



# ENCUENTRO EMPRESARIAL E INSTITUCIONAL SOBRE EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

## 14 Octubre de 2015

De 8.30 h. a 18.00 h.

---

### Hotel Balneario Las Arenas

C/ Eugenia Viñes 22-24  
Valencia

---

Organiza:

# valenciaplaza

Colaboran:

## BROSETA

an NTT DATA Company



foroppp

Comunicación de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana  
Mesa Redonda IV





## MESA REDONDA IV:

### La visión de los agentes: El Sector Empresarial

#### REFLEXIONES SOBRE EL AVANCE DE LAS OBRAS DEL CORREDOR

#### MEDITERRÁNEO (CM) EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

#### INVERSIONES DE ADIF EN LOS PGE – 2015 Y PREVISIÓN EN LOS PGE - 2016

Hace aproximadamente ahora un año (Noviembre 2014) cuando, conocida la inversión asignada a la Comunidad Valenciana en los **PGE – 2015, que era de 776,070 M€**, y que alcanzaban el 6,90% de las inversiones regionalizadas a nivel nacional – aun representando un teórico incremento frente a los **613,29 M€ del 2014** – desde la Cámara de Contratistas, ya los consideramos claramente insuficientes, tanto por no atender en modo alguno a nuestras necesidades de Transporte, Logística e Infraestructuras – elemento clave para nuestro desarrollo económico (actualmente nuestro PIB/hab<sub>CV</sub> ≡ 20.073 €/hab<sub>CV</sub> es tan sólo el 88,10% del PIB Nacional/hab<sub>N</sub> ≡ 22.780 €/hab<sub>N</sub>) – como por tampoco ser acordes con nuestro peso poblacional (10,70% s/nacional). De hecho el déficit de inversiones en la C.V., como viene reiteradamente denunciando la CCCV, arroja lo siguiente:

$$\text{Déficit inversiones C.V. } \sum_{2000}^{2015} \quad \mathbf{-6.968 \text{ M€}}$$

$$\text{Déficit inversiones C.V. } \sum_{2000}^{2016 (p)} \quad \mathbf{-7.267 \text{ M€}}$$

$$\text{Déficit inversiones C.V. } \sum_{2012}^{2016} \quad \mathbf{-2.032 \text{ M€}}$$

Transcurridos ya prácticamente el 80% del presente ejercicio presupuestario y temporal del 2015, y en vísperas de la aprobación de los **PGE – 2016, que nos asigna 879,23 M€** (7,95% de las inversiones regionalizadas a nivel nacional ≡ 11.052,6 M€), creemos estar en condiciones de lanzar tres principales objeciones a los mismos:

- Los presupuestos de inversión en la Comunidad Valenciana por parte del Gobierno Central son insuficientes (**No queremos ser más que nadie, pero tampoco que, año tras año, se nos trate como si no fuéramos nadie**).
- Como el esfuerzo inversor – tanto a nivel nacional, como a nivel de las inversiones en la Comunidad Valenciana – según vienen reflejando los PGE – 2014 y 2015, y los próximos PGE – 2016, está protagonizado por las Sociedades Estatales y Empresas Públicas (**ADIF, SEITSA, SEIASA, ACUAMED, etc.**)... .. ello implica, como se viene demostrando, **que se prevean unas importantes incertidumbres sobre su efectiva ejecución y grado de cumplimiento presupuestario**.



- Muy a pesar del marco de restricción presupuestaria existente, y dado que la consolidación fiscal española ha situado nuestra inversión en infraestructuras en mínimos históricos – con unos ratios actuales en términos de población y superficie inferiores a la mitad que los obtenidos en las economías europeas más desarrolladas – **hay que continuar (recuperar) con el esfuerzo inversor en infraestructuras, propiciando ahorros en otros gastos de carácter no productivo.**

Por contra, no sólo la inversión contemplada en los PGE no aumenta, sino su liquidación presupuestaria refleja su alto grado de incumplimiento.

A modo de ejemplo, baste indicar la rebaja de inversión habida en la liquidación de los PGE – 2014, frente a la inversión programada en los mismos PGE – 2014 aprobados por el Parlamento.

La liquidación de los PGE – 2014 del Reino de España, presentada en la reunión de primavera de la Comisión Europea (UE) (2ª semana de Abril 2015), arrojó una inversión no realizada de unos 2.000 M€, en gran parte protagonizada por la baja ejecución presupuestaria de las Empresas Públicas, por ejemplo **ADIF** (menos **-630 M€**, de lo presupuestado, de los cuales -200 M€ correspondían a no ejecutados ó invertidos en el Eje ff.cc. Mediterráneo); **Sociedades de Aguas** (menos **-221 M€**); **Puertos del Estado** (menos **-250 M€**), etc., etc... Ni que decir tiene que la delegación española, encabezada por el Ministro de Economía, Luis de Guindos, fue felicitada por la disminución (ahorro) en Inversión (gasto) alcanzada.

Por el contrario, la ejecución de Inversiones, por ejemplo, en el Ministerio de Fomento (D.G. Carreteras y/o D.G. Ferrocarriles) alcanzó en el 2014 un grado de cumplimiento y/o ejecución cercanos al 98%, dotándolos de mayor credibilidad.

⇒ En este contexto de fiabilidad / credibilidad... y con estos precedentes, y analizados los **PGE – 2015<sub>CV</sub>**, tenemos

<u>SUMAN PGE – 2015</u>	<u>Sector Público Administrativo</u>	<u>Sector Público Empresarial</u>	<u>Empresas Públicas y Scds. Estatales</u>	<u>(*) ADIF</u>
776,070 M€	141,325 M€	634,745 M€	472,765 M€	<b>365,253 M€</b>
100%	18,21%	81,79%	60,91%	<b>47,08%</b>

(*) ADIF	9,464	} <b>365,253 M€</b>
(**) ADIF A.V.	355,789	



Adaptación ancho UIC	2.616 M€	}	(**)	LAV Levante	4,896 M€	}	(*)
Adaptación ancho UIC	91.746 M€			Actuaciones P.N.	2,433 M€		
LAV Alicante	236,531 M€			Conexiones Vara Quart – Fte. San Luis	2,455 M€		
Actuaciones puntuales	0,951 M€			Prolongación Túnel (Estudios) Serrería	4,300 M€		

### ⇒ Vicisitudes en actuaciones ferroviarias Corredor Mediterráneo (CM)

De los **118 M€** asignados en los PGE – 2015 a la adaptación ancho UIC en las **Provincias de Valencia y Castellón en el 2015**, quizás debido a la falta de ritmo en el suministro de materiales, aparatos de vía, etc... ..., por dificultades técnicas surgidas para implantar el tercer carril, catenaria y ERMTS, etc... ..., por interferencias surgidas entre la normal circulación del tráfico de viajeros (cercanías, media distancia ó regionales, larga distancia, Euromed, etc.) y mercancías en usos y horarios nocturnos, prioritariamente programados por Renfe,... ... y las interferencias lógicas y cortes de vía necesarias para implantar el 3<sup>er</sup> carril... ... Hace todo ello que, superados los 2 años del inicio de las adjudicaciones por parte de ADIF, estas no progresen adecuadamente, ni se estén cumpliendo los iniciales plazos contractuales... ... y se hayan tenido que plantear una serie de servicios alternativos de transporte de viajeros por carretera, entre Valencia → Castellón... ..

Todo ello hace presagiar que no se cumplirán los 118 M€ de inversión programados para el año 2015, como también ocurrió en el 2014. Como por otra parte ya se reconoce explícitamente en el Proyecto de PGE – 2016.

- 
- Renovación vía y catenaria en tramo Moncófar – Castellón. Corredor Mediterráneo (CM) – fecha inicio replanteo (4 Nov. 2013). Plazo 20,5 meses (**previsión finalización 20 Agosto 2015**). **Importe 21,385 M€**
  - Implantación ancho estándar (CM) Subtramo Sagunto – Castellón – fecha inicio (9 Dic. 2013). Plazo 19 meses (**previsión finalización 9 Julio 2015**). **Importe 21,871 M€**
  - Ídem (CM) Subtramo Valencia Nord – Sagunto, vía y electrificación – fecha inicio y replanteo (3 Feb. 2014). Plazo 16 meses (**previsión finalización 3 Junio 2015**). **Importe 13,652 M€**
- 

De los **236,531 M€** asignados a la Línea LAV – AVE de la **provincia de Alicante**, trazado Alicante → Monforte del Cid → Elche → Orihuela → Límite prov. Murcia, existen datos objetivos, por el progreso de las obras – influenciadas por la aprobación de los Modificados de Obra y Complementarios en el tramo y túnel de Callosa y estación de Elche, entre otros –, consiguiente retraso en el montaje de vía UIC, control de tráfico ERTMS, Centros de transformación, etc... ... Superestructura, etc., etc., que no finalizarán en el año.



Aparte de problemas planteados por la Fiscalía, que a petición de un movimiento y plataforma ciudadana murciana “en pro del soterramiento ferroviario total en la ciudad de Murcia”... .. ha paralizado la ejecución e inicio de las obras de soterramiento parcial y condena a ADIF a reiniciar el Concurso (?)

⇒ Ante toda esta situación, nos encontramos con que los PGE – 2016, al plantear las inversiones de ADIF en la Comunidad Valenciana, reconocen (aún antes de que en la primavera 2016 comparezcamos ante la Comisión Europea, a plantear la Liquidación de los PGE – 2015), la no inversión en ADIF de lo presupuestado en la Comunidad Valenciana.

**DETALLE INVERSOR ADIF EN LA COMUNIDAD VALENCIANA**

**PGE – 2015 (previsto y realizado) y PGE – 2016**

	<u>PGE – 2015</u>	Previsión Liquidación Inversión Real 2015	Alicante	Valencia	Castellón	<u>PGE – 2016</u>
<b>ADIF</b>	365,253 M€	290,129 M€	218,385	144,095	102,265	<b>464,745 M€</b>
	<p style="text-align: center;">Diferencia no invertida 75,124 M€</p>					

<u>PGE – 2016</u> previsión	<u>Sector Público</u> <u>Administrativo</u>	<u>Sector Público</u> <u>Empresarial</u>	<u>Empresas Públicas</u> <u>y Scds. Estatales</u>	<u>ADIF</u>
879,23 M€	177,841 M€	701,389 M€	560,031 M€	<b>464,745 M€</b>
100%	20,22%	79,78%	63,70%	<b>52,86%</b> (*)

Toda la inversión en ferrocarriles para el 2016 corre a cargo del Sector Público empresarial

ADIF Alta Velocidad	448,114 M€	} <b>464,745 M€</b>
ADIF infraestructura ff.cc.	16,631 M€	

Ante la estructura que en los Presupuestos 2016 (PGE–2016), presenta esta Entidad Pública Empresarial con Códigos genéricos sin siquiera detallar proyectos concretos – cuando lo lógico sería consignarlos con el idéntico detalle y desglose, a como salen Concurso y Licitación – sino epígrafes como: Estación de viajeros A.V.; Adaptación de Ancho UIC; Corredor Mediterráneo; L.A.V. Levante e Inversión en Proyectos Finalizados, que además afectan a varias provincias. **NUEVAMENTE nos vemos obligados a denunciar la falta de transparencia que ADIF presenta sus “proyecto de Inversiones”** con falta de identificación de los Presupuestos, Proyectos, Suministros de los distintos tramos concretos de obras licitadas tanto en cuanto a Infraestructura de obra de nuevo trazado, (por ejemplo en la Provincia de Alicante: Monforte- Elche – Orihuela – Murcia, ó



Provincia de Valencia Puebla Larga – Moixent, como Superestructura, Suministro de materiales, (carril, balasto, material y aparatos de vía). Señalización y Electrificación, etc. en la Adaptación UIC de líneas ff.cc en uso... **de ahí la dificultad añadida en poder hacer un seguimiento de la inversión programada y el cumplimiento o desvío presupuestario.**

Por todo ello, y ante estas continuas y graves incertidumbres en plazos y anualidades que se están produciendo en la Comunidad Valenciana, tanto en el trazado del Corredor Mediterráneo UIC-Mercancías, como en el trazado AV. Castellón –Valencia-Alicante (Ave Regional) **solicitamos crear con URGENCIA y antes de las próximas ELECCIONES GENERALES una Mesa Técnico económica** (Adif – M<sup>º</sup> de Fomento – Renfe – G.V. – Empresariado) para fijar con certeza, dotaciones económicas, planificación detallada, plazos parciales y finales de ambas actuaciones (Mercancías y A.V. - Viajeros) así como **la creación de una Comisión mixta de seguimiento trimestral.**

A pesar de las dificultades, al igual que ocurrió en los PGE-2015 frente a los del 2014. Observamos que en el Proyecto de PGE-2016 figura para la Comunidad Valenciana una **inversión de 464'745 M€ para ADIF** de los cuales **ciframos en unos 75 M€ los que se refieren a Inversiones que debían gastarse y estaban referidas ya en los PGE 2015 (365,253 M€) y que debido al retraso en las obras** (Modificados de proyectos, Complementarios, falta de ritmo y en plazo de suministro de materiales a aportar por ADIF, dificultades técnicas y de coordinación para mantener operativas las circulaciones Renfe etc.) **no se han gastado, y en consecuencia vuelven a figurar como inversiones en el año 2016.**

Nos referimos a que parte de los 236'531 M€ presupuestados para invertir en el presente año 2015 en la Provincia de Alicante; los 91'746 M€ presupuestado para Castellón ó los previstos 36'025 M€ i /prolongación túnel Cabañal/Serrería en Valencia... ... que evidentemente no se van a invertir en su totalidad en el 2015,... ... y nuevamente, parte de ellos, figuran en los PGE-2016.

**El mismo documento oficial de los PGE-2016, refleja que la Inversión prevista 2015, no alcanzará en ADIF los 365'253 programados PGE-2015. si no tan sólo 290'129 M€.**

Existe un grave error que contempla el Documento PGE-2016, al figurar y como obra de ADIF en la Comunidad Valenciana la Adaptación del ancho UIC Corredor Mediterráneo: Vilaseca-Castellbisbal con una anualidad 18'930 M€ en el 2015 y 8'657 en el 2016.

¡Evidentemente inversión impropia en la C. V!



## ⇒ ESTADO ACTUAL Y FUTURO ESTADO DE LAS OBRAS CORREDOR MEDITERRÁNEO (CM)

### Situación actual de los tramos

- Ulldecona → Castellón.- Dos vías ancho Ibérico para mercancías y viajeros
- Castellón → Sagunto → Valencia.- una vía ancho ibérico para viajeros y mercancías y Línea AV de ancho mixto (3er carril)
- Valencia Fuente de San Luis (FSL) → Almussafes → Xativa → La Encina. Existen dos vías ancho ibérico para viajeros y mercancías
- La Encina → Alicante.- Una línea para viajeros y mercancías ancho ibérico (Vía/Línea Renfe) y dos Vías ancho estándar (UIC) AVE (operativa desde (17-06-2013). Existen dos vías ancho ibérico para viajeros y mercancías
- Alicante → San Isidro.- Una línea ancho ibérico para viajeros y mercancías.
- San Isidro → El Reguerón Dos vías estándar UIC
- El Reguerón → Cartagena Cía única ancho ibérico para mercancías y viajeros

### Situación Proyectada

- Ulldecona → Castellón.- Conversión en ancho estándar  $\equiv$  UIC en la vía junto a la montaña y ancho mixto (3er carril) en lado mar.
- Castellón → Sagunto.- Conversión en ancho estándar  $\equiv$  UIC en la vía junto a la montaña y ancho mixto (3er carril) en lado mar.
- Sagunto → Valencia.- Ancho mixto (3er carril) en doble vía.
- Valencia Fuente de San Luis (FSL) → Almussafes-(FORD). Ancho mixto (3er eje) y Acceso estándar (UCI)
- Almussafes → Xativa Ancho estándar (UIC)
- Xativa → La Encina Ancho estándar en doble vía y una vía en ancho ibérico.
- La Encina → Alicante.- Ancho mixto (3er carril) en vía única (antigua vía ffcc Renfe)
- La Encina → Monforte → San Isidro. Dos vías ancho estándar (UIC) AVE ya en servicio
- Alicante → San Isidro.- Conversión vía existente en ancho estándar (3er hilo).
- San Isidro → El Reguerón.- Existen dos vías estándar (UIC)
- El Reguerón → Cartagena.- Implantación de ancho mixto (3er carril) en vía única.



## ⇒ PREGUNTAS QUE REQUIEREN UNA RESPUESTA

- Si la implantación de ancho estándar o UIC en el CM, subtramo Valencia Nord → Sagunto, Vía y electrificación, tenía una fecha contractual 3 Junio 2015 ¿Cómo es posible que no fuera hasta Agosto 2015- -fuera ya de plazo- cuando ADIF haya suministrado las traviesas necesarias para acometer en el Cabañal el 3<sup>er</sup> carril y hasta Julio no se hayan adjudicado los “cupones mixtos” para poder empalmar los dos tipos de carril (54 kgs/nl) y 60 kg kgs/) necesarios para la AV... por su mayor inercia ?...¿Para cuándo se suministrarán los cambios de vía? ¿No se ha echado en falta una mayor coordinación entre los suministros a cargo de Adif y el ritmo real de los trabajos, impuesto por Renfe Operadora, para afectar en lo mínimo posible al tráfico y circulaciones de la línea?
- **Si definimos que AVE, equivale a un servicio de ferrocarril de viajeros sobre ancho europeo (AEE ancho europeo estándar  $\equiv$  UIC  $\equiv$  1.435 m/m) y en la línea de alta velocidad (LAV) ó HSL (High Speed Line) tal como la define la U.E.... y pensamos que no más de cuatro convoyes diarios serán los que salgan de Castellón, paren en Valencia y desde allí sin cambiar de tren lleguen, en AVE a Madrid ¿No es un contradios y operación absurda esta actuación de ADIF? ¿Alguien puede explicarnos el coste/beneficio de este ramal LAV sin continuidad ni hacia el Norte (→ Tarragona) ni hacia el Sur (→Alicante)? ¿No pretenderán vendernos que esta actuación “en isla” confirma que el Corredor Mediterráneo avanza, ya que nada tiene que ver con el Corredor Mediterráneo (CM) de viajeros, Figueres → Barcelona → Tarragona→ Castellón →Valencia.....ni menos con el CM de Mercancías.**
- En coherencia con el tercer hilo en el tramo VLC→CS (insisto una sólo vía tendrá ancho europeo (UIC) entre las dos ciudades), Adif, acaba de anunciar que definitivamente todos los kilómetros que separan Castellón de Vandellós (150 Kms) van a tener el tercer hilo sólomente en una de las dos vías, la otra se mantendrá en ancho ibérico (IG Iberian gauge  $\equiv$  1.668 m/m).

Es una obviedad pero los trenes avanzan en dos sentidos (**¿no?**)¿Puede pensar alguien que un AVE pare en una estación a esperar que pase otro en sentido contrario? Desgraciadamente, 150 kms de monovía de LAV no tienen ninguna funcionalidad, es un nuevo Contradios ó actuación absurda de ADIF/FOMENTO

- Se nos viene hablando (la noche del 14-15 Diciembre 2014, la Ministra de Fomento, cambió de discurso) del AVE Castellón → Valencia para el final de 2015 (quizás se retrasará el ser operativo para Marzo 2016 – no es importante)... y para finales del 2016 el AVE REGIONAL ¿Alguien en su sano juicio, y fuera de campaña electoral, puede justificar que el tráfico entre Castellón → Valencia →Alicante en LAV y velocidad AVE justifica la obra?
- El actual Euromed en ancho ibérico se mantiene con sus 3 horas Y 15 min (mínimo) para el trayecto Valencia → Barcelona..... ¿Cuándo y cómo acortar este trayecto? ¿Alguien nos puede explicar cuando se va a desbloquear los problemas técnicos, económicos / presupuestarios y de circulación en el tramo Castellbisbal→Martorell?



- **Son multitud de preguntas sin respuestas que también nos surgen en el trayecto Valencia → Xativa → La Encina**, en donde por cierto se ha renunciado a ejecutar el intercambiador de La Teja (cuyo contrato se formalizó en mayo 2015) y en dónde apenas hace unas semanas se han licitado dos actuaciones en el tramo Torrente → Xátiva →y Xátiva → Nudo de la Encina:

→ **Proyecto y obra para la electrificación a 25 KV línea aérea de contacto, sistemas asociados y telemando tramo Torrente→Xátiva** de la línea AV Valencia →Alicante (60 kms). Ofertas presentadas el pasado 24 de Agosto 2015 , con un importe máximo de 25.214 M€ y un plazo de ejecución de 6 meses a partir fecha de contratación (Sólo recordar que este trazado de AV y ancho estándar fue iniciado en el 2002 con la colocación simbólica de la primera traviesa por el Presidente del Gobierno José M<sup>e</sup> Aznar – cuando su imposición de Castilla – La Mancha y el V<sup>o</sup>B<sup>o</sup> del PP en el Gobierno de la Comunidad Valenciana, pretendía que el AVE en AV llegara a Valencia por el Sur : Madrid → Albacete → La Encina → Valencia ( 465 kms)...trazado que afortunadamente “aplazado” por el trazado Centro ya en servicio desde el 18 de Diciembre del 2011 Madrid → Cuenca → Valencia y de 363 Kms.

→ **Proyecto y obra de cambio de ancho tramo de 41 kms Xátiva → Nudo de la Teja (La Encina)** ofertas a presentar el 27 de octubre 2015 con un importe máximo de 5'033 M€. Este tramo de 41'2 kms se encuentra en servicio en doble vía electrificada a 3 kv de cc y admitiendo circulaciones de hasta 220 kms/h. Actualmente en servicio en ancho ibérico (1.668 m/m), también cuenta con traviesas polivalentes (afortunada previsión!) para cambiar en pocas semanas y a través de esta adjudicación a ancho UIC (1.435 m/m).

En este tramo se reconstruirá la plataforma para vías de ancho ibérico que fue desmantelada en el año 1996 entre Mogente y La Encina, así como la duplicación de vías entre Mogente y Xátiva que será destinada a mercancías, trenes regionales y cercanías.- Una vez puesta en servicio esta doble vía en ancho ibérico, se desviarán todo el tráfico por la misma, y comenzará una segunda fase para adecuar la actual plataforma (que admite circulaciones hasta 220 kms /h) para el uso de trenes de pasajeros de alta velocidad. A.V (300/350 Km/h) en doble vía ancho UIC.

- Con todo este “rompecabezas” que requiere vías de solución rápidas y eficientes, surge la pregunta ¿Para cuándo estará operativo en su totalidad el trayecto Valencia → Xativa → La Encina → Alicante (éste último tramo, en servicio desde el 17 Junio 2013, en doble vía y ancho UIC con circulaciones máximas hasta 350 Kms/h y ERTMS en niveles 1 y 2)?

¿Para cuándo se iniciarán las actuaciones en los tramos La Encina→Alicante y Alicante→San Isidro, para convertirlos (actualmente en vía única ancho ibérico- Renfe en ancho mixto, incorporando el 3<sup>er</sup> carril (UIC) y habilitarlos para CM Mercancías?



- Para finalizar estas reflexiones -que nos deben ocupar y preocupar en el plano temporal de la implantación -... .... tres últimas preguntas:
  - Las empresas habilitadas para el transporte de mercancías en el CM- Corredor que avanza, como vemos, tan lentamente y en lugar de progresar de Norte → Sur se está abordando “por islas provinciales” – empresas como Logistren, Ferrovial, Transfesa Rail, Renfe mercancías, Comsa, Tracción Rail, y Continental Rail **¿disponen de material rodante, tanto vagones como locomotoras, adaptados al ancho mixto (ibérico /estándar) para operar en vías de ancho UIC?**
  - Por el norte del CM, y en su conexión con Francia ¿para cuándo y cómo se resolverá el contencioso técnico económico -en cuando a insuficiencia de tráfico- y el jurídico -en cuanto a solucionar el concurso acreedores- que presenta el Consorcio concesionario **TP Ferro** (Eiffage- ACS –ADIF-RFF Réseau Ferré de France) que explota los 40 kms de línea LAV Perpiñán → Figueras, incluyendo el Túnel de Le Pertús de 8’3 Kms... .. Máxime con el retraso “sine die” de LAV Nimes → Perpiñán por parte de la SNCF francesa – sumada al retraso en la llegada del tráfico de Mercancías Sur Mediterráneo → Figueras; .y por el sur y en concreto en Valencia ciudad, en cuanto al colapso y saturación de circulación a cortísimo plazo **del túnel de Serrería, Nudo gordiano del tramo y punto débil del CM de Mercancías flujo Sur → Norte?**
  - ¿Para cuándo se implementará y dispondremos del Anteproyecto del **Eje pasante por Valencia – Ciudad (G.V. Germanías → G.V. Marqués del Turia → Avda. Aragón → Avda. Blasco Ibáñez → Avda. Los Naranjos → Alboraya)** para así liberar de Viajeros (AVE Alicante → Valencia → Castellón → Tarragona → Barcelona, Media distancia y Cercanías) el saturado Túnel del Cabañal, y dejarlo solamente para Mercancías procedentes del Sur, Parque Logístico Fuente San Luis (FSL) y Puerto Valencia y viceversa?

Valencia 14 de Octubre 2015