tramos de velocidad máxima de 20 km/hora).
3. Las inversiones necesarias para el mantenimiento y seguridad de las actuales infraestructuras ferroviarias y la continuidad periódica de las mismas, con independencia de que se inicie la nueva infraestructura”.

En el debate, el grupo municipal Popular presenta enmienda de adición consistente en:

“1.-En la exposición de los motivos completaríamos el argumento con varios párrafos:

- Después del “...alejando a amplias zonas del interior peninsular del crecimiento y el desarrollo.” Añadir

Incluso, hemos asistido al cierre de líneas en las últimas décadas del siglo XX por decisión gubernamental, no por falta de tráfico (sirva como ejemplo el cierre de la línea de Caminreal a Calatayud).

- Después del “...Por donde circulen trenes de Velocidad Alta y trenes Convencionales.” Añadir

El beneficio afectaría a 13 provincias (Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Teruel, Zaragoza, Huesca, La Rioja, Pamplona, Álava, Bizkaia, Gipuzkoa y Santander). Uniendo 5 de las capitales más pobladas de todo el Estado Español.

Comunicaría de forma rápida viajeros y mercancías de siete comunidades autónomas (Murcia, Valencia, Aragón, La Rioja, Navarra, Euskadi y Cantabria).

Las personas que podrían ser usuarias potenciales de modo habitual rondarían los 11 millones (una cuarta parte de los habitantes del estado).

Se comunicarían –de forma directa y rápida- varios puertos marítimos y numerosas plataformas logísticas.

2.- En la propuesta que eleva el pleno incluir:

- Cambios de horarios en los actuales trenes de viajeros y una mejora en la política comercial de precios de los mismos, que permitan un aprovechamiento real, que atraiga a un mayor número de viajeros.”

Sometida dicha enmienda a votación, resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales asistentes: 25. Concejales ausentes: 1, Sr. Moreno.- Votos a favor: 24, Señores/as. Alcalde, García, Tarazona, Gil, Torrent, Muniesa, Villar, Peláez, Bono, Sáez, Sampetro, Muñoz, Maestro, Caparrós, González, Guillén, Paz, Abelleira, Giménez, Crispín, Antonino, Chover, Castillo y Peris; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

Aprobar la enmienda de adición presentada por PP.

Incorporada la enmienda aprobada y sometido a votación el fondo del asunto, resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales asistentes: 25. Concejales ausentes: 1, Sr. Moreno.- Votos a favor: 24, Señores/as. Alcalde, García, Tarazona, Gil, Torrent, Muniesa, Villar, Peláez, Bono, Sáez, Sampetro, Muñoz, Maestro, Caparrós, González, Guillén, Paz, Abelleira, Giménez, Crispín, Antonino,



Excm. Ajuntament de Sagunt

Chover, Castillo y Peris; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA: Aprobar la proposición arriba transcrita y debidamente enmendada, que queda redactada de la siguiente manera:

El ferrocarril ha sido desde su implantación en el Estado Español a mediados del siglo XIX, un dinamizador del crecimiento demográfico e industrial. Además de vertebrar el territorio, mejorando la movilidad de personas y mercancías.

Desde los años veinte se han potenciado infraestructuras radiales desde Madrid, quedando desatendidas las infraestructuras transversales, que solo la riqueza inicial de algunas zonas de costa ha paliado en cierta medida.

La comunicación entre Mediterráneo y Cantábrico ha sido siempre deficiente, y más en el caso de las vías férreas.

Desde finales del siglo XIX y a lo largo del siglo XX -a pesar del goteo de promesas- la conexión de las zonas de Aragón y Valencia, se ha realizado pasando por las distantes capitales de Madrid y Barcelona, alejando a amplias zonas del interior peninsular del crecimiento y el desarrollo. Incluso, hemos asistido al cierre de líneas en las últimas décadas del siglo XX por decisión gubernamental, no por falta de tráfico (sirva como ejemplo el cierre de la línea de Caminreal a Calatayud).

Desde 2001 se viene reivindicando la conexión ferroviaria a través de una línea de altas prestaciones entre el Mediterráneo y el Cantábrico

La reivindicación, que se inició en Teruel, ha ido ganando apoyos en los últimos tiempos, otras provincias, comunidades autónomas y entidades sociales y económicas, ya defienden decididamente la necesidad de esta línea.

La Comunidad Europea se ha ofrecido a financiar el 40% del coste de la infraestructura. Los estudios técnicos realizados para analizar las posibilidades de la línea son numerosos y muy favorables. Aunque han sido aparcados hasta el momento.

Para servir a su propósito, debería tratarse de una doble vía electrificada, adaptada para ser un ferrocarril de altas prestaciones mixtas (viajeros-mercancías). Por donde circulan trenes de Velocidad Alta y Trenes Convencionales. Se comunicarían -de forma directa y rápida- varios puertos marítimos y numerosas plataformas logísticas. Como es el caso de Zaragoza y Sagunto. El beneficio afectaría a 13 provincias (Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Teruel, Zaragoza, Huesca, La Rioja, Pamplona, Álava, Bizkaia, Gipuzkoa y Santander). Uniendo 5 de las capitales más pobladas de todo el Estado Español.

Comunicaría de forma rápida viajeros y mercancías de siete comunidades autónomas (Murcia, Valencia, Aragón, La Rioja, Navarra, Euskadi y Cantabria).

Las personas que podrían ser usuarias potenciales de modo habitual rondarían los 11 millones (una cuarta parte de los habitantes del estado).

Se comunicarían -de forma directa y rápida- varios puertos marítimos y numerosas plataformas logísticas.

Esta idea ha sido defendida en los últimos tiempos, por los empresarios valencianos y aragoneses a través de sus Asociaciones y Confederaciones, también por las Organizaciones Comerciales Portuarias. También por multinacionales, como General Motors, que defienden la necesidad de la línea.

Asimismo, hombres y mujeres de varios partidos políticos, desde diferentes comunidades autónomas, han hecho manifestaciones sobre la potencialidad y el valor estratégico que tiene esta infraestructura.

El protocolo de Kyoto y el Consejo de Europa, recomiendan la utilización del ferrocarril como transporte alternativo al transporte por carretera, como medio más eficiente y con menos emisiones contaminantes.

En esta dimensión, hay que tener en cuenta todo lo que aporta el ferrocarril y que no se cuantifica de forma económica; como es el aspecto ecológico -ya citado-, el bajo nivel de siniestrabilidad del medio, la influencia psicológica en el desarrollo industrial, la vertebración del territorio y su papel en la comunicación entre diferentes comunidades humanas.



Excm. Ajuntament de Sagunt

La conexión entre el corredor mediterráneo y el eje cantábrico es un aspecto que nos afecta directamente, ya que gran parte de las posibilidades de nuestro puerto comercial y de la economía de nuestra comarca dependen de la existencia de una infraestructura ferroviaria que conectaría Sagunto con el Cantábrico. Existe un polo muy importante en toda la parte del País Vasco y también otro en la zona de Zaragoza. Esta infraestructura está en una situación prácticamente tercermundista y esto está provocando que parte de las mercancías que deben llegar desde Zaragoza a nuestro puerto lo hagan por Tarragona. Esta cuestión es una reivindicación clarísima del tejido empresarial y de la sociedad. Por esto, desde el Ayuntamiento de Sagunto exigimos:

PRIMERO: Realización de las necesarias inversiones para poner en marcha esta infraestructura de enorme estrategia y potencialidad.

SEGUNDO: Inversiones urgentes en la actual línea entre Sagunto y Zaragoza, en un estado lamentable con limitaciones de espacio, carga y velocidad (con tramos de velocidad máxima de 20 km/hora).

TERCERO: Las inversiones necesarias para el mantenimiento y seguridad de las actuales infraestructuras ferroviarias y la continuidad periódica de las mismas, con independencia de que se inicie la nueva infraestructura.

CUARTO: Cambios de horarios en los actuales trenes de viajeros y una mejora en la política comercial de precios de los mismos, que permitan un aprovechamiento real, que atraiga a un mayor número de viajeros.