**Las organizaciones empresariales de la Comunidad Valenciana, Aragón, Castilla y León, Cantabria y La Rioja instan al Gobierno de España a que el Corredor Cantábrico-Mediterráneo se incorpore a la Red Transeuropea de Transporte para 2030**

**Logroño, 7 de marzo de 2024.-** Las organizaciones empresariales respaldadas en el Foro Impulso celebrado en Logroño por los Gobiernos de Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Aragón y la Comunidad Valenciana, han firmado la “Declaración por el impulso al desarrollo del Corredor de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo para el tráfico de mercancías y viajeros”.

En la Declaración, las organizaciones empresariales instan al Gobierno de España para que el conjunto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo se incorpore a la red TEN-T Básica con el compromiso de finalización en el año 2030 y abogan para que la modernización, el incremento de capacidad de transporte y la mejora de las prestaciones de los servicios ferroviarios de viajeros y mercancías, en toda la extensión del Corredor, tanto en el eje central Sagunto-Teruel-Zaragoza-Logroño-Miranda de Ebro-Pamplona-Bilbao-Santander, como en la conexión Soria-Castejón.

Estas actuaciones se concretan en los siguientes extremos:

• Destacar la importancia del ferrocarril como una herramienta esencial de sostenibilidad económica para el transporte de viajeros y mercancías.

• Modernización categórica de la que derive un importante incremento de la capacidad de transporte de mercancías y viajeros del mencionado Corredor ferroviario y la articulación del conjunto de éste como factor de competitividad y desarrollo empresarial y territorial.

• Mejora generalizada de la capacidad y flexibilidad de explotación, aumento de la calidad del servicio y mayor seguridad, fiabilidad y confort, así como el incremento de las velocidades máximas y comerciales de circulación (con la consiguiente reducción de los tiempos de viaje), en los trenes de viajeros y la potenciación de la competitividad (más capacidad de carga, aumento de la eficiencia en el transporte, mayor longitud de trenes, reducción de costes) en cuanto a los servicios de mercancías.

• Para la obtención de estas mejoras será necesario contemplar a medio plazo, la dotación en todos los tramos de este corredor, de características técnicas y operativas de línea convencional más moderna posible: vía doble, electrificada y equipada con señalización clásica con ATP digital o ETCS, con gálibo P420, cargas admisibles de 22,5 toneladas por eje y apartaderos según normas europeas, de 750m. Por estos tramos deberán poder circular trenes de viajeros a velocidades máximas de 200 kph y trenes de mercancías altamente competitivos, incluidos los denominados de Autopista Ferroviaria.

• Atención especial a la adecuación de los accesos a los grandes nodos logísticos, así como a otros nodos menores de su área de influencia, para garantizar la capacidad y eficacia de todas las operaciones relacionadas con el Corredor.

• Realización de un estudio y puesta en valor del potencial del Corredor Cantábrico-Mediterráneo como servicio de transporte y logístico de Autopistas Ferroviarias.

• La elaboración de un Plan Nacional de Transporte del que derive un Plan de Infraestructura Ferroviaria 2025-2040, con un orden de prioridades y presupuesto y una programación temporal, adecuados y consensuados con todos los agentes en el que debe estar incluido, como un eje prioritario, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que se sumará a todos los demás corredores con los que se relaciona, que también habrá que considerar.

• La creación de una Comisión de seguimiento ejecutiva, cogestionada por las respectivas Comunidades Autónomas y donde se integre definitivamente a las organizaciones empresariales y agentes de la Sociedad Civil.

El presidente de la Federación de Empresas de La Rioja (FER), **Jaime García-Calzada,** ha señalado que *“este Foro se ha convertido en un hito histórico para todos nosotros, porque nos reúne en un objetivo y un deseo irrenunciables, como es el de impulsar una infraestructura absolutamente fundamental en el desarrollo económico y en la cohesión social de nuestras regiones. Regiones que representamos el 29% del PIB nacional y con un área de influencia de 17 millones de personas”. Y ha añadido que el Corredor Cantábrico-Mediterráneo “deber estar abierto a las singularidades de cada región, vertebrando a nuestros territorios, ciudades, municipios de la periferia y a las zonas más despobladas”.*

Por su parte, el presidente de la Confederación Empresarial Valenciana (CEV)**, Salvador Navarro,** ha coincidido con el presidente de la Federación de Empresas de La Rioja (FER), al definir este Corredor *“como un eje estratégico para el progreso de nuestro tejido empresarial y nuestras regiones”*. Navarro ha criticado que el diseño radial de las infraestructuras haya perjudicado históricamente las conexiones de las zonas periféricas y frenado, por tanto, su potencial, y ha defendido que el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, *“es necesario para convertirnos en la puerta sur de Europa, lo cual requiere de unas instalaciones portuarias eficientes, como las que tenemos, pero también de la conexión de estos puertos y de los parques empresariales con un eje ferroviario de alta capacidad”*. Por último, ha denunciado que *“falta una verdadera voluntad política desde el Gobierno central por acelerarlo”.*

El presidente de CEOE Aragón**, Miguel Marzo,** ha subrayado la importancia de este corredor para las empresas de Aragón ya que “*contamos con puertos muy cercanos en kilómetros en Levante y el Cantábrico, pero lejanos por tiempos y costes con la situación actual de las infraestructuras, lo que limita la competitividad y capacidad de exportación”*. El Corredor Cantábrico-Mediterráneo *“optimizará este potencial y articulará el transporte de mercancías entre las comunidades autónomas, sus plataformas logísticas como PLAZA, la mayor del sur de Europa, y los puertos, ganando intermodalidad, eficiencia y sostenibilidad”.*

Ha incidido, además, en su *“capacidad de vertebración territorial, de la que es ejemplo Teruel”, y en la urgencia de que se complete cuanto antes, sin postergar más tramos y modernizaciones que llevan tiempo sin alcanzar el ritmo necesario”.*

El vicepresidente de CEOE Castilla y León, **José Ignacio Carrasco**, ha explicado que*“no podemos perder el tren del futuro, y por eso demandamos este impulso al Corredor Cantábrico-Mediterráneo, para nosotros prioritario, pues es el canal de conexión natural y directo del futuro ramal Soria-Castejón, y porque, además, reforzará el nudo logístico de Miranda de Ebro en Burgos.*

 *“Sabiendo que, quien esté al margen del transporte ferroviario, estará al margen del futuro, se hace imprescindible abogar por esa necesaria accesibilidad y conectividad ferroviaria de todas las regiones de Europa, incluidas las regiones montañosas, así como las zonas escasamente pobladas, tal y como establece taxativamente la Comisión Europea en sus diferentes reglamentes sobre la Red Transeuropea de Transporte”, ha añadido.*

*Por ello, ha continuado, “desde CEOE Castilla y León seguiremos trabajando activamente con nuestros homólogos de Cantabria, La Rioja, Aragón, y Comunidad Valenciana, así como con nuestro Gobierno regional, para conseguir que dicho Corredor, y la conexión del mismo con Soria, sea una realidad lo antes posible”.*

Por su parte, el presidente de CEOE-CEPYME Cantabria, **Enrique Conde**, ha dicho que “*nuestra presencia hoy en este acto, tanto del gobierno regional como de la patronal cántabra es en sí un acto de apoyo a la declaración, pero sobre todo es un acto de apoyo a la acción. Necesitamos infraestructuras sostenibles, capaces, accesibles y versátiles que permitan conectar personas, empresas, mercancías y territorios. Siendo realistas, para Cantabria lo más factible es la conexión directa y rápida por tren -de personas y mercancías- con Bilbao. No obstante, nuestro apoyo al Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo es el apoyo a una infraestructura cuya modernización y mejora de capacidad es justamente lo que históricamente estamos defendiendo los empresarios de todas las regiones por las que discurre*”.

Más adelante ha señalado que “*las infraestructuras de transporte deben servir para vertebrar económica y socialmente todos los territorios por los que transita y para ello es importante la activación de las inversiones necesarias*”.