



Cambra de Comerç
de Barcelona

CONSULTA PÚBLICA DE LA COMISIÓN EUROPEA:

**“CONEXIÓN DE LOS EJES DE TRANSPORTE TRANSEUROPEOS CON
LAS REGIONES Y PAÍSES VECINOS”**

**INFORME DE LA CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA
(ESPAÑA)**

Marzo 2005

Introducción: implicación de la Cámara de Comercio de Barcelona en el ámbito de las infraestructuras de transporte

La Cámara de Comercio de Barcelona ha mantenido siempre el compromiso de impulsar las actuaciones en infraestructuras y ordenación del territorio necesarias para garantizar el desarrollo económico y social de Barcelona y Cataluña.

Este desarrollo depende, en gran parte, de una conexión eficiente de esta región con el resto de la Península Ibérica, Europa y todo el ámbito Mediterráneo, que permita la libre circulación de personas y el mercado único de bienes y servicios y la estructuración funcional de la euroregión que Cataluña aspira a liderar.

Por estas razones nuestra Corporación considera muy oportuna y de gran interés la consulta pública que la Comisión Europea ha iniciado en relación con la conexión de los ejes de transporte transeuropeos con las regiones y países vecinos.

El presente informe expresa la opinión de la Cámara de Comercio de Barcelona en este ámbito, de manera breve y respondiendo a parte del cuestionario facilitado por la Comisión para este fin (las referencias de títulos y números se corresponden con las preguntas del cuestionario).

Criterios de la Cámara de Comercio para la definición de los ejes básicos multimodales de transporte (corredores de transporte)

En opinión de la Cámara, un corredor básico de transporte debe tener las siguientes características:

- Ofrecer capacidad suficiente para cubrir la demanda actual y futura de transporte de pasajeros y mercancías, y también de otros suministros esenciales (agua, energía, información). Estará integrado por infraestructuras de carretera, ferrocarril y servicios.
- Proporcionar una oferta equilibrada de infraestructuras y modos de transporte, que permita racionalizar el uso del transporte y evitar fricciones entre diferentes tipos de tráfico, separándolos (de corto y largo recorrido, de pasajeros y mercancías, de energía, agua o información).
- Estas conexiones deberán facilitar un acceso fluido a los grandes nodos de actividad económica y transporte en Cataluña (puertos, aeropuertos, zonas logísticas), que concentran una parte importante de las operaciones de importación y exportación.

Una vez definido el concepto de corredor o eje multimodal, se puede proceder ya a responder a algunas de las preguntas formuladas por la Comisión Europea:

Respuestas a las preguntas de la Comisión Europea

¿Cuáles son los ejes principales?

1. De entre todos los ejes básicos transeuropeos que conectarán Europa con los países y regiones limítrofes, es de muy especial interés para la Cámara de Comercio de Barcelona el proyecto de Transporte Regional Euro-Mediterráneo, lanzado a través del programa MEDA en el año 2003. Constituye el eje básico para la conexión de Europa con todo el ámbito Mediterráneo y el eventual establecimiento de una Área de Libre Comercio Euromediterránea. A este proyecto se dedica el contenido de este informe.

2. A largo plazo, este proyecto de transporte deberá materializarse en las siguientes infraestructuras:

El corredor Mediterráneo

- Un eje viario de gran capacidad que, procedente de Francia, recorra todo el litoral Mediterráneo español, y conecte con el puerto y el aeropuerto de Barcelona y con el estrecho de Gibraltar.
- Un eje ferroviario de doble vía para el transporte de pasajeros en alta velocidad (ancho de vía europeo), de trazado paralelo al eje viario que se acaba de comentar.
- Otro eje ferroviario de doble vía de ancho europeo, paralelo al anterior, para el transporte exclusivo de mercancías.
- Un enlace fijo a través del estrecho de Gibraltar¹, que permita la conexión de las infraestructuras de transporte terrestre de Europa con las del Norte de África.

Sería conveniente que este corredor conectase, a partir de Barcelona (en especial su puerto) con Toulouse vía Puigcerdà, en una ruta alternativa al paso de la Junquera-Portbou, integrada por:

- Un eje viario de gran capacidad, resultante de la ampliación a doble calzada del eje transeuropeo actual (E-9).
- Un eje ferroviario, adaptado para el transporte de pasajeros y mercancías, que aproveche la línea actual Barcelona-Vic-Puigcerdà-la Tour de Carol.

Autopistas del Mar

Mediante una serie de rutas de Transporte Marítimo de Corta Distancia con las prestaciones propias de las Autopistas del Mar se facilitará la conexión del Puerto de Barcelona y el Corredor Mediterráneo (junto con el corredor Barcelona-Toulouse) con los principales puertos del ámbito Mediterráneo, en especial del Norte de África.

¹ Este enlace fijo constituye un proyecto de gran interés para los Gobiernos de España y Marruecos, que ya han mantenido conversaciones en este sentido. El desarrollo de la potencialidad del Estrecho de Gibraltar como nodo de transporte internacional constituye una de las directrices de actuación del nuevo Plan de Infraestructuras y Transporte del Gobierno español.

3. Este proyecto deberá representar una oferta equilibrada entre los diferentes modos de transporte (viario, ferroviario, marítimo). Deberá favorecer en especial los modos alternativos a la carretera.

¿Qué cuantía y qué tipo de inversiones?

1. Los cuellos de botella fundamentales ligados al proyecto propuesto, que exigirán las partidas de inversión más urgentes, están especialmente vinculadas al Corredor Mediterráneo y son los siguientes:

- El paso viario de La Junquera.
- El paso ferroviario de Portbou.
- El tramo ferroviario Tarragona-Barcelona.
- El tramo ferroviario a través de la Región Metropolitana de Barcelona.
- El tramo ferroviario Montpellier-Nîmes.
- El enlace fijo del Estrecho de Gibraltar, elemento fundamental de este proyecto.
- El paso viario entre los túneles del Cadí (España) y Puymorens (Francia).
- El paso ferroviario entre Puigcerdà (España) y la Tour de Carol (Francia).

2. Las actuaciones que habrá que llevar a cabo en estos cuellos de botella son:

- Paso viario de La Junquera: convertir la carretera nacional N-II actual en una vía de dos calzadas, de gran capacidad, alternativa a la vía de peaje AP-7 actual.
- Paso ferroviario de Portbou: ampliación de la capacidad del complejo ferroviario de Portbou (sin excluir el desplazamiento a una nueva ubicación), para adaptarlo como nudo de transporte ferroviario de mercancías transfronterizo.
- Tramo ferroviario Tarragona-Barcelona: requiere, para su solución, que se construya el nuevo eje exclusivo para el transporte de mercancías.
- Tramo ferroviario a través de la Región Metropolitana de Barcelona: requiere con urgencia una adecuada segregación de los servicios de transporte de pasajeros de largo y corto recorrido, así como del transporte de mercancías y de pasajeros, en diferentes infraestructuras.
- Tramo ferroviario Montpellier-Nîmes: requiere la construcción de un nuevo eje que permita la continuación de la línea de Alta Velocidad Barcelona-Perpignan en el territorio francés.
- Enlace fijo por el Estrecho de Gibraltar: deberá llevarse a cabo con la mayor rapidez posible, y gozar del apoyo institucional y financiero de la Comisión Europea.
- Paso viario entre los túneles del Cadí (España) y Puymorens (Francia): deberá llevarse a cabo una ampliación de capacidad.

- Paso ferroviario Puigcerdà (España)-la Tour de Carol (Francia): deberá realizarse una adaptación de la línea actual para el establecimiento de servicios adecuados de transporte de pasajeros y mercancías.
- Por otra parte, una medida complementaria y muy necesaria para la solución de los mencionados cuellos de botella es el fomento de las Autopistas del Mar, que ofrezcan conexiones intermodales alternativas al transporte por carretera.

3. El horizonte temporal para la realización de todas las actuaciones (tanto las comentadas en el anterior punto 2 como el conjunto del proyecto de transporte Euro-Mediterráneo), exceptuando el enlace fijo del Estrecho de Gibraltar, sería el año 2010. El proyecto completo, con el enlace fijo del Estrecho, tendría como horizonte el año 2020.

6. Este proyecto deberá estar parcialmente financiado por la UE. Por otra parte, los países más directamente implicados en el proyecto (principalmente España, Francia y Marruecos) deberán asumir la inversión restante mediante los necesarios acuerdos, y recurriendo a aportaciones tanto públicas como privadas (por medio de los instrumentos actualmente existentes).

¿Cómo asegurar el uso eficiente de los ejes?

1. Existen, además de los cuellos de botella derivados de la saturación de las carreteras y ejes ferroviarios, aquellos derivados de problemas técnicos y administrativos, de los cuales la Cámara de Comercio de Barcelona destacaría dos:

- Desde el punto de vista técnico, las diferencias de ancho de vía ferroviaria, así como otras características que varían de país a país (electrificación, sistemas de seguridad, regulación laboral, etc...), dificultan las conexiones transfronterizas.
- Desde el punto de vista administrativo, la diferente prioridad que cada país implicado atribuye al proyecto puede comprometer su completa ejecución y funcionamiento futuro.

2. Por estas y otras razones, existen problemas de interoperabilidad tanto al cruzar las fronteras como al cambiar de modos.

4. Para solucionar estas dificultades se ha de permitir que los grandes proyectos transfronterizos sean formalizados como actuaciones prioritarias en el ámbito de la Unión Europea, y que en base a estas se impulsen con decisión las necesarias conversaciones y acuerdos entre los diferentes países. Este hecho debería ser justificado con el necesario apoyo institucional y financiero de la UE.

Una vez se supere este primer obstáculo administrativo, se podrán afrontar las dificultades técnicas de manera más efectiva.