

ALEGACIONES al “Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad València-Castelló”, de 2021

D. / D^a _____, con DNI _____, en representación de la entidad _____ / o en nombre propio, con domicilio a efectos de notificación en _____, comparece y presenta las siguientes alegaciones al “*Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad València-Castelló*”, expuesto al público el 27 de octubre de 2021 (BOE Núm. 257), por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Medio Urbano.

1 – Sobre el proceso de participación

Tal como se ha planteado la información pública, se ha optado por una participación restringida, el mínimo legal, un mes, inviable para analizar unas propuestas de esta envergadura y extensión desde la Sociedad Civil.

No se ha cumplido la exigencia legal de que la participación/información se haya producido ya DESDE LA FASE PREVIA, no se han discutido los objetivos y alternativas antes de trazar los planos, se ha dado por bueno y determinante un Convenio sin duda ya caducado, firmado por Administraciones que han cambiado desde entonces, y sobre todo, con una realidad que ha cambiado radicalmente, con la manifestación de los impactos del Cambio Climático, elemento de referencia ineludible, que, sin embargo, no aparece referenciado en los actuales Estudios Informativos.

Se alude en este Estudio Informativo (EI) a estudios previos, también caducados, para repetir y cerrar el abanico de alternativas. Así, se nos ha dado un Estudio Informativo con unas opciones ya delimitadas, sin considerar otras alternativas que se han venido planteando desde diversos Ayuntamientos y colectivos profesionales. Proponer definirse sobre una serie de trazados alternativos, con diferentes costes e impactos, pero sin permitir discutir sobre otras posibles alternativas diferentes, no es un verdadero proceso de participación.

El proceso de participación elegido parece buscar eludir los derechos fundamentales de la ciudadanía a una información completa, y a una oportunidad de participación en las decisiones sobre los proyectos y las inversiones públicas.

2 – Sobre la validez de los antecedentes

En el “*Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad València-Castelló*”, de 2021, se destaca como

“principal antecedente el Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: València-Castelló (2002), que fue sometido al procedimiento de evaluación ambiental hasta obtener la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA). Fue aprobado definitivamente con fecha 19 de junio de 2006.”

(ANEJO Nº 2. Estudio de Alternativas Fase I, Punto 2).

Es decir: en el proyecto del 2002 se trataba de continuar la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-València, para prolongarla hasta Castelló, dentro del objetivo del Gobierno de aquel momento de comunicar todas las capitales de provincia con la capital del Estado con trenes AVE.

Esta era una decisión política tomada sin consideración de necesidad, alternativas, ni costes, que ha llevado a una burbuja de endeudamiento de ADIF que se estimaba recientemente en unos 60.000 millones de euros. Y, a pesar de no haberse concluido, en España tenemos ya el “privilegio” de disponer de la red ferroviaria de Alta Velocidad mayor del mundo, pero con el menor índice de utilización (viajeros/Km). Los principales economistas especialistas en transporte de las universidades españolas, e incluso el mismo Tribunal de Cuentas, se han cuestionado en los últimos años la elección del “modelo AVE” para la red ferroviaria española, su nula rentabilidad económica y social, y el gran coste de oportunidad al absorber recursos y endeudamiento público.

La necesidad de justificación de este tramo de LAV llevó a publicar en 2002 un inverosímil Estudio de Demanda, que atribuía unos desplazamientos en AVE de 6 millones de viajeros/año, entre Madrid y Castelló (ciudad que entonces contaba con apenas 150.000 habitantes).

Se trata, por tanto, de un proyecto de hace unos 20 años, que no se ha materializado, por diversas razones, y que ahora pretende recuperarse dentro del planteamiento del Corredor ferroviario mediterráneo.

En el presente proyecto se afirma que

“A pesar de que la DIA ha caducado, ha servido de base para la redacción de una serie de proyectos constructivos, que a su vez han sido de utilidad para la redacción del presente nuevo Estudio Informativo”.

Pero la demora en la ejecución del proyecto, a pesar de estar aprobado en 2006, y contar con DIA favorable, demuestra su inviabilidad y la inconsistencia del mismo, y obligaría a una reconsideración de todo el proyecto, no a su renovación casi literal. Su reciclado para argumentar el actual proyecto (2021) como partiendo de una decisión ya tomada, carece de justificación. Un mal proyecto, caducado por inviable, no puede justificar la repetición del mismo 20 años después.

3- Sobre la incoherencia de la política de transporte

La presente propuesta de LAV València-Castelló se hace sin disponer de un estudio del conjunto de las necesidades de transporte, a pesar de los objetivos enunciados en diferentes momentos por la Administración de potenciar el transporte ferroviario, por racionalidad y para poder cumplir los compromisos de reducción de emisiones de efecto invernadero.

Teóricamente, esta nueva línea LAV formaría parte del denominado Corredor ferroviario Mediterráneo, planteado tanto para viajeros como para mercancías, pero no se manifiesta ninguna voluntad de transferir mercancías del camión al ferrocarril. En las previsiones de demanda del Estudio Informativo, se contempla un crecimiento mínimo de la circulación de trenes de mercancías, insuficiente para sustituir a los camiones como principal medio de transporte en este corredor.

Se trata, exclusivamente, del “encaje” de una nueva línea de Alta Velocidad, vinculada con la construcción de un Túnel Pasante y una nueva Estación Enterrada, decisiones políticas sin relación con las necesidades reales del transporte del área de València.

Mientras tanto, **los grandes proyectos de ampliación de carreteras del mismo Ministerio de Transporte sí que van tozudamente adelante, en diferentes fases (V-21, A-7-Bypass, V-30, V-31), contribuyendo a la atracción de viajeros y mercancías a la red viaria, con completo desprecio de la supuesta política oficial de transporte, y de la situación de emergencia climática.**

4 – Sobre el estudio de demanda

La tabla de la previsión de evolución de tráficos en el tramo València-Sagunt, dirección València, presentada en el Estudio Informativo plantea un escaso y extraño crecimiento del número de servicios ferroviarios, que incluso en el caso de la Media distancia registra una reducción progresiva de servicios.

Sagunt - Valencia Nord	HIPÓTESIS DE CRECIMIENTO DE SERVICIOS									
	Hipótesis base					Hipótesis optimista				
	VLD	VMD	Cerc	Merc	TOTAL	VLD	VMD	Cerc	Merc	TOTAL
2019	18	7	42	6	73	18	7	42	6	73
2026	30	4	42	14	90	30	7	42	18	97
2030	-	-	-	-	-	37	7	42	20	106
2040	34	4	42	18	98	-	-	-	-	-
2050	37	4	42	20	103	42	7	42	27	118

(FASE I MEMORIA, diciembre 2020. 4.2 ESTUDIO FUNCIONAL)

Sorprende que, en las previsiones de tráfico (circulación en un sólo sentido), incluso ya con la nueva LAV propuesta, las ramas de larga Distancia (VLD), fundamentalmente AVE, se dupliquen (de 18 a 37, en cada sentido), mientras que las de Media Distancia (VMD) se reduzcan, y las de Cercanías se mantengan en su nivel actual de 42 en un horizonte de 30

años, hasta 2050, y eso tanto en la “hipótesis base” como en la “optimista”. La circulación de trenes de mercancías, por su parte, tiene un crecimiento lento, expresando una renuncia a la idea del Corredor ferroviario Mediterráneo como eje del transporte de mercancías.

Apenas 103 trenes circulando en cada sentido en el año 2050, en el tramo de más densidad (que integra, desde Sagunt, también el Corredor de Aragón y el Cantábrico), entre las dos plataformas ferroviarias (la actual más la LAV), muestra un escenario de sobredimensionamiento de la infraestructura, y por lo tanto de despilfarro de recursos financieros públicos. En cualquier caso, a pesar del optimismo en cuanto al crecimiento de la Alta Velocidad, las cifras totales de circulaciones se mantienen a unos niveles bajísimos, teniendo en cuenta que se trataría de un corredor con 4 vías. Unas cifras inferiores a las circulaciones en el actual corredor sur ferroviario actual de València.

Estas previsiones resultan contradictorias, por otra parte, con el Estudio Informativo presentado paralelamente al aquí comentado (“*Estudio Informativo del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de València*”, 2021), donde se afirmaba que, con el *Túnel Pasante*, los trenes de Cercanías procedentes del Sur continuarían viaje hacia el Norte, hasta Castelló, o como mínimo hasta Sagunt, y que se incrementaría hasta en un 25% los viajeros de Cercanías, y se supone que, por tanto, las unidades en circulación en el tramo considerado. Esta incoherencia muestra la escasa coordinación y fiabilidad de ambos Estudios Informativos.

Por ello sorprende el análisis y las Conclusiones Globales de este Estudio Informativo, cuando afirma que:

“En el caso de que se cumplan las previsiones normales de crecimiento de servicios, el análisis muestra que la nueva infraestructura resultaría claramente necesaria a partir de 2050 pero podría resultar necesaria en el entorno del horizonte 2040 si no se consigue una adecuada reordenación de la explotación.

Como conclusión se establece que la nueva Línea de Alta Velocidad València-Castelló, objeto del Estudio Informativo, es necesaria desde el punto de vista de la capacidad para albergar los previsibles incrementos de demanda de viajeros y mercancías en el corredor, en el entorno del horizonte 2040 según la hipótesis base de crecimiento de servicios, y en el horizonte de 2030 para la hipótesis optimista.”

(FASE I MEMORIA, diciembre 2020. Conclusiones Globales Del Estudio)

En relación con el estancamiento de los trenes de cercanías en los niveles actuales, en un horizonte de ¡30 años!, frente al crecimiento de los de Alta Velocidad, se interpreta que el viajero va a priorizar la ganancia de tiempo, en trenes más rápidos, sin paradas intermedias entre València y Castelló, aceptando pagar varias veces más por dicho servicio, para ganar unos minutos. En realidad, la experiencia demuestra que muchos viajeros preferirían pagar las tarifas de Cercanías, a costa de unos minutos más de viaje. Además, hay que tener en cuenta que los trenes de Cercanías garantizan mucha más accesibilidad, precisamente por sus paradas intermedias, y que gran parte de los viajeros no tienen como

origen o destino ambas capitales, sino poblaciones intermedias. Los trenes de cercanías semidirectos (como los Civis) supondrían una mejora suficiente de tiempo para los principales destinos, sin incremento del billete.

Los cálculos de saturación de la actual plataforma no son creíbles. El Estudio Informativo de la LAV de 2003 ya hablaba del riesgo de próxima saturación, y al cabo de 20 años no se ha producido esta saturación de ninguna manera. Al contrario, la introducción de sistemas de control del tráfico, como el ERTS y la construcción de apartaderos de 750 aumentaron la capacidad de este corredor hasta en un 40%, como afirmó un anterior Ministro de Fomento (Íñigo Gómez de la Serna), en la inauguración de dichos sistemas.

5 - No consideración de las necesidades de transporte de mercancías del Corredor Mediterráneo

Habría que integrar las exigencias del transporte de mercancías, contando con un pase masivo de las mercancías del camión al ferrocarril, como se reclama desde las instituciones europeas para reducir las emisiones de efecto invernadero (en su mayor parte debidas al sector del transporte) y reducir la accidentalidad. Pero, sin embargo, no resulta creíble que el corredor mediterráneo de mercancías pase por el túnel de El Cabanyal, a menos que se acepte el estancamiento de los trenes de mercancías a los niveles actuales, o los que se contemplan en el Estudio Informativo.

En la consideración del tráfico de mercancías parece que sólo se toma en consideración el generado por el puerto de València y su propuesto acceso norte, y por tanto los trenes de mercancías podrían ir desde Sagunt al puerto por el túnel de El Cabanyal, vaciado de la circulación de trenes de cercanías por el *Túnel Pasante*.

Pero esta visión es reduccionista, ya que en realidad la exportación de las PYMES valencianas sale fundamentalmente en camión, no por barco. La casi única exportación marítima valenciana es el azulejo de la Plana, que en parte se cargaba en el puerto de Castelló, hasta que la naviera MSC ha decidido no embarcarlo allí, y en su lugar hacerlo desde València. La factoría Ford de Almussafes sí que genera viarios trenes diarios hacia y desde el Norte de Europa, que cambian los ejes en la frontera de Port Bou.

Sin embargo, la exportación valenciana y la del sur (producción hortofrutícola de Murcia y Almería) circula en camión, por la AP-7 y otras vías paralelas, aunque nada más pasar la frontera (en Le Boulou y en Perpinyà) tiene opción (y presión) para ser cargados en un tren, y atravesar así toda Francia.

En el Estudio Informativo de la Red Arterial Ferroviaria de València, presentada simultáneamente al Estudio Informativo de la LAV València-Castelló, se hace una pequeña referencia de pasada a una propuesta presentada por un equipo de profesionales valencianos, de construir un "by-pass ferroviario de mercancías", con estaciones intermodales en Fuente del Jarro y Riba-Roja, para facilitar la transferencia de cargas al ferrocarril.

Además de los camiones con mercancías de origen valenciano, están todos los que circulan de paso, procedentes de Marruecos o de Andalucía y Murcia. Cuando se contempla el “tren de camiones” que circula por la A-7 (by-pass), cuesta entender que se ignore la necesidad de que el máximo de estas mercancías pase al ferrocarril. Pero mientras tanto el mismo Ministerio de Transportes (Dirección General de Carreteras) tiene en marcha la ampliación del by-pass, para que circulen más camiones.

En la justificación de esta duplicación del *by-pass*, que discurre de Norte a Sur por la comarca de l’Horta de València, se afirmaba que

“soporta un tráfico cercano a los 110.000 vehículos diarios, de los cuales, entre un 20% y un 25% son vehículos pesados. En 2019 registró 206 accidentes, 60 de ellos con víctimas y un 44% con camiones involucrados”.

Estas cifras de unos 25.000 camiones que circularían por la A-7 ofrecen un ejercicio sencillo: si nos planteáramos el objetivo de **transferir un 20% de las cargas de los camiones al ferrocarril** (objetivo modesto e insuficiente en la situación de crisis climática y con el compromiso de reducir las emisiones de efecto invernadero):

- El 20% de 25.000 son unos 5.000 camiones/día
- En cada tren de mercancías de 750 m cabe la carga equivalente a unos 50 camiones
- Esto nos daría una circulación de 100 trenes/día (50 en cada sentido), que interferiría, esta vez sí, con los trenes de cercanías y regionales que compartirían la plataforma ferroviaria actual, al menos hasta el túnel de El Cabanyal.
- No es admisible, por otra parte, que tantos trenes pasen por dentro de la ciudad de València, por el túnel de El Cabanyal, máxime si este desplazamiento del camión al ferrocarril continuara creciendo, como resulta deseable.

Por tanto, **para calcular las necesidades y distribución de los tráficos ferroviarios hay que integrar una apuesta decidida por transferir mercancías del camión al ferrocarril, y resulta evidente que la necesidad de solucionar el paso de los trenes cargueros, por fuera de la ciudad, resulta prioritaria, por encima de la creación de una nueva Línea de Alta Velocidad para viajeros.**

6 – Sobre la necesidad o conveniencia de una LAV

En el Estudio Informativo se relativiza la ventaja, en términos de velocidad, de la nueva Línea de Alta Velocidad (LAV) propuesta:

“Los condicionantes funcionales principales parten del diseño de una línea de Alta Velocidad, esta se diseña en ancho estándar y con parámetros adecuados que permiten la circulación de trenes de viajeros. Otra variable determinante es la velocidad de diseño, se plantean los trazados en planta con los parámetros más generosos que la orografía y los condicionantes medioambientales, urbanísticos y geotécnicos permiten, pensando en una velocidad objetivo de 350

km/h, aunque dadas las especiales características del corredor València-Castellón en cuanto a la coexistencia de importantes valores naturales con fuertes crecimientos urbanos se plantean alternativas con velocidad de 220 Km/h e incluso 130-140 km/h en alguna alternativa”.

Anejo No 2. Estudio de Alternativas Fase I (Escala 1:25.000). 3. Condicionantes Previos

La exigencia de velocidades de “hasta 350 kph” se reconoce que es exagerada, es imposible de encajar en una zona tan densamente habitada como la franja costera valenciana, y el mismo Estudio Informativo reconoce que en todo caso sería excepcional. Dicho de otra manera, velocidades de 200 kph o poco más, como alcanzaban el Euromed o el Alvia procedente de Madrid, antes de la nefasta instalación del denominado tercer hilo, son mucho más razonables y adecuadas para este tramo. Esta actuación de introducción del tercer hilo, en lugar del pase de este tramo directamente a ancho internacional, ha producido la paradoja de que mientras aquellos trenes podían circular a 200 kph, o algo más, los actuales “AVE de verdad” procedentes de Madrid no pueden hacerlo a velocidades superiores de 160 kph.

La línea actual, ya modernizada, y dotada de apartaderos aptos para trenes de mercancías de 750 m., como ya se están construyendo, daría una velocidad regular, competitiva, del orden de 220 kph, como antes de la introducción del “tercer hilo”. Esta, de hecho, es ya “Alta Velocidad”, según los estándares de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC). Convendría para ello revertir la decisión de instalación del “tercer hilo”, para pasarla a ancho internacional (UIC), como está previsto hacer en fecha próxima para el tramo Castelló-Camp de Tarragona).

La insistencia a estas alturas de la necesidad de una línea exclusiva para Alta Velocidad (LAV) de la más alta gama, choca con la evidencia del fracaso económico de estas líneas en España, puesta de relieve por los economistas especializados en transporte, y por el mismo Tribunal de Cuentas. Significa un retroceso técnico y metodológico respecto a las decisiones de los anteriores equipos del Ministerio de Fomento, que ya hablaban de una Línea de Altas Prestaciones, con usos compartidos por todo tipo de circulaciones.

Se trata de una decisión política, no racional desde el punto de vista de la eficiencia ferroviaria ni de la rentabilidad de las inversiones públicas.

De hecho, el tramo Vandellòs-Castelló, cuya modernización va a iniciarse próximamente, será de estas características “de altas prestaciones”: ancho UIC y uso compartido por todo tipo de servicios.

Esta nueva LAV, no encajaría ni por el norte (desde Castelló) ni por el sur (el *Túnel Pasante* de València) con líneas de estas características, ya que ambos tramos serían compartidos por todo tipo de servicios. La actual línea modernizada y con ancho internacional, apta para uso general, se catalogaría como “de Altas prestaciones” con capacidad para circulaciones de Alta Velocidad (220 kph), y si se trasladaran los trenes de mercancías a un corredor exterior (en el eje del actual by-pass), aumentaría de forma notable su capacidad de circulación.

“En lo que respecta a la velocidad de diseño, en este Estudio Informativo se plantean los trazados en planta con los parámetros más generosos que la orografía y los condicionantes medioambientales, urbanísticos y geotécnicos permiten, pensando en una velocidad objetivo de 350 km/h, aunque dadas las características especiales del corredor València-Castelló en cuanto a la coexistencia de importantes valores naturales con fuertes crecimientos urbanos se plantean alternativas con velocidades más limitadas en algunos tramos.”

(Anejo No 2. Estudio de Alternativas Fase I (Escala 1:25.000) Conclusiones Globales del Estudio Informativo)

No tiene sentido, de ninguna de las maneras, la creación de una nueva LAV diseñada para velocidades de 350 kph, cuando se sabe, y se reconoce, en el mismo Estudio Informativo, que esta velocidad es impensable en un corredor tan densamente habitado como el Mediterráneo, en el tramo València-Castelló, y cuando otros tramos de dicho corredor no serán LAV, sino de uso general.

7 – Sobre los trazados propuestos

No queremos entrar a discutir o proponer alguno de los trazados propuestos en este Estudio Informativo de la LAV València-Castelló, ya que, por una parte, **todos causarían graves impactos en zonas de huerta y habitadas, y son igualmente innecesarios.** En el Estudio de trazados del EI se plantean diferentes impactos o costes, para evaluarlos y compararlos mediante un estudio multifactorial, pero todos son inaceptables.

No es admisible que se nos anime a elegir alternativas teniendo que decidir la cantidad de huerta protegida que se sacrifica. Huerta protegida por la *Ley de la Generalitat Valenciana de Protección de la Huerta*, vulnerando la finalidad y el alcance de dicha protección (Ley 5/2018, de 6 de marzo).

En la medida que el tramo discurriría en paralelo a una línea ya existente (y, como se ha demostrado, muy lejos de la saturación), su posible construcción incumpliría la legislación vigente, por cuanto el artículo 230 de la ley de Ordenación del transporte establece que:

"No procederá el establecimiento o ampliación de líneas de ferrocarriles de transporte público cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

1.2.1) Que la línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otras líneas ya existentes

1.2.2) Que la construcción y explotación no se planee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables

Igualmente, el **Reglamento de la Ley de Ordenación del transporte** (RD 1211/1990) obliga a incluir en un proyecto de nueva infraestructura:

Art 227. a) La memoria y anejos describirán ... con especial referencia a los posibles modos de transporte en competencia y las previsiones sobre la misma,

los costes y tarifas a aplicar, indicadores socio económicos de política territorial y estudio detallado de los balances y Cuentas de Resultados previsibles a corto, medio y largo plazo.

Art 229. "Cuando el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias se haga con cargo a fondos de inversiones públicos ... exigirá la evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento"

Aunque en el Estudio Informativo se incluyen apartados referentes (formalmente) a estas condiciones, en realidad, como hemos demostrado a largo de estas alegaciones, la justificación de la necesidad del proyecto y su balance económico y social están muy lejos de demostrarse.

Respecto a la normativa ambiental, hay que decir que el RD 28.6.86 n.º 1302 sobre Estudio de Impacto Ambiental, en su artículo 2-1 dice que se tienen que estudiar diferentes alternativas para una obra nueva. Esto se interpreta por la Administración, en el mejor de los casos, como la obligación de dibujar diferentes "variantes" del mismo proyecto, para hacer elegir la que previamente había decidido el promotor, presentándola como la menos impactante. Pero de hecho entre estas "alternativas" se tendrían que plantear diferentes soluciones globales, y compararlas. No es correcto, por ejemplo, comparar las prestaciones conseguidas con una línea nueva con la situación actual exclusivamente, pero no con la mejora de la existente, sin obligar a la creación de un corredor ferroviario nuevo.

La opción de elegir diferentes trazados resulta una burla del proceso de participación, ya que no se trata en realidad de diferentes alternativas, sino de variantes de la misma alternativa.

8 – Conclusiones y propuestas: la retirada del Proyecto de LAV

La LAV València-Castelló se supone que es parte del conjunto de soluciones para la red arterial de València, pero como se ha demostrado a lo largo de este escrito de alegaciones, su propuesta **se trata de una decisión política tomada previamente a los Estudios Informativos**, hace toda una generación, sin consideración del conjunto de necesidades y problemas del transporte ferroviario de la comarca, ni los cambios producidos de riesgos climáticos y necesidad de cambio de modelo. No está demostrado que sea una obra necesaria, al menos en un horizonte muy largo. Además, está directamente vinculada con otras obras, suponiendo, en su conjunto, un volumen de inversión pública de dudosa capacidad de ejecución:

"En cualquier caso, la ejecución de la nueva Línea de Alta Velocidad València-Castellón implica, necesariamente, la ejecución previa del Eje Pasante Norte-Sur de la RAF de València."

(Anejo No 2. Estudio de Alternativas Fase I (Escala 1:25.000) Conclusiones Globales del Estudio Informativo)

Por estas razones, **esta Alegación solicita:**

1 - la retirada del proyecto de nueva LAV València-Castelló, rechazando todos los trazados propuestos.

2 - la mejora urgente de las redes de Cercanías de València, de Castelló y de Alicante, así como de otras líneas pendientes de modernización, como la Xàtiva-Alcoi, dedicando suficientes recursos de inversión

3 - la consideración de alternativas ferroviarias globales para el área de València, que proporcionen una solución a las necesidades de transporte de viajeros, y del paso del Corredor Mediterráneo de mercancías

4 – medidas efectivas para la transferencia de cargas de la carretera al ferrocarril, y la priorización de inversiones en circunvalaciones y centros de transferencia para el transporte ferroviario de mercancías

5 – consecuentemente con lo anterior, se reclama la paralización de los proyectos de ampliación del viario de gran capacidad (V-21, A-7, V-30, V-31...)

En València , a de de 2021

Firmado,

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y MEDIO URBANO.

PLAZA DE LOS SAGRADOS CORAZONES, 7, 28071-MADRID