

Documento	Identificadores	
ACTA PLENO ORDINARIO 25-SEPTIEMBRE-2018		
Código de verificación	Otros datos	Página 97 de 120
D4F290BD-8D213099-CE4A693F-797E0BB		



lliurament de la mateixa a la fi de 2019 en òptimes condicions de conservació i manteniment.

4. Que es facen públiques les dades referides a seguretat vial. Establir les mateixes mesures previstes en l'AP-7 pel Reial decret 1109/2018, de 31 d'agost, respecte a vehicles pesats entre l'eixida 43 (Peníscola) i la 44 (Torreblanca), i respecte a vehicles lleugers entre l'eixida 60 (Xeresa / Gandia) i la 65 (Benidorm / la Nucia) a la Comunitat Valenciana, i fer públiques les dades referides a seguretat vial, congestió del tràfic i nivell d'emissions que han portat a l'acord del esmentat Reial Decret.

5. Redactar per part de l'Administració General de l'Estat, de forma urgent projectes que permeten als municipis afectats pel traçat de l'AP-7 dins del seu terme municipal, dotar-se d'una connexió d'enllaç amb el vial.»

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE ADHESIÓN AL MANIFIESTO POR LA COHESIÓN SOCIAL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO UNA INFRAESTRUCTURA JUSTA Y NECESARIA

«El Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) va ser aprovat pel Ministeri de Foment d'Espanya i el Consell de Ministres del 15 de juliol de 2015. Projectava actuacions en infraestructures i transports des de l'any 2005 al 2020, amb una inversió total de 241.392 milions d'euros, la qual cosa suposava un esforç inversor d'uns 15.200 milions d'euros a l'any, entorn de l'1,5% del PIB.

Des de l'aprovació del PEIT es va desenvolupar una profunda anàlisi del corredor, estudiant les característiques que havia de tenir la futura línia ferroviària. Així, es planificà un corredor que permet incrementar notablement les velocitats del recorregut -per aconseguir temps de viatge competitiu- i que, a més, podrà albergar el tràfic de

lliurament de la mateixa a la fi de 2019 en òptimes condicions de conservació i manteniment.

4. Que es facen públiques les dades referides a seguretat vial. Establir les mateixes mesures previstes en l'AP-7 pel Reial decret 1109/2018, de 31 d'agost, respecte a vehicles pesats entre l'eixida 43 (Peníscola) i la 44 (Torreblanca), i respecte a vehicles lleugers entre l'eixida 60 (Xeresa / Gandia) i la 65 (Benidorm / la Nucia) a la Comunitat Valenciana, i fer públiques les dades referides a seguretat vial, congestió del tràfic i nivell d'emissions que han portat a l'acord del esmentat Reial Decret.

5. Redactar per part de l'Administració General de l'Estat, de forma urgent projectes que permeten als municipis afectats pel traçat de l'AP-7 dins del seu terme municipal, dotar-se d'una connexió d'enllaç amb el vial.»

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE ADHESIÓN AL MANIFIESTO POR LA COHESIÓN SOCIAL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRANEO UNA INFRAESTRUCTURA JUSTA I NECESSÀRIA

«El Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) va ser aprovat pel Ministeri de Foment d'Espanya i el Consell de Ministres del 15 de juliol de 2015. Projectava actuacions en infraestructures i transports des de l'any 2005 al 2020, amb una inversió total de 241.392 milions d'euros, la qual cosa suposava un esforç inversor d'uns 15.200 milions d'euros a l'any, entorn de l'1,5% del PIB.

Des de l'aprovació del PEIT es va desenvolupar una profunda anàlisi del corredor, estudiant les característiques que havia de tenir la futura línia ferroviària. Així, es planificà un corredor que permet incrementar notablement les velocitats del recorregut -per aconseguir temps de viatge competitiu- i que, a més, podrà albergar el tràfic de



Esta es una copia impresa del documento electrónico generada por la aplicación informática PortalFirmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://www.sede.dival.es/openscms/portal/index.jsp?opcion=verifica

Documento	Identificadores	
ACTA PLENO ORDINARIO 25-SEPTIEMBRE-2018		
Código de verificación	Otros datos	Página 98 de 120
D4F290BD-8D213099-CE4A693F-797E0BB		

DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA

mercaderies, tot això compaginat amb la minimització de l'impacte de les actuacions en el medi ambient. Aquesta infraestructura, pertanyent a la xarxa bàsica de la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T), va ser presentada el 4 de novembre de 2009 a Saragossa pel llavors ministre de Foment, el Sr. José Blanco. L'Avaluació d'Impacte Ambiental es va iniciar amb la remissió, el 22 de desembre de 2009, del document inicial al Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Mari. Amb data 24 d'octubre de 2011, la Direcció general d'Infraestructures Ferroviàries va aprovar provisionalment el "Estudi Informatiu del corredor ferroviari d'altres prestacions Cantàbric-Mediterrani. Tram Teruel-Sagunt".

Aquest corredor era una de les principals apostes del Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) per configurar un eix transversal de primera magnitud que modifique la geometria tradicionalment radial de la xarxa existent.

L'objectiu final era guanyar-li terreny a altres maneres de transport, com la carretera o l'avió, molt més contaminants i totalment depenents del consum de combustibles fòssils. Es tractava, en suma, de planificar un sistema de transport més sostenible i eficient.

Però, de forma aparentment inexplicable, Europa no ha inclòs el tram Zaragoza-Teruel-Valencia del projecte Corredor Cantàbric -Mediterrani dins del nou Reglament CEF (Mecanisme Connectar Europa) de la XARXA TRANSEUROPEA DE TRANSPORT per al període 2021-2027, la qual cosa determina les condicions per obtenir finançament europeu posterior.

No obstant això, la responsabilitat no és només europea; també es deu a la falta de contundència dels governs anteriors que -aparentment- van cedir a pressions polítiques i econòmiques no posant l'accent enèrgicament en la prioritat d'aquest corredor, una actuació que ja s'havia justificat

mercaderies, tot això compaginat amb la minimització de l'impacte de les actuacions en el medi ambient. Aquesta infraestructura, pertanyent a la xarxa bàsica de la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T), va ser presentada el 4 de novembre de 2009 a Saragossa pel llavors ministre de Foment, el Sr. José Blanco. L'Avaluació d'Impacte Ambiental es va iniciar amb la remissió, el 22 de desembre de 2009, del document inicial al Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Mari. Amb data 24 d'octubre de 2011, la Direcció general d'Infraestructures Ferroviàries va aprovar provisionalment el "Estudi Informatiu del corredor ferroviari d'altres prestacions Cantàbric-Mediterrani. Tram Teruel-Sagunt".

Aquest corredor era una de les principals apostes del Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) per configurar un eix transversal de primera magnitud que modifique la geometria tradicionalment radial de la xarxa existent.

L'objectiu final era guanyar-li terreny a altres maneres de transport, com la carretera o l'avió, molt més contaminants i totalment depenents del consum de combustibles fòssils. Es tractava, en suma, de planificar un sistema de transport més sostenible i eficient.

Però, de forma aparentment inexplicable, Europa no ha inclòs el tram Zaragoza-Teruel-Valencia del projecte Corredor Cantàbric -Mediterrani dins del nou Reglament CEF (Mecanisme Connectar Europa) de la XARXA TRANSEUROPEA DE TRANSPORT per al període 2021-2027, la qual cosa determina les condicions per obtenir finançament europeu posterior.

No obstant això, la responsabilitat no és només europea; també es deu a la falta de contundència dels governs anteriors que -aparentment- van cedir a pressions polítiques i econòmiques no posant l'accent enèrgicament en la prioritat d'aquest corredor, una actuació que ja s'havia justificat

98

SECRETARIA GENERAL

FIRMADO

1.- Secretario General de DIPUTACION

- Vicente Rafael Boquera Matarredona

26-oct-2018 14:28:43

Documento	Identificadores	
ACTA PLENO ORDINARIO 25-SEPTIEMBRE-2018		
Código de verificación	Otros datos	Página 99 de 120
D4F290BD-8D213099-CE4A693F-797E0BB		

DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA

suficientment en 2005 i que connectaria mitjançant una línia d'altres prestacions i tràfic mixt el corredor Mediterrani amb el Cantàbric des de Cantàbria a Sagunt per Saragossa i Teruel, amb característiques que permetrien el tràfic de mercaderies sense les restriccions que té la línia actual; i no oblidem que el corredor té un important potencial per a aquest tipus de tràfic a causa de l'elevada concentració industrial i a la presència de sis ports d'importància internacional (València, Sagunt Castelló, Bilbao, Passajes i Santander).

D'altra banda, el corredor no només té interès industrial i comercial sinó que representaria un element bàsic de cohesió de la societat espanyola, en tractar-se d'una infraestructura no radial que, realment, establiria igualtat d'oportunitats per a la ciutadania de sis comunitats autònomes (Cantàbria, La Rioja, País Basc, Navarra, Aragó i Comunitat Valenciana) i seria una evident oportunitat de desenvolupament per a la província de Terol, en clar risc d'exclusió i despoblació.

Facilitar el transport ferroviari a les persones suposa intercanvis personals, familiars, culturals, científics, universitaris, etc. Per què no s'atén aquesta demanda? Per què no ajudar a desenvolupar les capacitats potencials d'aquestes comunitats autònomes sense passar necessàriament pels centres actuals de poder? Per què no competir en igualtat de condicions amb altres comunitats autònomes?

L'actual Govern d'Espanya s'ha mostrat favorable a presentar al·legacions al debat parlamentari europeu en el sentit de reprendre i introduir el corredor Cantàbric- Mediterrani en la seua versió completa (Cantàbric-Zaragoza-Teruel-Sagunt-València). És, per tant, el moment de mostrar la nostra determinació perquè aquesta rectificació es duga a terme unint a les institucions, a les entitats empresarials i sindicals, veïnals i ciutadanes en defensa d'un projecte tan important com la connexió ferroviària des de la Comunitat Valenciana al Cantàbric i al nord d'Europa.

suficientment en 2005 i que connectaria mitjançant una línia d'altres prestacions i tràfic mixt el corredor Mediterrani amb el Cantàbric des de Cantàbria a Sagunt per Saragossa i Teruel, amb característiques que permetrien el tràfic de mercaderies sense les restriccions que té la línia actual; i no oblidem que el corredor té un important potencial per a aquest tipus de tràfic a causa de l'elevada concentració industrial i a la presència de sis ports d'importància internacional (València, Sagunt Castelló, Bilbao, Passajes i Santander).

D'altra banda, el corredor no només té interès industrial i comercial sinó que representaria un element bàsic de cohesió de la societat espanyola, en tractar-se d'una infraestructura no radial que, realment, establiria igualtat d'oportunitats per a la ciutadania de sis comunitats autònomes (Cantàbria, La Rioja, País Basc, Navarra, Aragó i Comunitat Valenciana) i seria una evident oportunitat de desenvolupament per a la província de Terol, en clar risc d'exclusió i despoblació.

Facilitar el transport ferroviari a les persones suposa intercanvis personals, familiars, culturals, científics, universitaris, etc. Per què no s'atén aquesta demanda? Per què no ajudar a desenvolupar les capacitats potencials d'aquestes comunitats autònomes sense passar necessàriament pels centres actuals de poder? Per què no competir en igualtat de condicions amb altres comunitats autònomes?

L'actual Govern d'Espanya s'ha mostrat favorable a presentar al·legacions al debat parlamentari europeu en el sentit de reprendre i introduir el corredor Cantàbric- Mediterrani en la seua versió completa (Cantàbric-Zaragoza-Teruel-Sagunt-València). És, per tant, el moment de mostrar la nostra determinació perquè aquesta rectificació es duga a terme unint a les institucions, a les entitats empresarials i sindicals, veïnals i ciutadanes en defensa d'un projecte tan important com la connexió ferroviària des de la Comunitat Valenciana al Cantàbric i al nord d'Europa.

99

SECRETARIA GENERAL

FIRMADO

1.- Secretario General de DIPUTACION

- Vicente Rafael Boquera Matarredona

26-oct-2018 14:28:43

Documento	Identificadores	
ACTA PLENO ORDINARIO 25-SEPTIEMBRE-2018		
Código de verificación	Otros datos	Página 100 de 120
D4F290BD-8D213099-CE4A693F-797E0BB		



És indispensable per a les nostres comunitats vertebrar-se entorn d'una connexió ferroviària forta, que obri possibilitats de distribució inèdites cap als mercats europeus.

Per tot això la Diputació de València se suma al present manifest a través del qual:

1. Ens dirigim al Govern d'Espanya per ressaltar la importància que té per a la ciutadania aquest projecte, perquè sigui recolzat amb energia i amb la confiança que és una infraestructura justa i necessària.

2. Ens dirigim al Parlament Europeu i a les autoritats europees perquè es rectifique i s'incorpore el Corredor Cantàbric-Mediterrani complet; i que tinga el finançament que requereix el conjunt del projecte.

3. Finalment, junt amb les organitzacions veïnals d'Aragó i de la Comunitat Valenciana fem una crida al conjunt de la societat perquè recolze les mobilitzacions a favor de la realització completa del Corredor Ferroviari Cantàbric-Mediterrani per Saragossa i Teruel fins a Sagunt i València, amb les mateixes característiques que el tram nord del mateix.»

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE ADHESIÓN A LA CANDIDATURA DEL REGADÍO HISTÓRICO DE LA HUERTA COMO SISTEMA IMPORTANTE DEL PATRIMONIO AGRÍCOLA MUNDIAL

«Arreu del món existixen sistemes agrícoles basats en pràctiques sostenibles de gestió dels recursos naturals adaptades a les condicions locals, que han sigut creats, modelats i mantinguts per la població agrària. Basats en el coneixement local i l'experiència ancestral, estos sistemes agro culturals reflectixen l'evolució de la Humanitat, la diversitat del seu coneixement i la seua profunda relació amb la naturalesa. Estos sistemes han creat paisatges extraordinaris, en el

És indispensable per a les nostres comunitats vertebrar-se entorn d'una connexió ferroviària forta, que obri possibilitats de distribució inèdites cap als mercats europeus.

Per tot això la Diputació de València se suma al present manifest a través del qual:

1. Ens dirigim al Govern d'Espanya per ressaltar la importància que té per a la ciutadania aquest projecte, perquè sigui recolzat amb energia i amb la confiança que és una infraestructura justa i necessària.

2. Ens dirigim al Parlament Europeu i a les autoritats europees perquè es rectifique i s'incorpore el Corredor Cantàbric-Mediterrani complet; i que tinga el finançament que requereix el conjunt del projecte.

3. Finalment, junt amb les organitzacions veïnals d'Aragó i de la Comunitat Valenciana fem una crida al conjunt de la societat perquè recolze les mobilitzacions a favor de la realització completa del Corredor Ferroviari Cantàbric-Mediterrani per Saragossa i Teruel fins a Sagunt i València, amb les mateixes característiques que el tram nord del mateix.»

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE ADHESIÓN A LA CANDIDATURA DEL REGADÍO HISTÓRICO DE L'HORTA COM A SISTEMA IMPORTANTE DEL PATRIMONIO AGRÍCOLA MUNDIAL

«Arreu del món existixen sistemes agrícoles basats en pràctiques sostenibles de gestió dels recursos naturals adaptades a les condicions locals, que han sigut creats, modelats i mantinguts per la població agrària. Basats en el coneixement local i l'experiència ancestral, estos sistemes agro culturals reflectixen l'evolució de la Humanitat, la diversitat del seu coneixement i la seua profunda relació amb la naturalesa. Estos sistemes han creat paisatges extraordinaris, en el



Esta es una copia impresa del documento electrónico generada por la aplicación informática PortalFirmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://www.sede.dival.es/opencms/opencms/portal/index.jsp?opcion=verifica