

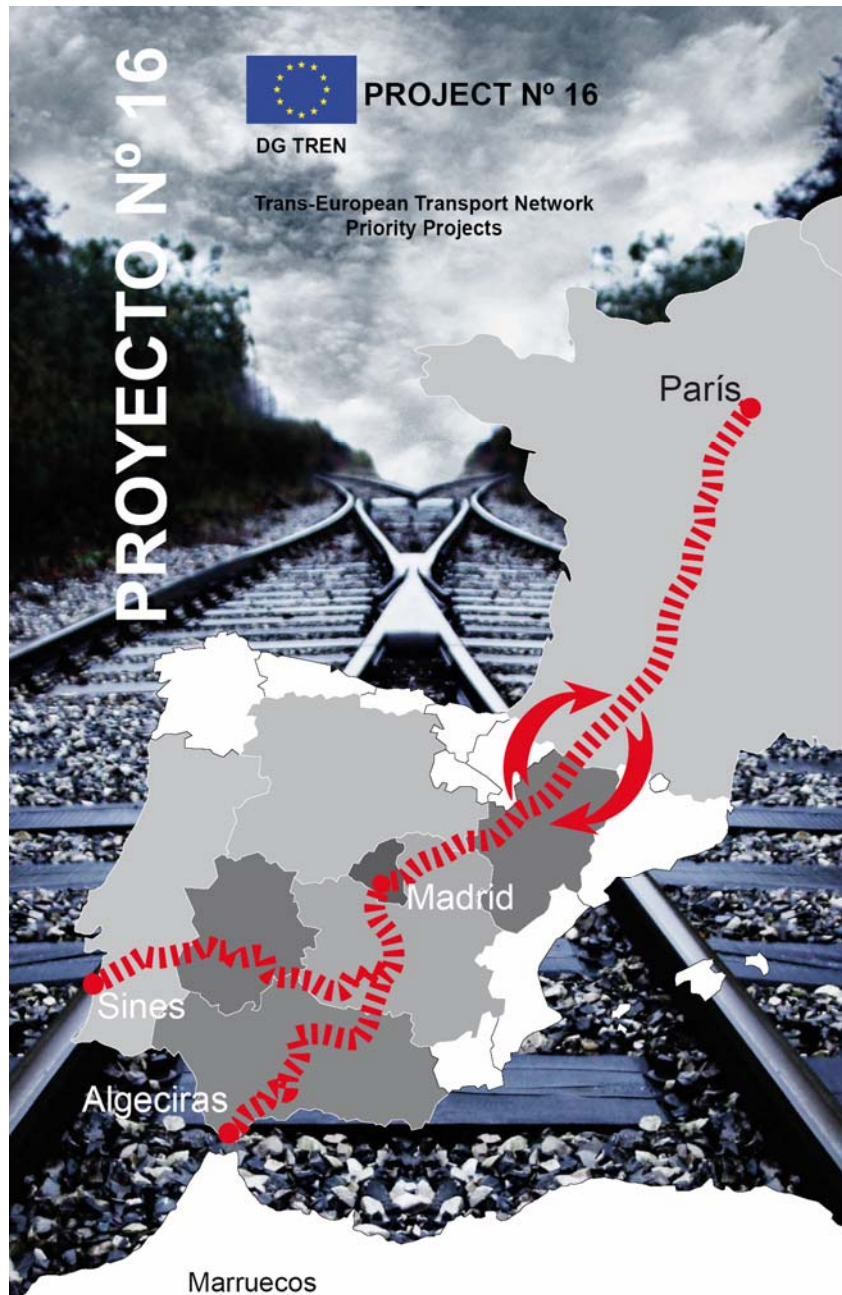
PROYECTO Nº 16



PROJECT Nº 16

DG TREN

Trans-European Transport Network
Priority Projects



Marruecos

EJE 16 RTE-T
SINES / ALGECIRAS - MADRID - PARÍS

Un corredor ferroviario para Europa y el Norte de África.

Firma de la declaración de apoyo al eje nº16

de las redes transeuropeas de transporte

Madrid, 2 de junio de 2010



INTRODUCCIÓN

La globalización, la deslocalización y el desarrollo económico ha motivado en los últimos años, un aumento del tráfico internacional de mercancías. Tanto es así, que los corredores existentes en el Sudoeste europeo están acaparando una densidad de tráfico superior a la capacidad para la que fueron diseñados. Durante la última década, los puertos de la Península Ibérica, tanto de Portugal como de España, se han ido adaptando a los nuevos flujos de mercancías provenientes de América, África y Asia, que posteriormente deben ser transportadas hacia Europa. Todos estos flujos se canalizan en la actualidad por dos vías a través del Pirineo: Portbou e Irún. El tránsito de mercancías por estos dos pasos es tal que resulta inviable dar salida en la actualidad a la mercancía sin necesidad de realizar ninguna espera, en el caso del ferrocarril. En el caso de la carretera está actualmente saturada, y las expectativas de mejora no se contemplan a corto plazo.

El sector logístico es primordial en la Europa actual para el crecimiento económico de sus territorios, y para ser eficaz debe basarse en la intermodalidad y el uso eficiente de cada modo de transporte. El mercado único de la Unión Europea exige que se eliminen todas las barreras, incluidas las físicas y geográficas, a los intercambios de personas y mercancías en todo el territorio europeo.

El uso del ferrocarril junto a un empleo más eficiente del cabotaje, permitirían paliar la situación que se vive actualmente en los dos únicos puntos de intercambio de mercancías con el norte de Europa de la Península Ibérica.

Iniciadas las obras de conexión ferroviaria con Francia, para alta velocidad en ancho internacional por ambos extremos de la cordillera, toma especial urgencia la realización del corredor ferroviario central para mercancías y su conexión con Francia a través del paso central de los Pirineos, definido como Proyecto Prioritario N°16 de las RTE-T, dando salida así a la mercancía proveniente de la meseta central y favoreciendo el empleo de las Plataformas Logísticas de la zona, creadas para ese fin.

La ubicación estratégica de Aragón, que **enlaza los corredores Atlántico y Mediterráneo**, le confiere una orientación idónea hacia el movimiento de mercancías de intercambio con Francia y cuya **apuesta por el modo ferroviario**, en consonancia con las políticas europeas, debe permitir:

- **Descongestionar los pasos viarios** transfronterizos, y en especial el oriental y occidental, que están agotando sus posibilidades.
- Contribuir al cumplimiento de los compromisos en materia medioambiental con la **reducción de emisiones de CO2**.
- Favorecer el desarrollo de los **servicios ferroviarios de pasajeros en los nuevos corredores ferroviarios de alta velocidad** sometidos a fuerte presión poblacional.
- Optimizar un **corredor ferroviario ya existente y liberado del transporte de viajeros** por la puesta en marcha de las líneas de Alta Velocidad, tanto en España como en Francia.

Este proyecto, en consonancia con los Proyectos Prioritarios de la RTE-T, se incorpora en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte, elaborado por el Ministerio de Fomento de España y aprobado para el periodo 2005 – 2020.

EJE 16 RTE-T SINES/ALGECIRAS-MADRID-PARIS, UN EJE QUE VERTEBRA EL SUDOESTE EUROPEO

APERTURA DE UN CORREDOR FERROVIARIO CENTRAL: LA TRAVESÍA CENTRAL DE LOS PIRINEOS

El Eje 16 de las Redes Transeuropeas de Transportes (RTE-T), que contempla la Travesía Central del Pirineo, como eje transversal Norte - Sur, ayudará a la descongestión de actividades y tráfico en grandes poblaciones y áreas metropolitanas, impulsando las localizaciones específicas, como Plataformas Logísticas y Puertos Secos. Supone una conexión eficaz, sostenible y de gran capacidad entre Portugal, España, Francia y Europa, con un ahorro de tiempo significativo en las ciudades ibéricas y francesas conectadas por ferrocarril, además de las mejoras fundamentales para el transporte de mercancías y el intercambio económico, favoreciendo el desarrollo y la cohesión territorial. Por sus características y sus conexiones, será el corredor ferroviario masivo lógico del Sudoeste hacia Europa, continuando hacia el Sur y conectando con el Continente africano.



Trazado y tramos existentes del eje 16 RTE-T. Fte: Fundación Transpirenaica

Beneficios

Algunos de los beneficios (en términos medioambientales y de costes) de la puesta en marcha una conexión ferroviaria central en el Sudoeste europeo son los siguientes:

El ferrocarril es un modo de transporte sostenible. Un reciente estudio realizado en 2009 por el Instituto Cerdá para el Gobierno de Aragón establece que con la puesta en marcha de este eje, y con unas condiciones favorables de explotación ferroviaria, se podría lograr un ahorro en las emisiones de CO₂ de 462.000 toneladas en España, y 1.200.000 toneladas en el conjunto de Europa. Si valoramos estas emisiones económicamente, esto supone que la Travesía Central podría llegar a suponer un ahorro anual para España en compra de derechos de emisión de 22,2 millones de euros, y de 56,6 millones de euros para el conjunto de Europa.

Prioridad para mercancías. Su localización en los territorios de la Europa interior permite utilizar este corredor para un tráfico prioritario de mercancías, permitiendo así desarrollar un tráfico más intenso para viajeros en las zonas más densamente pobladas y que necesitan un mayor servicio, tanto para alta velocidad, como para el transporte de cercanías.

Elimina el cuello de botella que supone el Pirineo. Es un corredor en ancho internacional, de gran capacidad, que atraviesa el macizo pirenaico a través de un túnel de baja cota. El proceso de conexión con el ancho europeo incrementa notablemente la saturación del tráfico. Los trenes no tendrán que parar en la frontera, ya que el nuevo corredor no tendrá los problemas de diferencia de ancho de vía, permitiendo dar salida a un gran porcentaje de las mercancías que atraviesan el Pirineo. Descongestiona de esta forma los pasos viarios, donde actualmente se forman cada día muros de camiones.

Aprovecha la red existente. La red de alta velocidad en la Península Ibérica y las nuevas conexiones en Francia para pasajeros en TGV permiten liberar vías para el tráfico convencional, que pueden convertirse en los grandes corredores para mercancías sin grandes inversiones adicionales, a diferencia de otros proyectos. Más del 75% del corredor está ya ejecutado, optimizando además la infraestructura que ya existe. Este eje cuenta por tanto con ventajas muy apreciadas en la UE actual: espacio e infraestructuras no saturadas.

Intermodalidad y cohesión. Es un corredor ecológico y sostenible en el centro de los Pirineos, que enlaza con los puertos del Atlántico y del Mediterráneo – Valencia, Sagunto, Algeciras, Sines, etc – con los nodos logísticos más importantes de la Península Ibérica (Andalucía, Extremadura y Castilla La Mancha, así como Madrid, la capital de España y punto principal para el movimiento de mercancías, Aragón), siendo el flujo natural de las mercancías hacia Europa; este corredor solucionaría los problemas de saturación actuales. Permite además vertebrar los territorios de interior, conectándolos con los puertos y acercando los principales núcleos económicos.

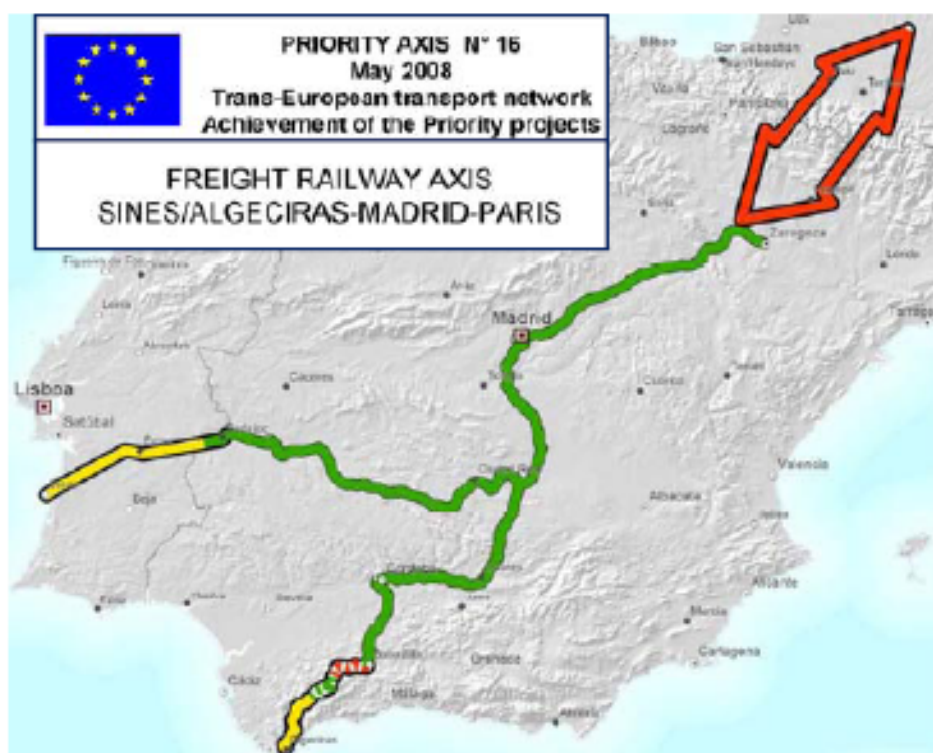
Conexión de la UE con los países vecinos. El Norte de África necesita puntos de entrada a Europa, y no sólo marítimos, sino también corredores terrestres eficaces. Como corredor del Sudoeste europeo, es el punto de enlace fundamental con el norte de África, favoreciendo las relaciones de intercambio entre la UE y el continente africano. Marruecos ya ha expresado varias veces su apoyo a este corredor nº16.



Extensión de los principales ejes transeuropeos de transporte a los países vecinos de la Unión Europea. Fte: Comisión Europea

SITUACIÓN ACTUAL DE LA TCP

Como proyecto prioritario nº 16, eje Sines/Algeciras – Madrid – París, incluyendo un corredor de gran capacidad por el Pirineo Central, este eje ha obtenido financiación de la UE por una cantidad de 5 millones de euros (50% del total del presupuesto estimado), aportando los Estados implicados el otro 50% hasta un total de 10 millones de euros presupuestados hasta 2013, destinados a realizar los estudios medioambientales, de definición técnica y geográfica del corredor, análisis económicos y financieros, de engarce con las redes española y francesa de mercancías, y para los procesos de debate público en España y en Francia.



Proyecto Prioritario nº 16 de las RTE-T. Fte: Comisión Europea

La presencia del corredor dentro de las prioridades de la UE nos da la idea de la importancia del mismo para el desarrollo ya no solo de Portugal, España y Francia, sino para el continente Europeo. El eje 16, aun teniendo más del 75 % de sus kilómetros ya construidos es un eje de futuro, ya que su obra más representativa será la construcción de un túnel de baja cota por el Pirineo Central, la Travesía Central de los Pirineos.

Las cumbres franco-españolas de enero de 2008 y abril de 2009, así como la reunión de alto nivel España-Francia de junio de 2008 han confirmado la voluntad de ambos gobiernos de avanzar en esta infraestructura, aprobando un calendario de trabajo entre España y Francia para realizar los estudios necesarios para su puesta en marcha.

Durante el segundo semestre de 2010 ha tenido lugar un avance sin duda decisivo como es la constitución **el día 20 de octubre de la Agrupación Europea de Interés Económico con sede en Zaragoza** que liderará el proyecto de la mano de Francia y España por medio de ADIF y RFF. La sede está fijada en Zaragoza con un presidente Francés. Esta Agrupación es la que tiene que lanzar y realizar el seguimiento del programa de estudios acordado por los Gobiernos de España y Francia hasta 2013, que incluyen los estudios medioambientales, de definición técnica y geográfica del corredor, análisis económicos y financieros, de engarce con las redes española y francesa de mercancías, y para los procesos de debate público en España y en Francia. La última reunión de coordinación de esta AEIE tuvo lugar en París el pasado mes de marzo.

FLUJOS DE MERCANCÍAS EN LOS PIRINEOS: SATURACIÓN EN EL LADO ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO

De los más de 240 millones de toneladas de mercancías que han atravesado el Pirineo en estos últimos años por todos los modos -incluyendo el marítimo-, el modo ferroviario y combinado (ferrocarril-carretera) supone únicamente el 2%. Entre las causas de la poca utilización del modo ferroviario en el Pirineo se encuentran los problemas de interoperabilidad y la diferencia de ancho de vía entre las líneas francesas e ibéricas (1.435 mm –ancho internacional- frente a 1.668 mm) lo que hace necesario trasvasar la mercancía o cambiar los ejes de los trenes una vez que llegan a la frontera.

Según las cifras del Observatorio franco-español de tráficos en el Pirineo, en el año 2006 atravesaron la cadena montañosa más de 20.000 camiones diarios de media, con una estimación de 110 millones de toneladas por año. Y si se observa la distribución de dichos tráficos, se constata que el 87% pasa por las autopistas litorales; el resto se distribuye por el resto de vías y sólo el 4% circula por las carreteras interiores. Esto hace que los pasos de los litorales atlántico y mediterráneo se encuentren actualmente saturados comparativamente hablando con los otros pasos existentes en el Pirineo y que por dificultades del terreno, no hacen apto el tránsito elevado de mercancías por la zona.

También el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y del Transporte, Ministerio de Fomento) indica el nivel de tráfico existente en los corredores Atlántico y Mediterráneo, reclamando soluciones para las principales conexiones internacionales, como Portbou e Irún.

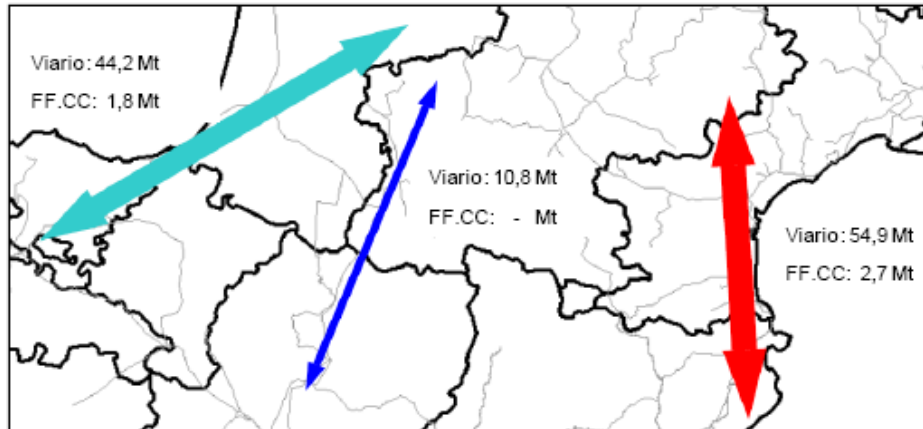


Figura 1. Reparto de mercancías por viarias y ferroviarias a través de los Pirineos
Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos 2006.

	Francia	Resto de la UE-15 (menos Francia)	Resto de Europa	TOTAL
Carretera	55,6	47,7	6,0	109,3
Ferrocarril	1,7	2,7	0,1	4,5
TOTAL	57,3	50,4	6,1	113,8

Tabla 1. Millones de toneladas a través de los Pirineos por modos terrestres
Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos 2006.

La solución más adecuada a esta situación de saturación y desequilibrio, desde un punto de vista funcional y ambiental, es un eje transpirenaico central destinado prioritariamente al transporte de mercancías que resuelva los problemas de capacidad con mínima repercusión medioambiental, basado en el uso de un modo eficiente y sostenible como el ferroviario.