



Cambra de Comerç  
de Barcelona

**CONSULTA PÚBLICA SOBRE EL INFORME DEL GRUPO DE ALTO NIVEL  
SOBRE LA EXTENSIÓN DE LOS PRINCIPALES EJES TRANSEUROPEOS  
A LAS REGIONES Y PAÍSES VECINOS**

**CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA**

**MARZO DE 2006**

## **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 facilite la libre circulación de personas y el mercado único de bienes y servicios y la estructuración funcional de una euroregión que Cataluña aspira a liderar.

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

El presente informe expresa la opinión de la Cámara de Comercio de Barcelona sobre esta cuestión, de manera breve y respondiendo a parte del cuestionario facilitado por la Comisión para este fin.

### **Criterios de la Cámara de Comercio de Barcelona 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 (puertos, aeropuertos, zonas logísticas), que concentran una parte importante de las operaciones de importación y exportación.

En relación a las cinco preguntas que la Comisión hace a aquellos que participan en la consulta, esta Corporación considera oportuno responder a la primera, que trata precisamente de la definición de los ejes de transporte prioritarios para el tráfico internacional con los países vecinos.

## **Principales ejes del transporte internacional: el eje suroeste**

Esta Corporación considera necesario completar la propuesta de proyectos para el denominado eje Suroeste, que conectaría la zona suroeste de la UE con Suiza y Marruecos.

Se consideran oportunas y necesarias las conexiones multimodales que propone el informe:

- Algeciras-Rabat-Agadir (y su continuación en dirección sur)
- Rabat-Fez-Oudja-Constantine-Al Jazair-Túnez-frontera Libia (en conexión con Túnez y Egipto).
- La extensión del eje prioritario TEN-T número 24 a través de Suiza.

Sin embargo, éstas no constituyen una propuesta completa, pues no se incorpora una conexión fundamental: el Corredor Mediterráneo, que actualmente comunica de forma directa el Norte de África (a través de Algeciras) con la red transeuropea de transportes, recorriendo toda la franja costera del Mediterráneo de la Península Ibérica hasta Francia, para continuar hacia el resto de Europa.

La propuesta del Grupo de Alto Nivel incluye, en cambio, un eje ferroviario prioritario que, originándose en Cádiz, se dirige al centro de España y a continuación, careciendo de una conexión transeuropea eficaz por los Pirineos, se desvía por el actual el eje del Ebro para, al llegar a Tarragona, incorporarse al Corredor Mediterráneo y dirigirse al Norte en dirección a Nîmes.

### **El Corredor Mediterráneo**

El Corredor Mediterráneo, uno de los más utilizados y de los que cuentan con un mayor número de infraestructuras en servicio en la Península Ibérica, corresponde a una de las vías de comunicación más antiguas de la Península, a lo largo de la cual se concentra un porcentaje muy elevado de la población, y actualmente es utilizado por un tráfico internacional en pleno crecimiento.

El Corredor Mediterráneo resulta fundamental para el tráfico de mercancías y pasajeros entre el Norte de África y Europa, con acceso, a lo largo de su recorrido, a nodos de transporte y actividad económica fundamentales (puertos, aeropuertos, zonas logísticas), que concentran una parte importante de las operaciones de importación y exportación españolas.

Por citar sólo algunos ejemplos, entre esos nodos se encuentran un total de diez puertos españoles, que representan más de la mitad del tráfico portuario español, entre los cuales destacan Barcelona, Valencia, Tarragona y Cartagena (que a su vez, por sí solos, representan un tercio del tráfico portuario español).

La presencia de estos puertos remite, por otra parte, a otro aspecto importantísimo del Corredor Mediterráneo en el ámbito de las relaciones con el Norte de África: su posición geoestratégica, en pleno Mediterráneo, y sus grandes potenciales de

conexión, por vía marítima, con los puertos y ejes de comunicación terrestres del Magreb.

Así pues, se está prescindiendo, en esta propuesta del Grupo de Alto Nivel, de un eje que, por su peso demográfico y económico, y por su posición geoestratégica, representa un potencial fundamental para el fortalecimiento futuro de las relaciones comerciales y económicas de Europa con el Norte de África, y en general para la cooperación e integración en el ámbito del Mediterráneo occidental, en el marco de una futura zona de libre comercio en el Mediterráneo.

## **La propuesta de la Cámara de Comercio de Barcelona**

De acuerdo con lo dicho, la Cámara de Comercio de Barcelona considera fundamental que se considere el Corredor Mediterráneo de transporte como prioritario en la red de ejes transeuropeos, y que se propongan para ello actuaciones que den lugar a una mejora en su capacidad para cubrir la demanda actual y futura de transporte de pasajeros y mercancías, y establecer a lo largo de todo su trazado una oferta equilibrada de infraestructuras y modos de transporte, que permita racionalizar el uso del transporte y evitar fricciones entre diferentes tipos de tráfico.

Para ello debe integrar diferentes infraestructuras: una conexión viaria de alta capacidad y otra ferroviaria de altas prestaciones tanto para viajeros como para mercancías, con enlace en los centros de producción, distribución y logísticos (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).

Por el momento, mientras que el eje viario de autopista y autovía está en pleno desarrollo, el eje ferroviario se encuentra muy retrasado, sin una definición suficiente.

Más concretamente, la Cámara de Comercio de Barcelona considera de vital importancia una mejora y refuerzo urgentes del eje ferroviario, y por ello propone incluir en el informe del Grupo de Alto Nivel el siguiente proyecto:

<p>Un eje ferroviario de altas prestaciones continuo, de Algeciras a la frontera francesa (con continuación a Nîmes, Lyon y el centro de Europa), que siga el actual Corredor Mediterráneo, y esté constituido por una doble vía exclusiva para el tráfico de mercancías y otra doble vía para los pasajeros, en ambos casos de ancho europeo y con servicio de altas prestaciones, y siempre segregados de las infraestructuras ferroviarias de los ferrocarriles metropolitanos.</p>
--