

A la atención de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

DOÑA EVA SALDAÑA BUENACHE, en calidad de Directora Ejecutiva y en representación de la asociación GREENPEACE ESPAÑA, con C.I.F. G28947653 y domicilio en la calle Valores, número 1, 28007 de Madrid, en relación con el Anuncio 43757 del BOE por el que se somete a información pública el “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD VALENCIA-CASTELLÓN” por medio del presente escrito procedo a realizar las siguientes

ALEGACIONES

PREVIA. Justificación del interés

Con fecha 26 de octubre de 2021 recibimos en Greenpeace España la notificación por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) informando del inicio del proceso de información pública del “E.I. del nuevo eje pasante norte-sur de la RAF de Valencia” y el “E.I. de la LAV Valencia-Castellón”.

Greenpeace España, como entidad sin ánimo de lucro y con la finalidad de proteger el medio ambiente, cumple los requisitos para ser considerada persona interesada conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Greenpeace es una organización ecologista internacional con una dilatada experiencia en la defensa de la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático a través de la concienciación social, la investigación, la incidencia política y la acción directa.

Desde el año 2018 el sector del transporte es el principal emisor de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en España y el segundo en la Unión Europea, empujado principalmente por el transporte privado por carretera. Una situación que se mantiene incluso tras el efecto de la pandemia de Covid-19.

Por este motivo, desde Greenpeace prestamos especial atención a la promoción de políticas destinadas a incentivar los modos más eficientes energéticamente -en especial los modos ferroviarios- que son clave para reducir las emisiones de GEI siguiendo los objetivos del Acuerdo de París y, además, contribuyen a mejorar la cohesión territorial, a reducir las desigualdades sociales y a rebajar los niveles de contaminación en las ciudades.

Por tanto, remitimos las siguientes alegaciones al E.I. con el propósito de incorporar mejoras al mismo, partiendo siempre de nuestro apoyo como organización a aquellas medidas enfocadas a promover un cambio modal en favor de los modos sostenibles de transporte.

PRIMERA. Sobre el proceso de participación

Previamente a las observaciones en lo relativo al proyecto, debemos mostrar nuestra disconformidad con el proceso de participación ligado al mismo. La fase de información pública por parte de la sociedad civil se ha limitado a 30 días hábiles de información pública, después prorrogados a 45, para analizar un volumen ingente de información con una importante complejidad técnica. Un plazo aún más exiguo si se considera la simultaneidad de este proceso con el E.I. del Túnel Pasante de València, lo que conlleva duplicar la información expuesta que debe ser estudiada para su análisis.

Teniendo en cuenta los casi 20 años de diferencia entre los primeros estudios y la presentación de este E.I., hubiera sido deseable un proceso real de participación en sus diferentes fases que permitiese a la ciudadanía ejercer su derecho a la participación pública en todo el recorrido del proyecto en lo relativo a las decisiones y la inversión pública.

Al mismo tiempo, comprobamos que el presente E.I. es una propuesta cerrada, cuya única parte valorable es la selección entre unas alternativas ya delimitadas, pero que no entra a cuestionar la pertinencia ni la necesidad de un proyecto así en el contexto actual. Aspectos como la necesaria transición del sector transporte, el papel del cambio climático en la planificación de infraestructuras o las nuevas prioridades estratégicas del MITMA (en teoría, muy diferentes al anterior Ministerio de Fomento) hacen necesario replantear la necesidad y pertinencia de proyectos de esta magnitud para que incluyan estas cuestiones.

En base a lo expuesto, alegamos que **el proceso de participación escogido es limitado e insuficiente para una infraestructura de estas características, por lo que reclamamos el establecimiento de mecanismos de participación real y accesibles a toda la sociedad civil.**

SEGUNDA. Sobre el estudio de demanda

De acuerdo a la Memoria (pág. 1) la construcción de una segunda plataforma entre Valencia y Castellón está justificada como solución a los problemas de explotación que genera la alta ocupación de la infraestructura en un tramo con elevado número de circulaciones heterogéneas que limitan el crecimiento de las mismas. Sin embargo, el estudio de demanda (pág. 21) plantea un escaso y extraño crecimiento del número de servicios ferroviarios, que llegan a ser nulos en el caso de Cercanías e incluso regresivos para trenes MD.

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

Tabla. Hipótesis de crecimiento de servicios.

A continuación señalamos las inconsistencias detectadas en el estudio de demanda, considerando el desglose en diferentes tipologías de servicio:

- **Cercanías**

Se propone un estancamiento de los servicios de cercanías tanto en el escenario base como en el optimista. Por tanto, la ejecución del proyecto no resultaría en una mejora de la capacidad ni de la frecuencia en el servicio de Cercanías Valencia.

Los actuales 42 servicios diarios por sentido es una cifra alejada de los estándares de servicio en los principales núcleos de Cercanías, como Madrid y Barcelona, donde varios de sus tramos sobrepasan las 200 circulaciones de Cercanías por día y sentido. Pese a la enorme inversión en infraestructura de este proyecto, no se entiende la ausencia de una mejora, aunque sea mínima, de los trenes de cercanías en el área metropolitana ni siquiera en el escenario optimista. Este nulo crecimiento contradice los anuncios e inversiones previstas que anticipan una mejora decidida por los núcleos de cercanías en las grandes ciudades, entre ellas València.

- **Media Distancia**

Al caso anterior de Cercanías se suma una regresión en los servicios de Media Distancia, que pasan de 7 a 4 por sentido en la hipótesis base, o a su estancamiento en la hipótesis optimista. Desconocemos a qué se debe esta previsión de pérdida de servicio, considerando que los trabajos de electrificación en curso de la Línea Sagunto-Teruel-Zaragoza deberían facilitar el establecimiento de más y mejores servicios MD. Además, la migración a ancho estándar del tramo Castellón-Tarragona no supone una merma de trenes MD, que seguirán prestando servicio en ancho estándar para prestar servicio a las estaciones intermedias de la línea.

Por otra parte, en el E.I. no se hace mención a la posibilidad de establecer servicios Avant (MD Alta Velocidad) entre Alicante, Xàtiva, Valencia y Castellón, cuya implantación es viable una vez se pongan en servicio los diferentes tramos pendientes del Corredor Mediterráneo y que a nuestro juicio deberían incorporarse como una demanda adicional de trenes de Media Distancia.

- **Mercancías**

A diferencia de lo mostrado en Cercanías y MD, para mercancías sí se contempla una

previsión de crecimiento. Sin embargo, el horizonte optimista de 27 trenes por sentido resulta poco ambicioso, considerando las expectativas del Corredor Mediterráneo como parte de la red básica transeuropea TEN-T. A tenor de los objetivos previstos de trasvase modal de la carretera al ferrocarril y la habilitación de las denominadas “autopistas ferroviarias” para transporte multimodal hacen deseable un incremento de capacidad mayor que el que ofrece la retirada de trenes LD en el tramo actual.

Teniendo en cuenta los tráficos actuales de la autopista A-7 y las previsiones del Corredor Mediterráneo, consideramos que una infraestructura de estas características debería permitir al menos 50 circulaciones diarias de mercancías por sentido. Este nivel de demanda, que sin duda interferiría con los tráficos de Cercanías, hace necesario desarrollar una solución que permita segregar ambos tipos de tráfico.

- **Larga Distancia y Alta Velocidad (LD/AV)**

El estudio de demanda sí pronostica un crecimiento notable de los tráficos de viajeros en el segmento LD/AV, que se duplica hasta las 37 circulaciones diarias en el escenario base y las 42 en el escenario optimista.

Basta un ejemplo para hacernos una idea de la magnitud que supone esta cifra de servicio en LD. A fecha de diciembre de 2021, la salida de Barcelona por la LAV 050 (principal conexión de Barcelona con el resto de la Península Ibérica y uno de los puntos más saturados de la red de AV) está registrando hasta 45 circulaciones en día laborable, incluyendo todos los tráficos Barcelona-Madrid (AVE, Avlo y OuiGo), los trenes Euromed a València y Alacant, trenes Avant a Lleida y trenes Alvia e Intercity a diversos puntos de la península.

Sin embargo, este estudio pronostica alcanzar una cifra muy similar sólo con los tráficos LD del Corredor Mediterráneo y, eventualmente, los AVE Madrid-Castellón. En total es un aumento del 233% de la oferta LD, frente a un crecimiento del 0% en el servicio de Cercanías.

Por tanto, se observa una desproporción en la estimación del crecimiento de los tráficos LD/AV en comparación al resto de segmentos, el cual **no parece tener otro propósito que justificar una plataforma exclusiva de Alta Velocidad sin que ello suponga una mejora de los servicios de Cercanías y Media Distancia, que seguirán circulando por una línea compartida con tráficos de mercancías cada vez mayores.**

TERCERA. Sobre el efecto del Covid-19 en las estimaciones de demanda

En general, las estimaciones de demanda que se presentan para justificar la ejecución de este proyecto utilizan como base el año 2018 y no consideran los efectos que la pandemia de Covid-19 está ejerciendo sobre la demanda del transporte a nivel global.

Las restricciones de movilidad asociadas a la crisis de Covid-19 han lastrado el crecimiento del transporte de viajeros durante los casi dos años de pandemia que han transcurrido, y aún hoy es una incógnita conocer cuándo se recuperarán niveles de demanda similares a 2019 o si los ritmos de crecimiento serán comparables. A día de hoy, operadores como Renfe estiman que en 2021 alcanzarán un 75% de la demanda de 2019 y no prevén igualar dichos niveles hasta, al menos, finales de 2022.

Por este motivo, no resulta admisible que se omita el impacto del Covid-19 en los estudios de demanda, y menos aún que se proyecte un crecimiento del número de viajeros como si la pandemia nunca hubiera sucedido, como sucede en este caso. El objetivo fijado para completar las obras en el año 2027 resulta irreal e improbable ya antes siquiera de redactar el proyecto constructivo.

En base a lo anterior, reclamamos que se revisen las proyecciones de crecimiento de viajeros para incorporar el impacto de la pandemia de Covid-19 en los estudios de demanda, de manera que cualquier proyecto constructivo pueda redactarse basándose en unas cifras ajustadas a la nueva realidad actual.

CUARTA. Sobre la coherencia con el Túnel Pasante-RAF de Valencia

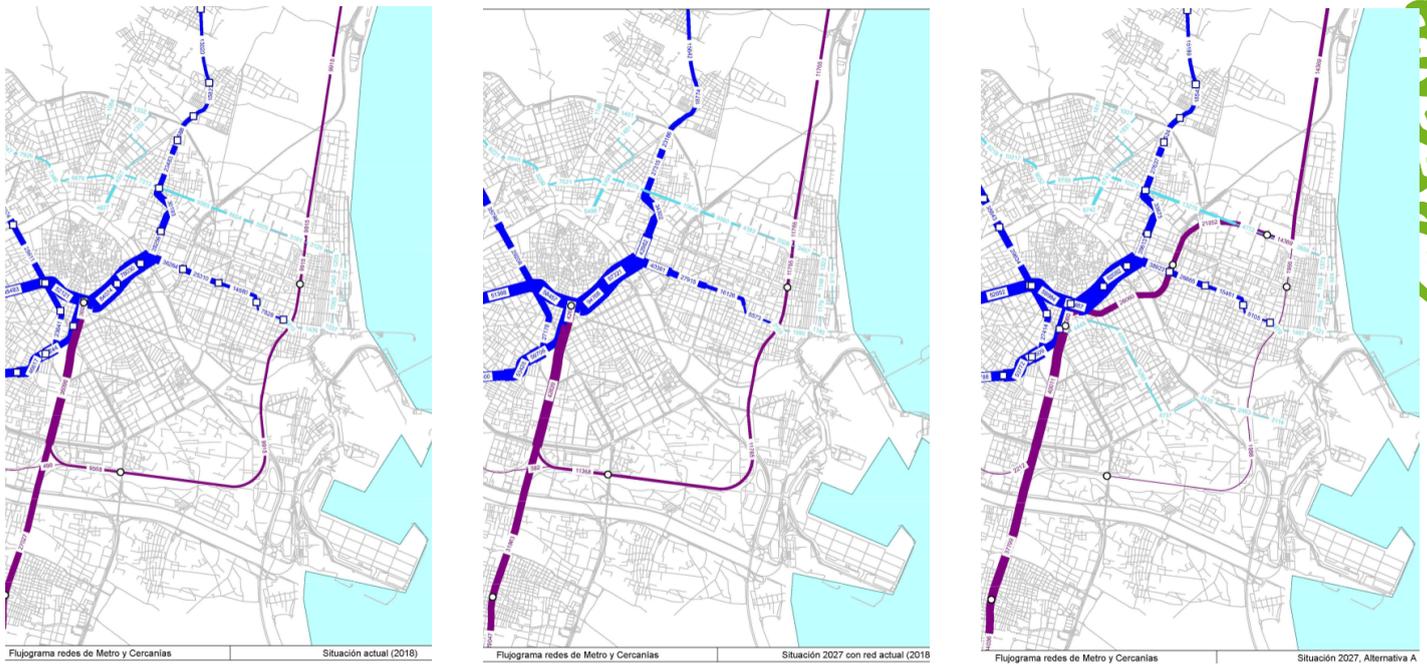
La tramitación de este E.I. se está realizando de forma simultánea al E.I. del nuevo Eje Pasante norte-sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia, debido a la estrecha vinculación entre ambas obras y la necesidad de encajar las alternativas escogidas en una solución común a ambas.

Dicho E.I. incluye un Estudio de Demanda de Cercanías donde, según se extrae del mismo, la ejecución del túnel pasante y la construcción de las estaciones de Aragón y Universitats *"supondría una mejora de gran magnitud del transporte público con un sensible impacto positivo en la demanda"* con un incremento de 15.600 viajeros más de Cercanías en el año 2027 *"que supondrían un aumento de la demanda de este modo del 25%"*.

En concreto, en el anejo nº6 se detalla que solo el aumento de la movilidad debido al crecimiento demográfico previsto para el año 2027 supone un incremento de viajeros en Cercanías de 11.400 viajeros, un 22% más, siendo la línea C-6 València-Castelló la que mayor aumento registra con un 28% de dicho aumento.

Al incremento anterior se suma el revulsivo que implica la nueva red de cercanías y la construcción del túnel pasante, que generaría una demanda inducida en el conjunto de la red. El resultado de dicho estudio de demanda muestra que para el tramo Universitats-Sagunto, perteneciente a la línea C-6, la actual carga de 9915 viajeros en 2018

aumentaría a 11.765 viajeros en 2027 con la red actual (+19%) y a 14.369 viajeros con la ejecución del túnel pasante (+45%)



Las previsiones de crecimiento de demanda del E.I. del Túnel Pasante para la línea C-6 de Cercanías, de hasta un 45% para el año 2027, contradice con el estancamiento de la oferta de Cercanías reflejado en el E.I. de la LAV Valencia-Castellón, donde figuran los mismos 42 trenes diarios que circulan actualmente. Esta incoherencia muestra la escasa coordinación y fiabilidad de ambos Estudios Informativos, y hace imprescindible que cualquier nueva infraestructura se dimensione en previsión de la demanda esperada.

QUINTA. Sobre la coherencia con la Estrategia de Movilidad del MITMA

El 10 de diciembre de 2021 el Consejo de Ministros aprobó la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** (EMSSC). Dicha estrategia supone la hoja de ruta que guiará las actuaciones del MITMA en materia de transportes y movilidad a través de 9 ejes estratégicos del que se derivan 40 líneas de actuación con más de 150 medidas concretas, financiadas principalmente a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

Aunque dicha estrategia se ha aprobado tras la presentación a información pública del presente E.I., en la misma memoria se cita la Estrategia como “*documento vigente para la planificación del MITMA*” (Memoria, página 1). Por su relevancia para el desarrollo de la política de transportes y movilidad en los próximos años, cualquier proyecto presente y futuro que se licite desde el MITMA debe estar alineado con su propia estrategia vinculante.

En este sentido, **son varios los criterios de la Estrategia de Movilidad que contradicen al presente E.I.** y que, por tanto, obligan a replantear su concepción. En concreto, y sin perjuicio

de otros aspectos, destacamos las relativas al Eje 2, centradas en los criterios de priorización de las inversiones del MITMA:

1.1.2 La financiación y planificación de infraestructuras actualmente

Históricamente, la planificación de las infraestructuras se ha concebido mediante planes que agrupaban el conjunto de todas las demandas de inversión, de acuerdo con la suposición de que cualquier infraestructura crea riqueza para el país, y que mayor será esta cuanto más elevado sea su presupuesto. Este enfoque contradice el propósito de la ingeniería de optimizar los costes y obvia que los recursos son limitados [...]

*Los estudios de rentabilidad social de las nuevas actuaciones tienden en ocasiones a sobreestimar la demanda y a subestimar los costes de construcción y explotación; por otra parte, es frecuente que no se realicen análisis de sensibilidad y riesgo, **ni es habitual actualizar los estudios cuando existe un desfase temporal importante** entre la fase de planificación (cuando habitualmente se realizan estos estudios) y la licitación de las obras. Todo ello puede venir alentado porque **la decisión sobre la construcción y características de la nueva infraestructura haya sido tomada de antemano** y no es el resultado del análisis coste-beneficio.*

Como se observa, ya desde el propio Ministerio se denuncia una problemática idéntica a la presente en este E.I. cuyo principal antecedente citado es el el E.I. de la LAV Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana, elaborado en el año 2002.

Además, la Estrategia del MITMA se basa en un “cambio de paradigma” en las inversiones, las cuales pasan a estar más centradas en la gestión del servicio, la mejora continua y la modernización de la red actual. Extraído de dicha estrategia, se refleja que:

Continuar priorizando la inversión en la creación de nuevas infraestructuras de transporte, cuando el stock de capital público ya es muy alto, tiene unos rendimientos decrecientes no sólo en términos estrictamente económicos sino también de equidad social y de equilibrio territorial (los ahorros de tiempo son cada vez menores y para menor número de personas y cantidad de mercancías; la reducción de la accidentalidad en carretera es cada vez menor, etc.). [...] sin olvidar los costes ambientales derivados de la construcción de nuevas infraestructuras.

La construcción de infraestructura no es un fin, sino un medio para asegurar la movilidad. Las bases sobre las que se asienta esta estrategia son las de garantizar el derecho a la movilidad, como elemento de cohesión social y de crecimiento económico. Los principios básicos de seguridad, sostenibilidad y conectividad deben regir la priorización de las inversiones que se vayan a acometer. Al priorizar actuaciones en infraestructuras es necesario preguntarse qué objetivos se persiguen y qué beneficios supondrán para la sociedad en general y para el territorio sobre el que asienta la infraestructura en particular, y si gran parte de

esos objetivos y beneficios se podrían alcanzar con actuaciones más eficientes por su menor coste. [...]

*El cambio de paradigma en la inversión de infraestructuras está siendo confirmado por recientes encuestas ciudadanas, donde se observa que las preferencias de inversión de los ciudadanos están más relacionadas con la mejora de la movilidad cotidiana (transporte público urbano y movilidad activa), que con la tradicional política de inversiones en redes de carreteras, ferrocarriles o aeropuertos. **El MITMA tiene como objetivo priorizar estas inversiones que mejoran los desplazamientos diarios de los ciudadanos, en contraposición con las políticas inversoras tradicionales del ministerio enfocadas en los desplazamientos de largo recorrido.***

A nuestro entender, la concepción actual de este proyecto está basada en unas directrices de planificación de la infraestructura hoy obsoletas, y que no responden a las nuevas prioridades fijadas por el MITMA en su Estrategia. Se prioriza la inversión en obra nueva sobre la mejora de la red actual, sin evaluar el beneficio social de una infraestructura exclusiva para viajes de largo recorrido y que deja desatendidas las necesidades de movilidad cotidiana en el territorio (ver alegación SEGUNDA).

Derivado de la Estrategia de Movilidad, el MITMA también ha presentado su “Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria”, una herramienta de planificación ferroviaria que persigue reorientar la política de inversiones realizada en las últimas décadas para priorizar la seguridad y la conservación y mantenimiento de la red, establecer racionalidad económica en la construcción de nuevas líneas de alta velocidad y dar mayor protagonismo a las Cercanías o al transporte de mercancías.

Por consiguiente, reclamamos que los proyectos presentados sean coherentes con la Estrategia de Movilidad y la Estrategia Indicativa ahora vigentes, asegurando una política de inversiones adecuada al nuevo paradigma que defiende el propio Ministerio. Alegamos por tanto que el proyecto de LAV Valencia-Castellón no responde a los objetivos estratégicos fijados por el MITMA donde se priorizan los desplazamientos cotidianos frente a las grandes inversiones en largo recorrido.

SEXTA. Sobre la validez de los antecedentes y los criterios de trazado

De toda la documentación previa considerada en la memoria del E.I. se cita como principal antecedente el proyecto de “LAV Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo València-Castelló (2002)”. Dicho proyecto, actualmente ejecutado y en servicio en su práctica totalidad, responde a una planificación estratégica fijada en el Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT) 2000-2007.

Dicho plan se caracterizó por unas previsiones optimistas de extensión de la red que nunca se cumplieron. Su propuesta estrella consistía en dotar de Alta Velocidad a todas las

capitales de provincia de la península con una red eminentemente radial. Dos décadas más tarde existe consenso técnico en señalar las imperfecciones y fallos de dicha planificación al no tratar temas como la intermodalidad, la equidad social o el impacto ambiental. En gran medida, la nueva Estrategia del MITMA denuncia y corrige muchos de los fallos detectados en los planes anteriores, sobre todo en el citado PIT 2000-2007.



Red de Alta Velocidad según el PIT 2000-2007

Por tanto, no tiene sentido desarrollar un tramo como València-Castelló basándose en un proyecto obsoleto de hace 20 años, con objetivos que distan de las prioridades fijadas en el contexto actual, donde el Corredor Mediterráneo, el fomento de los núcleos de Cercanías y la ejecución de la red básica transeuropea TEN-T centran las necesidades de movilidad en este eje.

El interés en hacer llegar el servicio de AVE a Castellón de la Plana (que no la Alta Velocidad) ha supuesto desplegar la solución conocida como “tercer hilo” entre ambas ciudades. Se trata de una obra costosa que ha generado importantes interferencias en el servicio actual, tales como limitaciones de velocidad, tráfico a contravía y pérdida de accesibilidad entre coche y andén, profundizando la crisis de fiabilidad en Rodalia Valencia que ha resultado en una importante pérdida de la demanda.

Sin embargo, con el afán de reutilizar la planificación del PIT que hoy consideramos obsoleta, se propone una solución basada en una plataforma exclusiva de Muy Alta Velocidad ($V_{max}=350$ km/h) para tráfico de larga distancia, a pesar de que la distancia kilométrica entre Valencia y Castellón es tan corta que no permite desarrollar la velocidad de

diseño, alcanzando una punta de 288 km/h en la alternativa más favorable. Por tanto, se están fijando unos parámetros de diseño para unas velocidades que, en la práctica, no será posible alcanzar en la explotación comercial.

Que el nuevo tramo sea exclusivo para Alta Velocidad limita un posible uso polivalente en caso de necesidad ante circunstancias como las sucedidas en diciembre de 2021, donde una incidencia en el cuarto técnico de Massalfassar está restringiendo la capacidad de todos los tráficos durante varias semanas, en especial trenes de cercanías.

Considerando el cambio de prioridades técnicas y políticas, demandamos abandonar los criterios de diseño de una LAV exclusiva que no solucionará los problemas operativos de mercancías y cercanías. En su lugar, reclamamos la búsqueda de soluciones polivalentes que den servicio a todos los tráficos, así como fijar un horizonte temporal para una migración definitiva a ancho estándar (1435 mm) similar a la desarrollada entre Castelló y Tarragona, evitando los problemas derivados del tercer hilo.

SÉPTIMA. La ausencia de una política global de transportes

Si es denunciado el hecho de que el proyecto de LAV se sustente en una planificación del año 2000, no es menos flagrante la ausencia de una política global de transportes que fomente el trasvase hacia medios más eficientes, tal y como apuntan las directrices europeas tales como el Libro Blanco del Transporte o la nueva estrategia "Fit For 55".

En el área de influencia entre València y Castelló hemos visto cómo, en paralelo a la planificación del Corredor Mediterráneo, se han seguido desarrollando grandes proyectos de ampliación de carreteras avalados por el MITMA. El primer ejemplo es la ampliación de capacidad de la V-21, que ha sido construida pese a la importante afectación a un espacio protegido como L'Horta Nord. A este caso se suma la ampliación de capacidad del "by-pass" de la AP-7, justificada por el alto número de vehículos pesados que recorren el Corredor Mediterráneo.

Dichas ampliaciones de capacidad viaria contribuyen al crecimiento del transporte por carretera sin considerar, en ningún caso, la necesidad de trasvasar tráficos al ferrocarril. Esta atracción de la demanda contribuye a aumentar la presión del tráfico rodado en el entorno de la ciudad de València, cuya zona urbana no admite más tráfico. Unas tendencias que caminan en dirección opuesta a la necesidad de reducir la demanda del transporte por carretera en las grandes ciudades, lo que imposibilita la necesaria reducción de emisiones fijada en el Plan Nacional de Energía y Clima (PNIEC).

La ampliación de autopistas en el entorno de València y Castelló pone de manifiesto la ausencia de una política global de transportes que promueva el trasvase de tráficos de la carretera al ferrocarril, y consolida un modelo de infraestructuras duplicadas que no permite corregir las externalidades negativas del sector transporte.

FINAL. Resumen de solicitudes y observaciones

Sobre la base de las alegaciones anteriormente descritas, demandamos:

- **La inmediata paralización del proyecto de LAV València-Castelló en su concepción actual, por no responder a las prioridades estratégicas fijadas por el MITMA.**
- **La actualización de los estudios de demanda, de forma que consideren el impacto de la crisis de Covid-19 en la demanda estimada, modificando los plazos de ejecución previstos hacia escenarios realistas.**
- **La reformulación de las alternativas del proyecto, de manera que contemplen la necesaria mejora de los tráficos de Cercanías entre Valencia y Castellón.**
- **Sustituir los criterios de trazado para una LAV exclusiva de Muy Alta Velocidad, habilitando en su lugar una solución apta para tráfico mixto que evite las fricciones de los tráficos de mercancías con Cercanías y Larga Distancia.**
- **Establecer mecanismos de participación reales en todo el proceso de planificación, accesibles a toda la sociedad civil.**
- **Desarrollar una política global de transportes en el entorno del corredor Mediterráneo que promueva el trasvase de demanda de la carretera al ferrocarril. En consecuencia, paralizar los proyectos de ampliación de autopistas actualmente en curso.**

En Madrid, a 29 de diciembre de 2021

Eva Saldaña Buenache
Directora Ejecutiva de Greenpeace España