



INFORME ANUAL de ACTIVIDAD  
DEL COORDINADOR EUROPEO

Sr. Etienne Davignon

**PROYECTO PRIORITARIO n° 3**

« Eje ferroviario de gran velocidad del sudoeste de Europa »

**19 de julio de 2007**

**Bruselas**

*Los puntos de vista expresados en este informe son los del Coordinador Europeo  
y no comprometen la posición oficial de la Comisión Europea*

*El presente informe fue finalizado el 19 de julio de 2007*

## Índice

<b>1. Introducción</b>	<b>p. 3</b>
<b>2. Situación del eje prioritario nº3 :</b>	<b>p. 3</b>
2.1 Ramal mediterráneo	p. 4
2.2 Ramal atlántico	p. 8
2.3 Madrid- Lisboa/Oporto	p. 10
<b>3. Conclusiones y recomendaciones</b>	<b>p.11</b>

**Anexo: Mapa del proyecto prioritario nº3 (avance del proyecto)**

## 1. INTRODUCCIÓN

**El eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa (Proyecto prioritario n°3)** constituye un elemento fundamental para garantizar la continuidad de la red ferroviaria transeuropea. Este eje permitirá el enlace ferroviario entre la Península Ibérica (Portugal y España) y el resto de la Europa sin ruptura de carga por la diferencia de ancho de vía entre estas redes, que penaliza mucho el transporte ferroviario, sobre todo, de mercancías<sup>1</sup>.

Este eje incluye dos ramales entre Francia y España: un **ramal denominado «atlántico»** (Tours-Dax-Vitoria-Madrid) y un **ramal «mediterráneo»** (Nimes-Perpignan-Figueras-Barcelona-Madrid), así como una conexión entre España y Portugal (**Madrid - Lisboa/Oporto**).

Todos los proyectos que componen este eje son nuevas líneas de alta velocidad (previstas para velocidades de al menos 250 km/h), pero varios tramos podrán ser utilizados a la vez por los trenes de viajeros de alta velocidad y por los trenes de mercancías.

Este proyecto permitirá sacar la Península Ibérica de su aislamiento ferroviario, que resulta de la diferencia de ancho de vía con el resto del continente (véase el anterior informe anual), pero también constituye un elemento esencial para aplicar una política de movilidad orientada hacia una mayor utilización del transporte ferroviario, en un contexto de fuerte crecimiento de los intercambios transpirenaicos.

El reto al que se encuentra enfrentado el coordinador es también doble: frente a las prioridades nacionales, debe preservar las prioridades y la coherencia global de la red transeuropea, y, además, debe velar por la coherencia de las políticas de movilidad aplicadas por los tres Estados miembros afectados por este eje.

## 2. SITUACIÓN DEL EJE PRIORITARIO N° 3

El análisis de las solicitudes de los Estados miembros, en el marco de la programación plurianual 2007-2013, permitirá, cuando éstas se conozcan, completar el presente informe. Independientemente de los importes que pidan los Estados miembros a los que se aplica la cofinanciación de los proyectos de este eje, la evaluación de estas solicitudes permitirá comprobar si se han seguido las recomendaciones que hacía el coordinador en su informe de 2006 sobre algunos aspectos importantes (como la interoperabilidad o la definición de los tramos

---

<sup>1</sup> Aunque algunos trenes de viajeros están dotados de ejes adaptables a los distintos anchos de vía (y, por tanto, pueden circular por las dos redes), no ocurre así con los trenes de mercancías. En este caso hay tres soluciones posibles: el cambio de ejes, el trasbordo de las mercancías de un vagón con eje de ancho UIC a un vagón de ancho ibérico (mayor), o también el trasbordo de las mercancías a camiones antes de la frontera. Se considera que del 5 al 10% de los camiones que atraviesan la frontera franco-española de Irún se dedican a este tipo de tráfico, que podría evitarse en gran parte si las dos redes fueran interoperables.

transfronterizos). A la luz de los resultados de la evaluación de las solicitudes de financiación 2007-2013, el Sr. Davignon estará en condiciones de proporcionar a la Comisión elementos de análisis complementarios.

## **2.1. Ramal mediterráneo**

Los progresos en la construcción de este ramal – actualmente el más avanzado y probablemente también el más prometedor en cuanto a tráfico - son desiguales. La construcción de la nueva línea (660 km) entre Madrid y Barcelona debería completarse de aquí a finales de 2007. Están ya en servicio 575 km entre Madrid y Tarragona, lo que ha permitido reducir casi a la mitad la duración del recorrido entre la capital española y Barcelona. Los problemas de la instalación del sistema de gestión del tráfico ERTMS, que limitaban a la vez la capacidad y la velocidad punta, permitida en la línea están en gran parte resueltos: desde mayo de 2007 la velocidad máxima autorizada para algunos trenes es de 300 km/h.

Sin embargo, el trazado de la nueva infraestructura en Barcelona y, en particular, el paso previsto cerca de zonas especialmente sensibles, ha sido una fuente de problemas importantes para las autoridades españolas, que ha tenido por consecuencia retrasos – bastante significativos - en la puesta en servicio de este tramo. Tuvo que hacerse una nueva evaluación de impacto medioambiental (DIA en España), que no fue aprobada hasta el 30 de mayo pasado. Se calcula que el retraso sobre el calendario inicial es de 36 meses. No obstante, el impacto en la continuidad de este ramal sigue siendo limitado, puesto que también está prevista una circunvalación ferroviaria de Barcelona.

Por lo que se refiere a las secciones situadas al norte de Barcelona, el coordinador europeo, Sr. Davignon pidió información a las autoridades españolas sobre posibles retrasos en la construcción de la línea, debidos a las dificultades en relación con la travesía de Gerona y el enlace entre la nueva línea internacional y la red española en Figueres. El Ministerio español de Fomento (transportes) anunció el 8 de junio de 2007 que estaban previstos unos retrasos del orden de tres años para la terminación de dos tramos entre Gerona y Figueres. La imposibilidad de acabar las obras antes de 2012 no permite el enlace directo entre la nueva línea Perpignan-Figueres y la red española de alta velocidad. Habida cuenta del impacto de estos retrasos en la continuidad del ramal mediterráneo del Proyecto Prioritario nº 3, el coordinador pidió al Ministerio de Fomento aclaraciones sobre las causas de estos retrasos y la aplicación de soluciones transitorias con el fin de evitar que la nueva línea Perpignan-Figueres, concedida a una entidad privada (TP Ferro), no quede inutilizada durante un período de tiempo considerable. El Ministerio de Fomento ha facilitado unos primeros elementos de respuesta y se ha hecho una evaluación de las propuestas y la repercusiones de estos retrasos – aún sumaria dada la inmediatez del análisis.

### **Análisis de la situación**

**La coincidencia de la puesta en servicio de la sección concedida (prevista, según las condiciones del contrato de concesión para febrero de 2009) y de los accesos a la red española de alta velocidad y ancho UIC, al sur de Figueres, no parece ya garantizada.** Los retrasos se estiman en tres años.

Dos secciones son especialmente problemáticas: la siguiente a la sección concedida Perpignan-Figueres hacia el sur y la travesía (en parte subterránea) de la ciudad de Gerona. De hecho, parece difícil prever conexiones directas a partir de febrero de 2009 entre Perpignan y Barcelona. **Sin una solución provisional, el túnel, cuya puesta en servicio está prevista en menos de dos años, podría quedar inutilizado durante unos 36 meses.** Hay una alternativa en estudio, sobre la que deberían decidir rápidamente las autoridades competentes, que consiste en:

- la creación de una conexión provisional entre la nueva línea y la red convencional española existente (de ancho ibérico) en Figueres, con instalación de un tercer carril y la construcción de un cambiador de ancho de vía;
- el equipamiento de la línea convencional desde el sur de Figueres hasta el sur de Gerona con un tercer carril y la conexión con la nueva línea en construcción.

El conjunto de estas adaptaciones provisionales que representan más de 50 km crea, no obstante, una serie **de limitaciones muy significativas**, especialmente, en materia de interoperabilidad:

- imposibilidad de que puedan circular los trenes AVE/TGV (los trenes previstos, en fase de construcción, no son idóneos para circular por la red clásica española cuya electrificación es diferente<sup>2</sup>); la utilización de trenes con ancho variable es posible, pero, para circular entre Madrid, Barcelona y Francia, se requerirá un trasbordo en Perpignan;
- grandes dificultades para las mercancías (no existen locomotoras eléctricas interoperables<sup>3</sup>); una solución puede ser la utilización de locomotoras diesel pero eso requerirá el refuerzo de los sistemas de ventilación en el túnel);
- necesidad de que el material rodante vaya equipado de ERTMS (para la nueva línea transfronteriza) y ASFA en la línea convencional en España; en caso de utilización provisional de material se generan sobrecostes importantes, para un equipo que se sustituirá en un plazo de tiempo bastante corto;
- lucro cesante (menores ingresos) para el concesionario, ya que se corre el riesgo de que el volumen de tráfico sea inferior a lo previsto.

Se plantea también **la cuestión de la indemnización** al concesionario por el Estado miembro (o los Estados miembros), habida cuenta del posible lucro cesante.

*«Estoy preocupado por las repercusiones que podrían tener estos retrasos en los otros tramos de este eje prioritario, e insisto en la necesidad de velar por el buen funcionamiento de las APP en el ámbito ferroviario»* ha manifestado el Sr. Davignon.

---

<sup>2</sup> 3 000 V en España frente a 1 500 V y 25 000 V en Francia.

<sup>3</sup> Entre el pedido y la entrega a menudo se necesitan 3 años.

Hay que reconocer que es relativamente frecuente que los grandes proyectos de infraestructura (ferroviarios, en particular) se vean afectados por retrasos, más o menos importantes, durante su realización.

En este caso concreto, las autoridades españolas explican estos retrasos por las dificultades técnicas que ha supuesto insertar la nueva línea en un medio especialmente complejo y sensible (travesías urbanas). El Sr. Davignon, sin embargo, recordó a las autoridades españolas que las consecuencias del anuncio tardío de estos retrasos sobrepasan no obstante el marco estrictamente español y podrían afectar al desarrollo de otros tramos de este eje transeuropeo, y **sobre todo al tramo transfronterizo Perpignan-Figueres**, concedido a una entidad privada. Por consiguiente, deben decidirse medidas correctoras previas en coordinación con todas las partes interesadas. Estas medidas son indispensables para hacer frente a este desfase importante del calendario de las obras.

De esta situación pueden extraerse varias enseñanzas útiles:

- La necesidad ya mencionada por el coordinador en el informe 2006 de *«definir los bloqueos (administrativos, financieros o en la elección de prioridades) que tendrían un impacto negativo en el eje en su conjunto y de sacar las conclusiones que se impongan»* sigue siendo una prioridad ineludible; para ello, una coordinación óptima con todas las partes interesadas es crucial para todo el ramal mediterráneo del PP3.
- La situación particular de España, cuyo ancho de vía es diferente del resto de Europa, obliga a aplicar unas soluciones provisionales, y coordinadas, a fin de garantizar una conexión directa entre Barcelona y Perpignan.
- Valdría la pena reconsiderar el papel que podría desempeñar la CIG para facilitar la coordinación de las planificaciones respectivas de los dos Estados miembros y para cubrir también los accesos. Se impone una iniciativa en este sentido.

Es urgente, según el Sr. Davignon, **que se elabore una verdadera visión global de la planificación de los proyectos de la totalidad del eje**. En este contexto, el coordinador desea organizar de aquí a finales de 2007 - a más tardar - una reunión cuatripartita con los ministros de transportes afectados por el PP3, a fin de estudiar las cuestiones de **coordinación de los calendarios** de construcción de **las secciones transfronterizas y de sus accesos**.

Por lo que se refiere a la sección **Perpignan-Figueres (concedida a TP Ferro)**, las obras avanzan correctamente, a pesar de un retraso de seis meses debido a imponderables geológicos. Sin embargo, este retraso no debería tener consecuencias en la fecha de recepción de la obra, prevista para febrero de 2009. La perforación de los dos tubos se terminará **a finales de septiembre de 2007**. La construcción de las vías de acceso (también concedidas) continúa adelante según las previsiones, a la vez en España y Francia. A finales del primer semestre de 2007, cerca de 1 100 personas trabajaban en todas estas obras. En la parte de Francia, la nivelación y las obras de fábrica están terminadas en un 85%, en la parte de España se acercan al 100%.

Es digno de mención un detalle que tiene importancia: las pendientes en la línea alcanzan en algunos lugares **el 18 por mil**, lo cual quiere decir que habría que reducir la masa de los trenes de mercancías o bien utilizar dos locomotoras para la

tracción de los convoyes. Con pendientes menos pronunciadas<sup>4</sup> que permitiesen evitar el recurso a la doble tracción, el transporte de mercancías por este eje habría podido ganar en competitividad, dados los menores costes de explotación<sup>5</sup>.

En cuanto a las secciones francesas, **la realización de la línea Montpellier-Perpignan** (coste 3 000 M€ - cifra actualizada) está programada para el período entre 2015 y 2020, y su puesta en servicio para el período entre 2020 (lo más pronto) y 2025 (lo más tarde). La primera etapa consiste en la modernización de la infraestructura existente (señalización, en particular). Esta etapa permitirá hacer frente al crecimiento del tráfico previsto, según los estudios realizados por Réseau Ferré de France. Los retrasos en la construcción de los accesos en España tendrán probablemente consecuencias en el nivel de tráfico de este eje, desplazando así la fecha en la que se preveía la saturación de la línea. En las discusiones con los distintos protagonistas afectados por el proyecto no se ha excluido un aplazamiento de la realización de este tramo. Por consiguiente, resulta necesaria una aclaración de la situación.

Aunque un posible desfase de este proyecto en el tiempo no pone en peligro directamente la continuidad del eje, puesto que la infraestructura existente podría utilizarse a la espera de la construcción de la nueva línea, el potencial de crecimiento del tráfico ferroviario por este eje se verá afectado. **Por ello, el coordinador considera que un aplazamiento de la fecha de realización de esta infraestructura – respecto al calendario establecido en las orientaciones – penalizaría el desarrollo del tráfico por el PP3, especialmente el de larga distancia.** La voluntad expresada por las autoridades francesas de montar servicios de autopista ferroviaria<sup>6</sup>, como respuesta a la congestión cada vez más grave de la autopista A9, en la perspectiva del cambio modal, aboga así por la terminación de toda la infraestructura, a más tardar en 2020.

**La realización de la circunvalación Nimes-Montpellier** (coste 1 200M€), que es el principal cuello de botella del eje en territorio francés, se escalonará entre 2009 y 2013. Se trata de un proyecto de fuerte valor añadido europeo, indispensable para garantizar la adecuada circulación del tráfico de larga distancia (mercancías prioritariamente y viajeros, puesto que esta línea de unos 70 km será mixta). Este proyecto permitirá también hacer frente al aumento del tráfico local, en una región en fase de fuerte crecimiento demográfico, gracias a las franjas liberadas en la línea existente. De acuerdo con lo que el coordinador ya había indicado en su informe anterior, este proyecto merecerá una atención especial en el marco de la programación plurianual 2007-2013. El proyecto se ejecutará a través de un contrato de asociación donde el socio privado se encargará de financiar y construir la infraestructura. La convocatoria de candidaturas está prevista para la segunda mitad

---

<sup>4</sup> Lo cual, sin embargo, habría implicado un coste excesivo del proyecto

<sup>5</sup> El transporte de mercancías por este eje habría ganado así en competitividad, dados los menores costes de explotación.

<sup>6</sup> El Sr. Perben inauguró un servicio experimental de autopista ferroviaria entre Luxemburgo y Perpignan el 29 de marzo de 2007. Se trata de un trayecto de más 1 000 km cuya puesta en servicio efectivo tendrá lugar en el otoño de 2007.

de 2007, con miras a formalizar el acuerdo contractual el 2009, teniendo en cuenta que el fin de las obras está previsto para 2013.

## 2.2. Ramal atlántico

La ejecución de este proyecto - en España - se lleva a cabo con gran celeridad. El tramo **Madrid-Valladolid**, de alrededor 180 km, se pondrá en servicio en diciembre de 2007. Este tramo incluye un largo túnel de casi 28 km. Por otra parte, los concursos de la mayoría de los tramos entre Valladolid y Bilbao están en curso de adjudicación. En la «**Y vasca**», que constituye una parte de esta rama, ya están en obras varios tramos entre Vitoria y Bilbao. Para otros, se prevé que el Gobierno del País Vasco (que es el comitente del proyecto) convoque el concurso de aquí a finales del año en curso.

Una de las preocupaciones del Gobierno del País Vasco<sup>7</sup>, que coincide con la del Sr. Davignon, es garantizar que estas nuevas infraestructuras, en particular, la sección Valladolid-Burgos-Vitoria, puedan ser accesibles también para el transporte de mercancías, y, en su caso, que las líneas existentes se adapten al ancho UIC, de tal manera que pueda preverse el transporte de mercancías (sin ruptura de carga), al menos hasta Valladolid. La actual ruptura de carga (para las mercancías) en la frontera, a causa de la discontinuidad de la red, **debe suprimirse** y no solamente desplazarse sólo **algunas decenas de kilómetros**. El desarrollo del tráfico por este eje y el calendario de la ejecución de los demás proyectos, en particular, en Francia, dependerá mucho de las condiciones de explotación<sup>8</sup> que se propongan – en la red española – a fin de favorecer el cambio modal en el transporte de mercancías, de la carretera al ferrocarril.

La «**Y vasca**» tiene que conectarse a la red francesa en los alrededores de Irún. La discrepancia de los calendarios españoles y franceses, y también de los procedimientos administrativos, plantea, también aquí, un problema significativo. Si se considera la planificación de los accesos al futuro tramo transfronterizo, se observa un desfase de alrededor de siete años entre las dos planificaciones. Se prevé que la «**Y vasca**» esté terminada de aquí al 2013 y, a partir de finales de 2007, el ADIF, el gestor de la red ferroviaria española, prevé empezar los estudios de la sección que termina en la frontera franco-española. La planificación francesa establece un calendario mucho menos avanzado puesto que la realización de la sección transfronteriza está prevista a partir de 2013, en el mejor de los casos. El desfase respecto a la decisión sobre las orientaciones comunitarias RTE- Transporte de 2004 queda ya patente: la Decisión n° 884/2004 fijaba 2010 como fecha de terminación del proyecto Vitoria-Dax. Por otra parte, no se conoce aún, hasta la fecha, la definición precisa de la sección transfronteriza.

El coordinador considera que debe prestarse una especial atención a esta sección, que permite la conexión de las redes francesa y española. Son especialmente críticos

---

<sup>7</sup> Conversación entre el Sr. Davignon y la Sra. Nuria López de Guereñu, Consejera de Transportes.

<sup>8</sup> Pero también dependerá de la adecuada localización de los centros intermodales para los intercambios ferrocarril-carretera.

tres aspectos :

- definir con precisión la sección transfronteriza (cuya planificación deberá ser común) para que sea plenamente funcional con el resto del eje<sup>9</sup>;
- lanzar prioritariamente los estudios para su construcción, a los que debería concederse una ayuda significativa con cargo al presupuesto comunitario, siempre que los Estados miembros presenten una solicitud común;
- garantizar que existe una solución de continuidad de la red a falta de nueva infraestructura transfronteriza.

En este contexto, el coordinador considera que sería conveniente reflexionar sobre los medios necesarios para aplicar una verdadera planificación transeuropea coordinada y vinculante, para ejes de tal importancia.

Las autoridades de ambos países prevén la creación a corto plazo de una CIG franco-española para el ramal atlántico del PP3, lo cual responde a una preocupación del coordinador. Esta CIG debería tener un mandato claro: garantizar la buena coordinación de las actividades, en las secciones de acceso nacionales y en el tramo transfronterizo, con el fin de evitar los problemas acaecidos en el ramal mediterráneo.

Al norte de esta sección internacional, la futura conexión **Dax-Burdeos** fue objeto de un procedimiento de «debate público» entre finales de agosto y finales de diciembre de 2006. Este procedimiento, al delimitar con precisión la importancia de esta infraestructura, permitió una concertación muy amplia de los ciudadanos. Las principales cuestiones que se plantearon se referían a la justificación de la línea teniendo en cuenta el tráfico previsto y a su inserción en medios sensibles. Se habían propuesto tres opciones de trazado (más la opción «cero»). La opción elegida por el Estado es la del trazado más oriental, que permite una utilización común de una parte de la infraestructura por la futura línea de alta velocidad Burdeos- Toulouse. Falta concretar el coste, que se situaría en un intervalo entre **3 500 y 4 200 millones**. La puesta en servicio se ha fijado en 2020 (de acuerdo con las indicaciones del Anexo III de las orientaciones RTE- Transporte).

No obstante, dado el desfase entre la realización de esta línea y la planificación española, parece importante que la infraestructura existente esté adaptada<sup>10</sup> de tal manera que pueda hacer frente durante los próximos quince años a un crecimiento del tráfico generado por la aplicación de una política de cambio modal acordada y aplicada por los Estados miembros afectados.

---

<sup>9</sup> La sección deberá delimitarse de manera que no se penalicen los estudios y trabajos ya en curso (o previstos a corto plazo) en la parte española, sin, por ello, generar condicionamientos (en el trazado, sobre todo) que perturbarían los estudios y el debate público que debe organizarse en Francia en los próximos años. El GEIE (y la futura CIG que desean los dos Estados miembros) deberían desempeñar un papel central en este contexto.

<sup>10</sup> La adaptación puede referirse a la infraestructura, pero la gestión del tráfico (de las franjas ferroviarias, especialmente) puede también mejorarse.

Por lo que se refiere a la sección **Burdeos-Tours**, el Estado francés decidió que la línea sería objeto de concesión. La convocatoria de candidaturas se hizo pública a finales de 2006 y la selección del concesionario está prevista de aquí a finales de 2008. El Anteproyecto Sumario (APS) del tramo Tours-Angoulême se aprobó en abril de 2007 y la consulta pública («Enquête d'Utilité Publique») debe lanzarse de aquí a finales del año. El proyecto continúa adelante de acuerdo con el calendario previsto.

La línea de alta velocidad Paris-Tours-Burdeos-Toulouse/Dax representará para 2020 un eje fundamental de la red francesa y la red transeuropea. Sin embargo, el coordinador considera que teniendo en cuenta el fuerte valor añadido del eje (Paris)-Tours-Burdeos-Toulouse para el tráfico interior en Francia, la sección Tours-Burdeos es menos prioritaria para la obtención de ayudas con cargo al presupuesto europeo en comparación con los tramos al sur de Burdeos, cuya rentabilidad, al menos inicialmente, será claramente más baja.

### 2.3. Madrid-Lisboa/Oporto.

Esta nueva línea es especialmente importante para el desarrollo de las relaciones ferroviarias entre España y Portugal, frenadas hasta ahora por una infraestructura anticuada. El coordinador, en un encuentro en el otoño de 2006 con la Sra. Ana Paula Vitorino, Secretaria de Estado de Transporte del Gobierno portugués, confirmó que, para él, la construcción de la sección transfronteriza entre los dos países constituía una prioridad. Por tanto, espera que las autoridades portuguesas y españolas presenten una propuesta conjunta en el marco de la convocatoria de propuestas del presupuesto plurianual 2007-2013. En este contexto, será también conveniente comprobar la concordancia de los calendarios de construcción con el fin de evitar una repetición de los problemas de este tipo que han surgido en otras secciones de este eje prioritario. Así pues, **el coordinador desea que se preste una especial atención a la determinación de la sección transfronteriza**. Para la parte que asegura el enlace funcional entre las dos redes debería proponerse un porcentaje de ayuda significativo (en particular, si hay que construir las consiguientes infraestructuras). Por otra parte, considera que los Estados miembros deberían utilizar plenamente las posibilidades que ofrecen los Fondos Estructurales y de Cohesión para acelerar la construcción de los accesos a la sección transfronteriza y a la sección entre Lisboa y Oporto.

## 3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Habida cuenta de la diversidad de los proyectos que componen este eje, es difícil pronunciarse globalmente. La situación actual de las obras es muy variable. Sin justificar en modo alguno todas las diferencias en la planificación de los proyectos, es importante recordar que:

- los procedimientos nacionales difieren de un Estado miembro a otro, con limitaciones que repercuten en el calendario de ejecución de los proyectos, de ahí que la rapidez de ejecución de los proyectos, independientemente de los posibles imponderables técnicos, sea raramente idéntica;

- los medios financieros de los que se dispone no son los mismos; con excepción de la sección Perpignan-Figueres (concedida), los progresos más significativos en la aplicación del PP3 se dan en secciones que, aparte del presupuesto de las RTE, pueden también optar a ayudas de otros fondos comunitarios, (FEDER y Fondo de Cohesión);

- la opción de "escalonar"<sup>11</sup> la construcción de la infraestructura, en función de su grado de utilización puede resultar acertada, en particular, en período de dificultades de financiación pública; el escalonamiento de los proyectos, que permite al mismo tiempo maximizar la utilización de la infraestructura, no debe penalizar los demás proyectos que componen el eje. Ahora bien, si el desfase en la realización de la nueva infraestructura genera un cuello de botella y no permite rentabilizar las nuevas secciones ya puestas en servicio, se trata de una opción que hay que evitar.

En cualquier caso, es esencial poder proporcionar a los inversores potenciales, y con mayor motivo si son privados<sup>12</sup>, una información clara y una visión global del eje para garantizar la adecuada realización de estos pasillos prioritarios y en particular del PP3.

En este mismo orden de ideas, las prioridades que los Estados miembros establecerán en el marco de la programación financiera 2007-2013 serán un elemento esencial que permitirá evaluar la importancia que conceden a la creación de este eje.

Más que cualquier otro modo, el transporte ferroviario depende de la coherencia de la red que utiliza. La realización de una infraestructura sólo tiene sentido si se ha evaluado correctamente el impacto de su puesta en servicio en los otros componentes de la red. Así pues, es indispensable razonar no a partir de una línea o de un tramo de vía aislado, sino a partir de todo un sistema ferroviario. Se podría así prever la elaboración de una planificación más integrada, a lo largo de todo un eje prioritario, en vez de seguir yuxtaponiendo, con mayor o menor éxito, las planificaciones establecidas a nivel nacional. En tales condiciones, las dificultades surgidas en el PP3 habrían podido superarse más fácilmente.

En el mismo orden de ideas, el informe del año 2006 destacaba que la finalidad de las redes transeuropeas iba mucho más allá de la simple realización de la infraestructura, recordando, en este sentido, que «ésta debe también contribuir al buen funcionamiento del mercado del transporte en particular y del mercado interior

---

<sup>11</sup> Por "escalonar" se entiende la construcción de la infraestructura en varias etapas separadas cronológicamente.

<sup>12</sup> En el caso presente, el concesionario del tramo Perpignan-Figueres sufrirá una reducción inevitable de los ingresos previstos durante el período 2009-2012.

más en general En este contexto, el funcionamiento óptimo de la red requiere que se adopte una política de transporte coherente para el conjunto del eje en cuestión». Eso debe traducirse en una armonización de las prioridades y, en particular, en la voluntad común de aplicar una política de cambio modal, de la carretera al ferrocarril, especialmente para el transporte de mercancías.

### Programa de trabajo

<b>Acción</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Aspectos «críticos»</b>	<b>Situación</b>	<b>Contactos</b>
1. Preparar una descripción del estado en que se encuentra el conjunto del pasillo.	Presentar a la Comisión un segundo informe sobre la situación, de aquí a julio de 2007.	Madurez de los proyectos – avance -, concordancia de los calendarios.	Terminado	Autoridades FR, ES, gestores de infraestructura, empresas ferroviarias, autoridades locales.
2. Evaluación de las propuestas de financiación de los Estados Miembros.	Proporcionar a la Comisión una valoración de estas propuestas y del respeto de las recomendaciones del coordinador.	Prioridades definidas por el coordinador en el informe 2006.	Septiembre de 2007	-.
3. Definir los posibles problemas que podrían afectar a la realización del eje.	Proponer para cada sección que plantee problemas soluciones de carácter técnico, medioambiental y administrativo.	Concordancia del calendario de construcción de las distintas secciones. Interoperabilidad de las redes Concordancia de las políticas (prioridades).	Problemas parcialmente definidos/puest a al día regular	Autoridades FR, ES, PT, promotor(es) del proyecto, autoridades locales, gestores de infraestructura, empresas ferroviarias, DG REGIO.
4. Definir las sinergias entre el PP3 (rama Mediterráneo) y el PP6, con el fin de crear un eje ferroviario este-oeste de gran capacidad al sur de los Alpes.	Proponer un plan de acción común PP3-PP6 (acción que no pudo llevarse a cabo dada la ausencia del coordinador).	Organización de un encuentro entre las autoridades interesadas. Declaración de intenciones (?) sobre el desarrollo de este pasillo Mediterráneo-Alpes.	A presentar al PE y al Consejo de aquí a finales de 2007	Coordinador PP6, Autoridades FR, ES, promotor(es) del proyecto, gestores de infraestructura, empresas ferroviarias.