

Contribución del Gobierno de Cataluña a la consulta pública a propósito del informe del Grupo de Alto Nivel sobre la Extensión de los grandes ejes transeuropeos de transporte hacia países y regiones vecinas y la forma de avanzar

El eje mediterráneo español ferroviario de mercancías y la viabilidad de las autopistas del mar a la Mediterránea

Antecedentes

1. El corredor español del Mediterráneo es estratégico y constituye la principal vía de comunicación entre la Península Ibérica y el resto de Europa. Enlaza los Pirineos con Barcelona, Tarragona, Valencia, Murcia, Almería, Málaga y Algeciras. Forma parte del corredor Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental, que une el norte y el centro de Europa con el sur de España. Su tráfico terrestre (por carretera y ferroviario) representa el 65% del flujo total de mercancías que cruza la frontera francoespañola.

Las autopistas de este corredor europeo a menudo están saturadas, mientras que, por otra parte, el eje ferroviario tiene un fuerte potencial de captación de tráfico de mercancías, un potencial que permitiría una absorción importante de los flujos por carretera.

El eje ferroviario mediterráneo es ideal para el transporte ferroviario e intermodal, y constituye un eje vertebral de tráfico intracomunitario e intercontinental, sin dejar de respetar la política europea. Comunica los principales puertos mediterráneos españoles que constituyen una puerta privilegiada para el tráfico internacional de Europa.

El examen de la lista de los 30 proyectos prioritarios de infraestructuras de la Unión Europea, deja vislumbrar que el transporte ferroviario de mercancías en el corredor mediterráneo no ha sido suficientemente tenido en cuenta y que no se considera, en su totalidad, un proyecto prioritario de la red transeuropea de transporte. A pesar de haber sido concebidos para el tráfico mixto, los tramos previstos se ocupan prioritariamente del transporte de pasajeros. Es el caso del Proyecto prioritario núm.3 (Eje ferroviario de gran velocidad del suroeste de Europa) que afecta Cataluña, entre Tarragona, Barcelona y la frontera francesa, y más allá.

Cataluña defiende la prolongación del proyecto prioritario núm. 3, de Tarragona hasta Algeciras, con una conexión con todos los puertos intermedios, para crear un eje mediterráneo español ferroviario de mercancías.

2. El documento del Grupo de Alto Nivel (conocido por la sigla francesa GHN, Groupe de Haut Niveau) en su versión francesa dice lo siguiente:

- En la página 10: [...] la Comisión ha establecido... un Grupo de Alto Nivel sobre la extensión de los grandes ejes transeuropeos de transporte hacia los países y regiones vecinas a fin de *conectar mejor la Unión Europea con sus vecinos en el ámbito del transporte* [...].
- En la página 10: [...] Una de las tareas principales del Grupo era seleccionar un número limitado de *ejes de transporte transnacional que conectasen mejor la UE y sus vecinos* para que se puedan concentrar los esfuerzos y para permitir a los países cooperar a escala internacional [...].
- En la página 26: [...] España subraya la importancia del *Corredor Mediterráneo en España para el transporte de mercancías entre la región del suroeste de la Mediterránea y el centro de la UE* [...].
- En la página 30: [...] El Grupo ha identificado *la extensión de las autopistas del mar* de la UE a todas las regiones marítimas (los mares Atlántico, Báltico, Barents, Mediterráneo, Negro y Caspio) *como una prioridad para facilitar el transporte entre la UE y las regiones vecinas* [...].

Demanda de integración del eje ferroviario mediterráneo español de mercancías en los proyectos prioritarios para la extensión de la red transeuropea de transporte de la UE hacia los países vecinos del sur del Mediterráneo

En el Mediterráneo Occidental, las autopistas del mar tendrían que servir esencialmente para alcanzar dos objetivos principales: la interconexión entre los puertos de la UE y los de los países vecinos del Magreb, y la interconexión con las grandes líneas intercontinentales.

Los flujos de mercancías entre el norte de África y los puertos de la Mediterráneo Occidental tenderán a aumentar, a causa del crecimiento del comercio regional e internacional, de la deslocalización de las actividades y, también, como consecuencia del desarrollo mismo del “Short Sea Shipping” y de las autopistas del mar.

Esa tarea sería más fácil si puertos, como por ejemplo, el de Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Almería o Algeciras tuviesen una conexión adecuada con el su hinterland y si hubiese otras opciones, aparte de la carretera, para los movimientos de mercancías hacia a los diferentes frentes portuarios, en otras palabras, si dispusiesen de una línea ferroviaria específica para mercancías.

Mediante el documento del GHN sobre la extensión de los principales ejes transeuropeos de transporte hacia los países vecinos, la CE propone un eje llamado *autopistas del mar* que englobe el Mediterráneo Occidental.

El documento:

- Prevé conexiones entre el sur de Europa y el norte de África, a través de la futura conexión fija del Estrecho de Gibraltar y el centro de España, pero también gracias a las autopistas del mar;

- No toma en consideración la conexión del frente portuario del corredor mediterráneo español con el centro de la UE y, por consiguiente,
- No facilita la expansión de estas autopistas del mar y del SSS con el norte de África, ni reconoce el papel importante que tienen, y continuarán teniendo, los puertos mediterráneos en el tráfico intercontinental con Asia.

Por este motivo el Gobierno de Cataluña defiende la necesidad de un eje ferroviario de mercancías que bordee la costa mediterránea española para facilitar el tráfico intermodal marítimo/ferroviario, para evitar los problemas de congestión en las carreteras y, finalmente, para hacer viables las autopistas del mar en el Mediterráneo. Este eje costero ofrece el trazado más directo y más capaz de generar y de concentrar los volúmenes de tráfico necesarios para la viabilidad de las autopistas del mar de la zona.

La CE alega en un principio que el documento sólo refleja los 30 proyectos prioritarios ya definidos en su día por Europa. Puesto que el eje mediterráneo español ferroviario no está incluido, tampoco aparece en la proposición de extensión de la red.

No obstante, consideramos que los principales ejes europeos de transporte para el comercio internacional no corresponden forzosamente a los 30 proyectos prioritarios de la red transeuropea.

Consideramos que, de esta manera, el documento refleja una falta de coherencia por el hecho de que para Europa los proyectos en cuestión están fundamentados en relaciones internas europeas, mientras que para los países del sur los ejes considerados son los que están al servicio de las relaciones con sus países vecinos. Esta incoherencia podría ser corregida definiendo proyectos europeos que contribuyesen realmente a la extensión de la red transeuropea y a la relación con países terceros. El eje ferroviario mediterráneo español de mercancías sería entonces una opción a tener en cuenta.

Cataluña propone que el documento del GHN modifique la red fijada por el lado europeo redefiniendo los ejes y proyectos que contribuyen al tráfico internacional. En el caso de España eso sería posible prolongando, para el tráfico ferroviario de mercancías, el proyecto prioritario núm. 3 al conjunto del Frente Mediterráneo Español.

Conclusión

El eje ferroviario mediterráneo de mercancías entre los Pirineos y Algeciras:

- en el futuro se tendrá que incorporar como eje europeo prioritario,
 - se debería considerar, ya desde ahora, como un eje de extensión de la red transeuropea y de relación con los países vecinos,
- para responder a la necesidad estratégica de la Europa mediterránea, y resolver la incoherencia actual entre proyectos y ejes prioritarios europeos y necesidades de extensión de la red transeuropea de transporte, hacia los países vecinos, reforzando así, el potencial real de las autopistas del mar previstas.

Respuestas a las preguntas propuestas

Pregunta 1: ¿A su parecer, los 5 ejes importantes destacados por el informe del Grupo de Alto Nivel (GHN) representan bien los ejes importantes del tráfico internacional? y si tuviese la posibilidad, ¿qué añadiría o suprimiría y por qué?

Los 5 grandes ejes definidos constituyen realmente ejes importantes para el tráfico con los países vecinos. Pero consideramos, que algunos de ellos no son suficientemente equilibrados por el lado europeo para asegurar un tráfico de mercancías creciente con los países vecinos y con las grandes líneas intercontinentales.

Así observamos que:

- Por lo que respecta al frente portuario del corredor mediterráneo español, la conexión con las líneas ferroviarias para mercancías no está bien concebida.
- y que, por consiguiente, las autopistas del mar y el “Short Sea Shipping” con el norte de África no reciben suficiente apoyo, a demás de, que no se toma en consideración el papel esencial de esta zona y de sus puertos en cuanto al tráfico intercontinental con Asia.

Proponemos la inclusión del eje mediterráneo español ferroviario de mercancías como eje europeo para la extensión de la red transeuropea hacia los países vecinos.

Pregunta 2: El informe del GHN ha subrayado un cierto número de medidas, llamadas medidas horizontales. ¿ Son estas medidas las más importantes? ¿Ayudan las recomendaciones del Grupo a resolver las dificultades?

Las recomendaciones del Grupo contribuirán, en gran medida, a resolver las dificultades existentes. Sería útil, establecer una priorización de las acciones en función de los conceptos y de los ejes.

Como prioridad, sería necesario:

- Garantizar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios.
- Asegurar la intermodalidad de las autopistas del mar.

Pregunta 3: La financiación de las infraestructuras de transporte es un quebradero de cabeza. ¿Cómo se podrían financiar mejor estos ejes y las medidas horizontales? ¿Qué papel podría jugar el sector privado y el usuario?

Es preciso establecer planos de acción según la rentabilidad socioeconómica.

En primer lugar, se debe invertir en los ejes y conexiones más rentables (zonas con más demanda real y potencial), y que ofrezcan las mejores posibilidades de desarrollo. Se trataría, por ejemplo, de reforzar los ejes ferroviarios existentes que conectan las regiones industrializadas y las principales zonas logísticas, para asegurar un mayor impacto económico y un retorno rápido de las inversiones.

El eje mediterráneo español ferroviario para mercancías podría ser objeto de un partenariado público-privado (PPP) según un modelo de concesión.

Además, la concesión de fondos europeos tendría que privilegiar las relaciones transfronterizas hacia el interior de Europa y con los países vecinos.

Pregunta 4 : Para la aplicación y la coordinación de las recomendaciones el informe reclama la realización de un protocolo de acuerdo (MoU) o de un tratado internacional. ¿Pueden ser estos instrumentos de ayuda a la consecución de los objetivos del Grupo? Si no es así, ¿Cómo se podría asegurar la aplicación y la coordinación de las acciones?

Para la implementación de las recomendaciones del Grupo, consideramos necesario crear un Secretariado para cada gran eje o región, basado en organismos que tengan experiencia y una cierta representatividad en la región, que se encargaría de priorizar, coordinar y lanzar las acciones apropiadas.

Sería importante coordinar estos Secretariados con los coordinadores de los principales proyectos de la red transeuropea, en particular cuando estos proyectos conecten países vecinos o grandes líneas marítimas.

Pregunta 5 : El grupo ha previsto la integración de protocolos de acuerdos existentes (MoU) dentro de un marco coherente. ¿Requiere este objetivo prever un tratado internacional?

Un tratado internacional tiene que prever mecanismos para su ejecución. En este momento, esta ejecución es difícil de garantizar tanto desde el ámbito institucional como financiero. Lo ideal sería disponer de Memorándums de colaboración para cada una de las subregiones implicadas y ver la evolución de la cooperación resultante, a fin de profundizar en ella posteriormente.

Barcelona, 1 de marzo 2006