



**INFORME ANUAL DE ACTIVIDAD  
DEL COORDINADOR EUROPEO**

Etienne Davignon

**PROYECTO PRIORITARIO N° 3**

« Eje ferroviario de alta velocidad  
del sudoeste de Europa »

**Julio de 2006**

**Bruselas**

## SUMARIO

<b>1. INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ACTIVIDADES DEL COORDINADOR EUROPEO .....</b>	<b>3</b>
2.1. Análisis de la situación.....	4
2.2. Clasificación de los proyectos .....	5
<b>3. SITUACIÓN ACTUAL DEL EJE PRIORITARIO N°3 .....</b>	<b>5</b>
3.1. Ramal atlántico (parte central): .....	5
3.1.1. Vitoria - Dax.....	5
3.1.2. Dax - Burdeos.....	6
3.2. Ramal atlántico (tramos «nacionales») .....	7
3.2.1. Nudo de Burdeos/LAV Tours - Burdeos.....	7
3.2.2. Vitoria - Madrid.....	8
3.2.3. Madrid-Lisboa/Oporto.....	9
3.3. Ramal mediterráneo.....	9
3.3.1. Perpiñán-Figueres.....	9
3.3.2. Tramos franceses .....	10
3.3.3. Tramos españoles .....	11
<b>4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>11</b>

### Anexo : Mapa del proyecto prioritario n° 3

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

## 1. INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

**El eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa (Proyecto prioritario nº 3)**, cuyo responsable es el Sr. Davignon, representa un elemento fundamental para garantizar la continuidad de la red ferroviaria transeuropea. Este eje debe permitir conectar por vía férrea la península Ibérica (Portugal y España) y el resto de Europa sin la ruptura de carga debida a los diferentes anchos de vía de las redes, factor muy perjudicial para el transporte ferroviario.

El eje comprende dos ramales entre Francia y España: **el ramal atlántico** (Tours-Dax-Vitoria-Madrid) y **el ramal mediterráneo** (Nîmes-Perpiñán-Figueres-Barcelona-Madrid), así como una conexión entre **España y Portugal** (Madrid-Oporto/Lisboa), todas con ancho UIC (las líneas actuales de este eje, tanto en el territorio español como en el portugués, son de ancho ibérico, que es mayor, a excepción del tramo de la línea de alta velocidad Madrid-Lérida puesto en servicio en 2004). El conjunto de estas líneas se autorizará para velocidades de al menos 250 km/h<sup>1</sup> y permitirá crear una infraestructura ferroviaria potente y competitiva con relación a los demás modos de transporte (carretera y avión), reduciendo de forma muy significativa la duración de los trayectos, aumentando la rentabilidad económica del transporte ferroviario y posibilitando el comienzo de nuevos servicios (como, por ejemplo, la autopista ferroviaria), hoy en desventaja debido a la ausencia de interoperabilidad entre las redes.

Si bien es cierto que el nivel de tráfico ferroviario transpirenaico actual, tanto de viajeros como (sobre todo) de mercancías, continúa siendo modesto comparado con los flujos registrados en los Alpes, no es menos cierto que el potencial de crecimiento de este eje es muy importante habida cuenta del volumen de mercancías que utilizan la red de carreteras, en constante aumento (en ambos ramales) desde hace más de 20 años.

Así pues, este proyecto prioritario resulta un elemento estructurador de la red transeuropea y un medio para aplicar, paralelamente a una política de tarificación específica, un reequilibrio intermodal en favor del transporte ferroviario. La posibilidad de prever a largo plazo una conexión ferroviaria potente entre España y los nuevos Estados miembros, a través del futuro paso del Monte Cenis, es emblemática del potencial de este eje y de su complementariedad con otros proyectos prioritarios.

## 2. ACTIVIDADES DEL COORDINADOR EUROPEO

Aunque la realización de este eje presenta probablemente menos dificultades que otros corredores para los que se nombró un coordinador europeo, éste incluye tres tramos transfronterizos que, para que el corredor sea plenamente operativo, necesitan una coordinación ejemplar entre las distintas autoridades nacionales interesadas.

El presente documento intenta reflejar con la mayor fidelidad posible la situación actual del eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa, basándose en las comprobaciones hechas por el coordinador en el marco de su mandato y a raíz de los

---

<sup>1</sup> A excepción de algunos tramos específicos donde la velocidad de explotación podría ser ligeramente inferior debido a la configuración del trazado.

encuentros mantenidos con las principales partes interesadas desde julio de 2005, lo que debe permitir fijar objetivos políticos para los próximos doce meses. Asimismo, arroja una primera cuantificación de las necesidades financieras<sup>2</sup> de este corredor y una propuesta de apoyo con cargo al presupuesto de las RTE (de carácter orientativo) con objeto de ayudar a la Comisión a aplicar la programación financiera 2007-2013. Tanto las necesidades financieras como la propuesta de ayuda comunitaria deben precisarse antes del final de 2006, atendiendo a los datos revisados proporcionados por las autoridades competentes y a las futuras investigaciones del coordinador.

## 2.1. Análisis de la situación

La necesidad de garantizar **la continuidad** de la red transeuropea constituye un aspecto fundamental de este proyecto. Este concepto incluye **la interoperabilidad** de las redes, lo que en el marco de este proyecto concreto reviste una gran importancia dada la diferencia de ancho de vía existente entre las redes en cuestión. El tráfico ferroviario (mercancías y viajeros) se ve muy perjudicado por la ausencia de interoperabilidad, lo cual le resta competitividad en relación con las otras modalidades de transporte. En este contexto, el desarrollo de conexiones ferroviarias potentes –con ancho de vía normal UIC– representa **un objetivo prioritario**. Por orden de importancia, **la mayor prioridad** la constituyen los tramos transfronterizos, doblemente perjudicados por la diferencia de ancho y el escaso interés mostrado por los Estados miembros. En este sentido, estos tramos son también los que requerirían mayor ayuda financiera de la Comunidad.

Sin embargo, probablemente sería demasiado simple limitar la prioridad a estos tramos, ya que determinadas líneas de acceso a los tramos internacionales, especialmente cuando la infraestructura está anticuada, no es interoperable o presenta deficiencias de capacidad, también merecen especial atención –incluida la ayuda financiera– de la Comunidad. No obstante, hay que tener en cuenta que el presupuesto de las RTE-Transportes 2007-2013 aprobado por el Consejo y el Parlamento **no permite cubrir todas las necesidades determinadas por la Comisión** y confirmadas, en su mayoría, por la evaluación del coordinador. Los porcentajes de ayuda actualmente vigentes (10 % para los proyectos de interés común y 20 % para los tramos transfronterizos, cuando la Comisión proponía el 50 %) siguen resultando poco estimulantes y, en ausencia de una contribución sólida de los Estados miembros, difícilmente pueden servir de catalizadores. Así pues, la elaboración de un plan de financiación para el conjunto del corredor exige tener en cuenta la capacidad de financiación «global» de esta infraestructura, especialmente la procedente de:

- los Estados y las regiones;
- los fondos comunitarios (RTE y Fondos Estructurales);
- los ingresos de los peajes cruzados (si existen o están previstos<sup>3</sup>);
- la posibilidad de crear asociaciones público-privadas (APP).

---

<sup>2</sup> Las fuentes de información son los ministerios que han recibido solicitudes oficiales en un cuadro detallado que debe completarse sección por sección o los gestores de infraestructuras.

<sup>3</sup> Esta parece ser la intención de la región de Aquitania para los ejes de carreteras transfronterizas con España.

Más allá de las buenas intenciones, es necesario comprobar si los proyectos que componen el corredor cuentan con una base financiera sólida<sup>4</sup>. En su caso, será necesario definir y acordar las prioridades al planificar los distintos tramos, siempre con el fin de garantizar la continuidad del corredor y contribuir así a garantizar una calidad de servicio elevada. Si esto no resulta posible, el coordinador debe **determinar claramente los obstáculos** (de orden administrativo o financiero, o en la elección de las prioridades) que incidirían negativamente en el conjunto del eje y **extraer las conclusiones necesarias**.

## 2.2. Clasificación de los proyectos

Partiendo de las primeras comprobaciones, en este eje pueden definirse tres categorías de proyectos:

**1. Proyectos cuyo valor añadido europeo supera el interés o los intereses nacionales.** Es el caso típico de los tramos transfronterizos, de determinados tramos de acceso y de los proyectos de interoperabilidad. Estos proyectos deben considerarse prioritarios para la concesión de ayuda financiera comunitaria<sup>5</sup>.

**2. Proyectos en los que el interés nacional es al menos equivalente al interés comunitario** y que presentan deficiencias (por ejemplo, tramos congestionados de la red ferroviaria).

**3. Proyectos en los que prima el interés nacional y que podrían funcionar independientemente de la realización de los otros tramos** o que pueden obtener fácilmente financiación de fuentes comunitarias distintas del presupuesto de las RTE y que deberían por tanto considerarse menos prioritarios en la programación plurianual 2007-2013.

## 3. SITUACIÓN ACTUAL DEL EJE PRIORITARIO Nº3

### 3.1. Ramal atlántico (parte central):

#### 3.1.1. Vitoria/Bilbao - Dax

<i>Coste total (en millones de €)</i>	<i>(en millones de €)</i>	<i>Coste total 2007-13 (en millones de €)</i>	<i>Comienzo de las actividades</i>	<i>Entrada en servicio</i>
>4 500	>4 200		no aplicable	2010-2020 <sup>6</sup>

<sup>4</sup> Aún faltan algunos datos.

<sup>5</sup> En lugar de dispersarse en un elevado número de proyectos, conviene que la financiación comunitaria, especialmente aquella con cargo al presupuesto RTE, se concentre en los tramos de fuerte valor añadido europeo, en los que la ayuda financiera comunitaria es determinante. Aparte del hecho de que algunos de estos proyectos son menos pertinentes a nivel europeo, la dispersión de los fondos impediría que algunos proyectos alcanzasen el nivel «crítico» de ayuda necesario para su puesta en marcha.

<sup>6</sup> Algunas informaciones todavía no se han podido comprobar. La sección hacia Vitoria-Bilbao podría estar terminada de aquí a 2010. El tramo Vitoria (Vergara)-Irún podría entrar en servicio en 2013. La previsión es que los trabajos del tramo internacional (más allá de Irún) no empiecen antes de 2014.

Este tramo importante comprende varias subsecciones. Un primer ramal de la “Y vasca” debe unir Vitoria con Bilbao. Su coste es de aproximadamente 2 535 millones de euros y las obras deben empezar dentro de poco. En Vergara, al norte de Vitoria, un ramal se separa en dirección a Irún y la frontera francesa. El coste de esta sección se ha evaluado en 1 685 millones de euros. La realización de la “Y vasca” fue objeto de un acuerdo entre el Gobierno central español, el ADIF y el Gobierno vasco firmado el 24 de abril de 2006.

El ramal que va a Francia está bajo la supervisión de la **AEIE Vitoria-Dax**, cuya asamblea constituyente se celebró el 26 de julio de 2005. Su Presidente, el Sr. González Marín (también Presidente del ADIF), es español, su director es francés y su sede está en Burdeos. Al contrario de lo que ocurre en el tramo Perpiñán-Figueres, este tramo no cuenta con comisión intergubernamental (CIG). No existe aún tratado entre los dos Estados miembros para realizar este tramo transfronterizo, **por lo que la firma de un tratado internacional constituye un objetivo a corto o medio plazo, que debe contribuir a oficializar los compromisos de los dos Estados miembros para tener realizada la totalidad de este tramo a más tardar en 2020.**

El objetivo de la AEIE es preparar la decisión de inicio de las obras del tramo Vitoria-Vergara-Irún-Bayona-Dax (que puede considerarse el **tramo transfronterizo**), determinando en un primer momento los estudios que deben realizarse para conectar las redes francesa y española con el mismo ancho de vía. El papel de la AEIE consiste en poner a punto un proyecto que permita unir, en las mejores condiciones técnicas y con el menor coste posible, las redes francesa y española.

El tráfico internacional, tanto de viajeros como de mercancías (que se limita a 2,5 millones de toneladas al año) se mantiene a un nivel modesto debido a la desventaja de la diferencia de ancho de vía entre la red francesa y española. La diferencia de ancho perjudica considerablemente a la competitividad del transporte ferroviario. Valga el ejemplo siguiente: sólo la operación de cambio de ejes de un tren de productos siderúrgicos (bobinas) entre Tours y Vitoria representa el 20 % del coste total del transporte, lo que impide al ferrocarril competir, en este contexto, con el transporte por carretera. Así pues, está previsto acondicionar la vía convencional entre Burdeos e Irún antes de la puesta en servicio del nuevo tramo transfronterizo a fin de permitir el desarrollo del transporte internacional de mercancías y, en particular, la puesta en marcha de una autopista ferroviaria.

Se trata incuestionablemente del tramo del corredor atlántico que presenta el mayor valor añadido europeo, puesto que permitirá romper el «cerrojo» impuesto por el ancho de vía entre ambas redes, **por lo que debería recibir la máxima prioridad con objeto de financiar los estudios previstos para el periodo 2007-2013.**

### 3.1.2. Dax - Burdeos

<i>Coste total (en millones de €)</i>	<i>Coste total 2007-13 (en millones de €)</i>	<i>Comienzo de las actividades</i>	<i>Entrada en servicio</i>
2 500	0	no aplicable	2020

El tramo Dax-Burdeos tiene una longitud de cerca de 150 km y la línea actual posee una considerable capacidad residual, lo que ha llevado a RFF a contemplar durante varios

años la opción de modernizar la línea (señalización, electrificación y supresión de pasos a nivel) a través de estudios preliminares.

Hay en curso de instrucción<sup>7</sup> un procedimiento cuyo objetivo es lanzar un **debate público** de aquí al otoño de 2006 y contar con una decisión ministerial, a ser posible antes de que finalice 2007, para poner en marcha los estudios de anteproyecto sumario (APS). Se propondrán varias alternativas (modernización de la línea actual o nueva línea con distintas opciones de trazado). Los costes estimados son de aproximadamente **2 500 millones de euros**. Entre las opciones elegidas conviene destacar la posibilidad de utilizar, a lo largo de 50 kilómetros, un mismo tramo común con las nuevas líneas hacia Dax y hacia Tolosa.

La opción de la nueva línea, que figura en la Decisión sobre las orientaciones de las RTE<sup>8</sup>, parece más conveniente para hacer frente –para 2020– al desarrollo de las relaciones España-Francia-resto de Europa a través de la costa atlántica. El debate público debe permitir validar estas opciones, que requerirán (sobre todo en el País Vasco francés) la sensibilización de la población.

Este tramo reviste una importancia crucial para el futuro tramo transfronterizo ya que la realización de una nueva línea debe permitir un aumento considerable de la capacidad del eje al sur de Burdeos, lo que evitará que este tramo se transforme, a largo plazo y debido a la potenciación de los nuevos servicios ferroviarios, en un cuello de botella. No obstante, la incertidumbre en cuanto a su realización aún es considerable. Las prioridades entre el servicio de Dax y el de Tolosa aún no se han fijado.

En la programación plurianual 2007-2013 conviene prestar **especial atención a este tramo**, aunque parece probable que sólo será posible cofinanciar estudios, ya que las obras empezarán a partir de 2013. Al contrario de lo que ocurre en la parte norte de la nueva línea, que presenta un fuerte potencial en términos de viajeros, el tramo al sur de Burdeos es menos prometedor y, de hecho, menos estratégico desde el punto de vista nacional, **pese a lo cual resulta indispensable para garantizar una conexión ferroviaria eficaz entre Francia y España.**

### 3.2. Ramal atlántico (tramos «nacionales»)

#### 3.2.1. Nudo de Burdeos/LAV Tours - Burdeos

<i>Coste total<sup>9</sup> (en millones de €)</i>	<i>Coste total 2007-13 (en millones de €)</i>	<i>Situación financiera</i>	<i>Entrada en servicio</i>
6 000	4 600	no aplicable	2013-2015

La realización de la **Línea de Alta Velocidad Europa Meridional Atlántica** (completada

<sup>7</sup> El procedimiento de debate público atañe a la totalidad del itinerario entre Burdeos y la frontera española.

<sup>8</sup> Decisión n° 884/2004/CE.

<sup>9</sup> Los datos se refieren a la LAV Europa Meridional Atlántica. Por lo que se refiere al nudo de Burdeos, el coste total es de 362 millones de euros, de los que 292 millones corresponden al periodo 2007-2013.

por el acondicionamiento del nudo de Burdeos) es un proyecto enormemente ambicioso y con un considerable potencial de tráfico. El Gobierno francés ha fijado claramente como una de sus prioridades la construcción de la línea Tours-Angulema-Burdeos, cuyo calendario provisional de ejecución debe ser el siguiente:

- finalización de las obras de la primera fase del nudo de Burdeos antes del final de 2010 y de la segunda fase a finales de 2013;
- declaración de utilidad pública del tramo Burdeos-Angulema en 2006, con entrada en servicio en 2013, y del tramo Tours-Angulema en 2008, con entrada en servicio en 2016.

A estos proyectos hay que añadir las obras (100 millones de euros) de adaptación del gálibo (GB1) de los túneles de la línea actual entre Tours y Hendaya para permitir el paso de los trenes de “la autopista ferroviaria”.

Es evidente que la nueva línea Tours-Burdeos es esencial para la coherencia del corredor atlántico, lo cual no significa que se trate de un tramo dependiente de la realización de los tramos del sur de Burdeos. La demanda potencial es considerable y las estimaciones señalan un aumento significativo del mercado del transporte ferroviario en el eje París-Burdeos- (Tolosa), cuando la nueva línea entre en servicio. La concesión de la línea (prevista por Francia) demuestra que ésta es atractiva económicamente incluso en el marco de una asociación público-privada (APP). **Por lo tanto, la intensidad de la ayuda comunitaria debería ser menor con relación a otros tramos donde este apoyo representa el elemento determinante de la puesta en marcha del proyecto.**

### 3.2.2. Vitoria - Madrid.

<i>Coste total (en millones de €)</i>	<i>Coste total 2007-13 (en millones de €)</i>	<i>Situación financiera</i>	<i>Entrada en servicio</i>
4 881 <sup>10</sup>	2 576	47 %	2007-2010

El PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte), que el Gobierno español ratificó oficialmente en julio de 2005, presenta aspectos positivos y otros que probablemente convenga clarificar. **Entre los aspectos positivos**, se observa que la conexión entre Vitoria y Zaragoza (que permitirá la unión de los ramales atlántico y mediterráneo) y, más allá, Valencia, se ha reforzado, lo que posibilitará la circulación hacia Francia por vías de ancho UIC de trenes de mercancías desde la región de Valencia por el corredor atlántico y por tanto gana con ello importancia esta ruta con la perspectiva de un gran corredor para el transporte de mercancías (denominado «magistrale fret») Mediterráneo-Atlántico. Este aspecto positivo se ve contrarrestado por la **incertidumbre que pesa sobre la conversión al ancho UIC de la vía en el tramo Vitoria-Valladolid**, optando en su lugar (al menos inicialmente) por sistemas de cambio automático de ancho en Valladolid y Vitoria. La consecuencia directa es la imposibilidad

<sup>10</sup> Madrid-Valladolid-Vitoria, coste global.



de prever a corto plazo trenes de mercancías con ancho UIC más allá de Vitoria y, por lo que se refiere a los viajeros, la limitación de los trenes que pueden efectuar la conexión Burdeos-Madrid al Talgo, lo que de hecho descarta los trenes de alta velocidad tradicionales. Esto plantea un verdadero problema de interoperabilidad y limita el atractivo del corredor atlántico para los destinos al sur de Vitoria, sobre todo, en lo que se refiere a las mercancías. Este aspecto merece una evaluación en profundidad con las autoridades interesadas para examinar las posibles soluciones que permitan garantizar la interoperabilidad total de la red más allá de Vitoria.

La mayor parte de este eje ya está en construcción y, según los datos proporcionados por el Ministerio español de Fomento, los tramos aún por ejecutar deberían recibir ayuda a través de los fondos estructurales (FEDER y Fondo de Cohesión). No obstante, desde la óptica de la complementariedad, no se excluye recurrir también al presupuesto RTE, como en ocasiones anteriores, para financiar los estudios necesarios. Las realizaciones en curso deberían estar finalizadas entre 2007 y 2010.

### 3.2.3. Madrid-Lisboa/Oporto

	<i>Coste total (en millones de €)</i>	<i>Coste total 2007-13 (en millones de €)</i>	<i>Entrada en servicio</i>
Madrid-frontera P	3 773	3 717	2010
Frontera E-Lisboa	2 921	2 921	2013
Lisboa-Oporto	4 662	4 662	2015

Aunque las actuales perspectivas de crecimiento del tráfico, habida cuenta del importante efecto frontera, no son las mejores, se trata de una prioridad de los Gobiernos español y portugués. La línea está actualmente prevista para 300-350 km/h. Con el fin de potenciar su rentabilidad, no se excluye la modificación del proyecto para construir una línea mixta (viajeros-mercancías) con una velocidad inferior a la de las otras líneas nuevas y, así, reducir los costes. El inicio de las obras está previsto para finales de 2006 o principios de 2007, con la puesta en servicio del tramo Madrid-frontera en 2010. La vía se construirá en ancho UIC. La información proporcionada por España y Portugal indica su preferencia por la financiación de tipo FEDER-Fondo de Cohesión.

### 3.3. Ramal mediterráneo

Este ramal presenta un estado de ejecución más avanzado que el ramal atlántico. El tramo transfronterizo ya está en construcción y los situados al sur de Figueres recibieron fondos comunitarios (FEDER y Fondo de Cohesión), lo que permitió poner en servicio la línea Madrid-Lérida en 2004. La situación está menos avanzada al norte del tramo internacional puesto que en una importante sección de la línea (270 km) la planificación va más atrasada que en el resto de este ramal.

#### 3.3.1. Perpiñán-Figueres

<i>Coste total (en millones de €)</i>	<i>Coste total 2007-13 (en millones de €)</i>	<i>Situación financiera</i>	<i>Entrada en servicio</i>
1 100	380	65 %	2009

La realización de la nueva línea Perpiñán-Figueres tiene su origen en el tratado firmado por Francia y España el **10 de octubre de 1995**, que ha definido desde entonces las grandes líneas de esta nueva infraestructura y que, conviene destacar, es una de las escasas asociaciones público-privadas ya activas en el ámbito de la red ferroviaria transeuropea. La contribución comunitaria actual asciende a más del 10 % y, si existen disponibilidades financieras, podría aumentar hasta el 20 % durante los años 2007 a 2009, fecha prevista para la finalización.

Si, desde el punto de vista puramente «infraestructural», la realización del tramo Perpiñán-Figueres representa un gran avance para garantizar la continuidad y la interoperabilidad de la red transeuropea de transporte (la línea irá equipada del nivel 2 del ETCS), persisten algunas dudas sobre la potencialidad de este nuevo eje. A la luz de los elementos proporcionados por las autoridades francesas y españolas, el atractivo de la nueva línea para el transporte ferroviario de mercancías parece escaso (una vez que esté plenamente operativa, por la nueva línea sólo hay previstos 2,9 millones de toneladas frente a un potencial de 5 millones de toneladas<sup>11</sup>). La SNCF ha facilitado elementos de respuesta que subrayan que los derechos de paso por el **tramo en régimen de concesión entre Perpiñán y Figueres absorben por sí solos la capacidad contributiva de un tren** en el itinerario Nimes-Barcelona. Este peaje es por tanto demasiado oneroso para que la línea resulte atractiva para el transporte de mercancías<sup>12</sup>. Esto plantea serias dudas sobre la capacidad de transferir una cantidad significativa del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril. Para evitar que el transporte ferroviario de mercancías abandone este eje, podría obligarse a **RFF y a ADIF** a reducir considerablemente los derechos de paso en los tramos bajo su responsabilidad, tanto en sentido ascendente como descendente, o dar preferencia a la utilización de la línea costera, no interoperable. Ninguna de estas dos soluciones parece ideal. **Son puntos que deben analizarse con detenimiento y que requieren una respuesta de las autoridades competentes.**

### 3.3.2. Tramos franceses

	Coste total (en millones de €)	Coste total 2007-13 (en millones de €)	Entrada en servicio
Nimes-Montpellier	1 200	1 2000	2011
Montpellier-Perpiñán	no disponible	no disponible	>2015

En el tramo **Nimes-Montpellier (circunvalación mixta para mercancías y viajeros)**, se decidió realizar un estudio que no pudo iniciarse hasta 2006, lo que originó un retraso de alrededor de 12 meses sobre el calendario inicialmente previsto para lograr financiación público-privada (delegación de servicio público). En el mejor de los casos, las obras finalizarían en el horizonte de 2011-2012.

<sup>11</sup> La utilización de la nueva línea sigue siendo una cuestión aún no totalmente resuelta.

<sup>12</sup> Dicho de otra forma, a lo largo de este itinerario el nivel de derechos de paso –tal y como han sido fijados por las autoridades competentes– tienden a favorecer el transporte de viajeros (ya que los trenes de viajeros rinden más que los de carga) en detrimento del transporte de mercancías.

Este proyecto reviste gran importancia ya que **el tramo en cuestión es el principal cuello de botella de este eje en dirección a España**, por lo que el proyecto debe valorarse consecuentemente en la programación financiera 2007-2013.

En el tramo **Montpellier-Perpiñán**, la planificación sólo se refiere, de momento, a la modernización del tendido eléctrico y la señalización para aumentar un tanto la capacidad (el nivel de utilización de la línea, recorrida por trenes de distintos tipos, está ya próximo a la saturación). No está previsto construir una nueva línea a corto plazo, lo que podría tener consecuencias para el desarrollo del eje en su conjunto (en caso de desarrollo paralelo de los tráficos internacional y regional, este tramo podría convertirse en un importante cuello de botella) y especialmente para la rentabilidad del nuevo tramo internacional. **Por consiguiente, se recomienda concretar las soluciones propuestas, los importes necesarios (aún no comunicados) y las fases de ejecución.** No obstante, es necesario tener en cuenta que la construcción de esta nueva línea podría presentar grandes dificultades, ya que el territorio que atraviesa es complejo geográficamente, hay zonas protegidas y otras muy urbanizadas. Los importes indicativos del coste de esta nueva línea se sitúan entre los **4 100 y los 4 600 millones de euros.**

### 3.3.3. Tramos españoles<sup>13</sup>

<i>Coste total (en millones de €)</i>	<i>Coste total 2007-13 (en millones de €)</i>	<i>Situación financiera</i>	<i>Entrada en servicio</i>
2 264	1 780	21 %	2009

La línea de Madrid a Lérida está acabada y en servicio. Según las autoridades españolas, los últimos problemas relacionados con el funcionamiento del sistema europeo de señalización<sup>14</sup>, nivel 2 del ETCS han sido resueltos y el sistema es operativo desde mayo de 2006. A pesar de estas complicaciones, debidas a un problema de interfaz entre las balizas en tierra y los equipos a bordo, España se ha decidido por la instalación del ERTMS en todos los corredores principales. El tramo Lérida-Barcelona está en curso de finalización y su entrada en servicio está prevista para el año 2007. En principio, el tramo Barcelona-Figueras debe finalizarse al mismo tiempo que el tramo transfronterizo, pero se han producido retrasos en la planificación de ese tramo que podrían retrasar su entrada en servicio. Esto plantea serios problemas porque la diferencia de ancho de vía impide la conexión del tramo transfronterizo con la red convencional. **La financiación del conjunto de estos tramos está garantizada por fondos públicos españoles y por el Fondo de Cohesión.** En el pasado la contribución del presupuesto RTE se dedicó exclusivamente a la fase de estudio y las autoridades españolas parecen decididas a mantener el mismo enfoque en este caso.

## 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las principales conclusiones que pueden extraerse de esta primera evaluación del eje ferroviario (prioritario) de alta velocidad del sudoeste de Europa son las siguientes:

---

<sup>13</sup> Las cifras se refieren al tramo Barcelona-Figueras.

<sup>14</sup> El conjunto de la línea es interoperable.

- En los tres Estados interesados existe una voluntad **clara** de reforzar sus conexiones ferroviarias, que actualmente se ven perjudicadas por la antigüedad de algunas infraestructuras y la **falta de interoperabilidad** de las redes.
- Dado el dinamismo de los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa, las perspectivas de crecimiento del tráfico ferroviario son prometedoras.
- Las inversiones necesarias durante el periodo 2007-2013 para la realización del conjunto de estas infraestructuras ascienden a más de **26 000 millones de euros, de los que alrededor de 16 000 millones (casi el 60 %) podrían obtenerse de fondos comunitarios distintos de la RTE**. Los tramos transfronterizos representan por sí solos una inversión total de **2 600 millones de euros**, de los que cerca de **800 millones** ya se han comprometido.
- Al igual que el tramo Perpiñán-Figueras, varios tramos podrían financiarse mediante **mecanismos de tipo APP**, lo que permitiría compensar las limitaciones de la inversión pública.

No obstante, es necesario que las autoridades interesadas (los Estados, las regiones y la Comunidad) aclaren determinados aspectos del proyecto:

- El calendario de ejecución de algunos tramos deberá precisarse con objeto de evitar que los beneficios derivados de la realización de nuevas infraestructuras se pierdan debido a la **persistencia** de cuellos de botella (**baja capacidad y falta de interoperabilidad**) que limitan el rendimiento de los ramales atlántico y mediterráneo de este eje.
- La finalidad de las redes transeuropeas va mucho más allá de la simple realización de infraestructuras: éstas deben contribuir también al buen funcionamiento del mercado del transporte en particular y del mercado interior en general. **El funcionamiento óptimo de la red exige la adopción de una política de transporte coherente para el conjunto del eje en cuestión**. Las relaciones entre la Península Ibérica y el resto de Europa deben traducirse en una **armonización de las prioridades**: aunque todas las partes parecen desear el desarrollo de una política de transferencia modal de la carretera al ferrocarril, en particular en lo que se refiere a las mercancías, esto sólo podrá ser efectivo si se aplican las medidas convenientes tanto en cuestión de infraestructuras como de tarificación a un lado y otro de los Pirineos.
- Si el proyecto en su conjunto presenta un gran valor añadido europeo, no todos los tramos que lo componen reciben las mismas ventajas en cuanto a los fondos comunitarios. Si una parte de estos costes, sobre todo en Portugal y España, pueden cubrirse a través del objetivo de convergencia o del Fondo de Cohesión, Francia no se ve beneficiada, y España tampoco podrá recibir más ayudas del mismo nivel que las recibidas durante el último periodo presupuestario. Así pues, resulta imprescindible poder acordar un **principio de equidad** en la distribución de la financiación comunitaria. En este sentido, para los tramos situados en zonas que son objetivo de convergencia o que pueden beneficiarse de fondos de cohesión, hay que solicitar prioritariamente este tipo de fondos en lugar de financiación del presupuesto de las RTE. A este respecto hay que procurar **optimizar** el reparto de la ayuda comunitaria a lo largo de todo este eje.

- Deberán estudiarse modalidades de cofinanciación más adecuadas que las que están actualmente en vigor con el fin de potenciar las ayudas a través del presupuesto de las RTE. Por ejemplo, la financiación *ab initio* (bajo determinadas condiciones) permitiría reducir de manera significativa los gastos financieros y facilitar la aplicación del principio de adicionalidad.



### Programa de trabajo

<b>Acción</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Aspectos «críticos»</b>	<b>Situación</b>	<b>Direcciones de contacto</b>
1. Determinar la situación del conjunto del corredor.	Presentar un primer informe sobre la situación a la Comisión antes de julio de 2006.	Madurez de los proyectos: concordancia de los calendarios.	Terminado.	Autoridades FR, ES, gestores de infraestructuras, empresas ferroviarias y Miembros del PE.
2. Obtener un calendario preciso y garantías de financiación para la realización de los tramos que componen el eje prioritario nº 3.	Establecer una propuesta de financiación definitiva para la adopción de la programación plurianual 2007-2013. Poner a punto un plan de financiación con las otras partes comunitarias (DG REGIO, BEI, etc.), en particular, para los tramos que pueden beneficiarse de ayudas comunitarias procedentes de fondos distintos de la RTE.	Reconciliar los calendarios de ejecución y las dificultades financieras. Obtener garantías sobre los compromisos financieros de cada parte interesada. Definir los tramos prioritarios. Coordinar los distintos fondos comunitarios. Sistemas de financiación innovadores. Adopción del Reglamento financiero RTE.	Primera evaluación: julio de 2006. Versión definitiva: noviembre de 2006.	Autoridades FR, ES, PT, promotor(es) del proyecto, autoridades locales, BEI, instituciones financieras, DG REGIO.
3. Determinar los problemas potenciales que podrían afectar a la realización del eje.	Proponer, para cada tramo que plantee problemas, soluciones de carácter técnico, medioambiental y administrativo.	Concordancia del calendario relativo a la realización de los distintos tramos. Interoperabilidad de las redes. Concordancia de las políticas (prioridades).	Problemas parcialmente determinados.	Autoridades FR, ES, PT, promotor(es) del proyecto, autoridades locales, gestores de infraestructuras, empresas ferroviarias y DG REGIO.
4. Determinar las sinergias entre el PP3 (ramal mediterráneo) y el PP6, con objeto de crear un eje ferroviario de este a oeste de gran capacidad al sur de los Alpes.	Proponer un plan de acción común PP3-PP6.	Organización de un encuentro que reúna a las autoridades interesadas Declaración de intenciones (?) relativa al desarrollo de este corredor Mediterráneo-Alpes.	A presentar al PE y al Consejo antes de julio de 2007.	Coordinador PP6, autoridades FR, ES, promotor(es) del proyecto, gestores de infraestructuras y empresas ferroviarias.