

**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**


**Grupo  
Socialista**

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tenemos el honor de dirigirnos 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 Cantábrico-Mediterráneo**, para su debate en la Comisión de Fomento.


Carrera de San  
Jerónimo, 40  
28014 Madrid

En el Congreso de los Diputados, a 6 de febrero de 2018

  
EL DIPUTADO  
CÉSAR J. RAMOS ESTEBAN


  
EL DIPUTADO  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

  
LA DIPUTADA  
ANA BOTELLA GÓMEZ

  
EL DIPUTADO  
CIPRIÁ CISCAR CASABÁN

  
EL DIPUTADO  
OSCAR GALEANO GRACIA

  
LA DIPUTADA  
SUSANA SUMELZO JORDÁN

  
EL DIPUTADO  
CÉSAR LUENA LÓPEZ

  
EL DIPUTADO  
JESÚS MARÍA FERNÁNDEZ DÍAZ

  
LA DIPUTADA  
ESTHER PEÑA CAMARERO

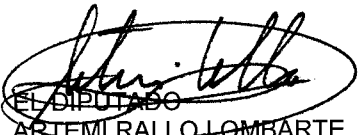
  
EL DIPUTADO  
JOSÉ JAVIER LASARTE IRIBARREN

  
EL DIPUTADO  
ODÓN ELORZA GONZÁLEZ

  
EL DIPUTADO  
PATXI LÓPEZ ÁLVAREZ

  
EL DIPUTADO  
IGNACIO URQUIZU SANCHO

  
EL DIPUTADO  
RICARDO CORTÉS LASTRA

  
EL DIPUTADO  
ARTEMI RALLO LOMBARTE

PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

pgp

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La alta velocidad ferroviaria es un factor de crecimiento económico y desarrollo social clave en el devenir histórico más inmediato de nuestro país. Una potente red de ferrocarril con altas prestaciones, y que oferte un servicio eficaz y asequible al conjunto de la ciudadanía se ha convertido en una garantía de progreso sostenible y de cohesión social y territorial.

No solo para España es una prioridad la consecución de un mapa de alta velocidad que asegure los objetivos antes descritos, sino que lo es también para la Unión Europea. Por eso, puso en marcha la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), como una política de impulso en esta materia en el ámbito comunitario.

Tanto la planificación como el presupuesto y ejecución de las infraestructuras ferroviarias viene determinada hace tiempo por los corredores ferroviarios, los cuales abarcan amplios espacios geográficos, concebidos a su vez como espacios homogéneos de desarrollo socioeconómico.

Ese es el caso del corredor Cantábrico-Mediterráneo, concebido en 2009 como un corredor ferroviario de altas prestaciones y tráfico mixto y que conectará 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.

Se trata de un corredor que permitirá 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 corredor afecta a las siguientes provincias y Comunidades Autónomas:

- Valencia.
- Castellón.
- Teruel.
- Zaragoza.
- La Rioja.
- Navarra.
- Burgos.

- Araba.
- Gipuzkoa.
- Bizkaia.
- Cantabria.

Todos los tramos se encuentran en una situación de notable retraso, en fase de estudios informativos o de licitación o redacción de los proyectos de ejecución.

Considerando la importancia que para la estrategia europea y nacional de transportes tiene este corredor,

el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

### **PROPOSICIÓN NO DE LEY**

“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la construcción y puesta en servicio, a la mayor brevedad, de los distintos tramos que componen el corredor Cantábrico-Mediterráneo, y para ello:

1. Dotará de una financiación suficiente y adecuada para su completa ejecución la construcción de todos los tramos del corredor en los Presupuestos Generales del Estado.
2. Mantendrá la programación económica de dichas partidas en los PGE hasta que no estén finalizadas las obras y en servicio los distintos tramos que componen el corredor.
3. Fijará, de acuerdo con cada una de las CCAA afectadas, un calendario de inversiones, ejecución detallada y puesta en servicio para cada uno de los tramos que presentará ante estas Cortes Generales en un plazo no superior a seis meses.
4. Hará las gestiones necesarias para que este corredor se pueda beneficiar de financiación europea.”