

**PROPUESTAS QUE PRESENTA LA CONFEDERACIÓN DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA “CIERVAL” AL INFORME DEL “HIGH LEVEL GROUP” SOBRE LA “EXTENSION OF THE MAJOR TRANS-EUROPEAN TRANSPORT AXES TO THE NEIGHBOURING COUNTRIES AND REGIONS”**

La Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana “CIERVAL” aporta sus propuestas y comentarios al Informe del “HIGH LEVEL GROUP” sobre la “EXTENSION OF THE MAJOR TRANS-EUROPEAN TRANSPORT AXES TO THE NEIGHBOURING COUNTRIES AND REGIONS” mediante las que se explican y argumentan las razones por las que considera absolutamente necesaria la inclusión del tramo ferroviario **Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental** en el citado Informe.

La Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana “CIERVAL” considera que este Eje representa un proyecto prioritario europeo en el que los países implicados deben comprometer financiación pública y permitir también la participación de la financiación privada al tratarse de una de las infraestructuras más rentables por atravesar áreas de elevada actividad y proyección.

La no inclusión del proyecto supondría una amenaza para la competitividad territorial de las regiones que atraviesa al tiempo que no establecería una circunvalación mediterránea que eventualmente debería rodear las dos riberas del Mar Mediterráneo construyendo un espacio que siempre fue de actividad económica y comercial que debería serlo también de paz.

A continuación se incluyen las contestaciones y propuestas de CIERVAL, en relación a las preguntas formuladas en el Informe del High Level Group.

**1.1. En su opinión, los 5 ejes importantes destacados por el informe del Grupo de Alto Nivel, ¿representan bien los ejes importantes del tráfico internacional? Si tuviera la oportunidad, ¿qué añadiría y qué suprimiría?**

1. En el capítulo de Grandes Ejes Terrestres, debería incluirse íntegramente la conexión cuyo tronco central se inicia en Duisburg desde donde conecta en abanico con los países escandinavos, Gran Bretaña, los puertos del Mar del Norte y del Mar Báltico, uno de los principales puertos fluviales, recorre los valles del Rin y del Ródano, **discurre por toda la costa mediterránea más occidental desde Marsella hasta Algeciras,** e interconecta los ejes Este-Oeste más importantes de la Unión Europea.
2. Esta comunicación ferroviaria debería ir acompañada -a lo largo del mismo eje- de otras infraestructuras complementarias como son las grandes autovías, las líneas exclusivas para pasajeros, o las líneas de distribución energética, que mejoren la capilaridad de las comunicaciones europeas con las regiones que atraviesa y su *hinterland*.
3. Es completamente crucial la inclusión de una nueva infraestructura ferroviaria en el tramo **Algeciras-Portbou** por la costa mediterránea entre los proyectos prioritarios, en ancho europeo y con las condiciones técnicas en cuanto a gálibo y capacidad de formar trenes de hasta 1.500 metros, con preferencia para el uso de mercancías, por múltiples razones como son:
  - a. El eje **Europa-África** constituye no sólo un eje transeuropeo Norte-Sur sino que se trata de **un eje intercontinental**, entre los dos continentes más próximos físicamente y a la vez separados económica y culturalmente. El eje de comunicación Europa-África puede convertirse en uno de los principales instrumentos de

desarrollo para los países del continente africano que utilice el comercio internacional como catalizador del progreso económico y social. Para la U.E. abre una vía de comunicación que mejoraría significativamente la competitividad europea ante la oportunidad que representará, en su momento, el desarrollo del Norte de África.

- i. Prueba de que el eje tiene un elevado uso potencial es el tráfico de mercancías y de pasajeros (éste más estacional en periodos de vacaciones) por carretera, con los inevitables colapsos y embotellamientos.
- ii. Muy probablemente, el desarrollo agrícola del tercer mundo -incluidas las provincias del Norte de África- exigirá un transporte rápido, seguro y respetuoso con el medio ambiente como es el ferrocarril. El comercio industrial europeo –incluidos particularmente los nuevos Estados miembros- se beneficiaría igualmente de esta infraestructura.
- iii. Se ha argumentado que el desarrollo económico estabiliza el clima internacional. Este eje de comunicación podría contribuir a reducir las enormes diferencias entre Europa y África en cualquiera de los indicadores que se utilice.
- iv. Cualquier pretensión de consolidación de un área de libre comercio alrededor del Mediterráneo, obligaría a conectar con una infraestructura ferroviaria el perímetro del Mare Nostrum, una circunvalación de pasajeros y mercancías que uniera las dos riberas del mar.
- v. El enlace terrestre con el Norte de África es cuestión de tiempo pero será un proyecto necesario para el desarrollo futuro del continente africano.

- b. Este trazado por el Mediterráneo español permite extraer la máxima rentabilidad del proyecto de las Autopistas del Mar, consistentes en una estructuración de las rutas marítimas para el transporte de mercancías que una los principales puertos europeos entre sí y la de éstos con el resto del mundo a través de las conexiones trans-oceánicas se consideran fundamentales para conseguir un transporte eficiente, barato y respetuoso con el medio ambiente.
  - i. El tramo que se propone integraría a la red europea de transporte ferroviario con los puertos del Mediterráneo como son Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Gandía, Alicante, Cartagena, Málaga y Algeciras que representan, conjuntamente, el 71% del tráfico marítimo peninsular español.
  - ii. El ferrocarril potenciaría la naturaleza transoceánica de al menos tres de los puertos afectados, y el uso del resto de puertos para rutas europeas, puerto a puerto, que mejorarían notablemente su rentabilidad.
  
- c. Sólo el tramo que atraviesa España incluye cuatro comunidades autónomas (Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia y Andalucía) que representan el 44,7% del PIB nacional, y el 56,9% de la población española. Si se reconoce también a las Islas Baleares como territorio directamente favorecido por el corredor mediterráneo las cifras respectivas serían del 47,1% del PIB y del 59,2% de la población, es decir, prácticamente la mitad de la nación en producción y el 60% en población. En este sentido, se puede decir que este corredor atraviesa el centro de gravedad de España.

- d. Desde el punto de vista de la **cohesión**, uno de los objetivos que se recogen en la propuesta europea, el tramo atraviesa 3 regiones con renta *per capita* de un nivel inferior al de la media nacional (100): Comunidad Valenciana (93,1%); Región de Murcia (83,9%) y Andalucía (77,1%). Tan sólo Cataluña se encuentra por encima (119%).
  
- e. En la parte que quedaría como área de influencia se podría añadir prácticamente un 20% más de España con la Comunidad de Madrid con el 17,7% del PIB español y el 13,5% de la población, junto a Castilla la Mancha con 3,4% y 4,3% respectivamente.
  
- f. Para la **Comunidad Valenciana** la inclusión del eje Algeciras-Portbou por la costa mediterránea representa una importante mejora de competitividad y su no inclusión una notable pérdida por quedar el conjunto de sus empresas peor conectadas con los mercados de venta o de compra.
  - i. El conjunto de aeropuertos de la Comunidad Valenciana podría desarrollar proyectos de transporte de mercancías combinado con el acceso intermodal.
  - ii. El abastecimiento a las zonas residenciales donde viven miles de ciudadanos europeos y donde se afincarán muchos más en el futuro.
  - iii. La rentabilidad de sus cuatro puertos se mejoraría notablemente.
  - iv. Los tiempos y costes de acceso a los mercados europeos se verían reducidos, con lo que se compensarían los efectos negativos para la industria de la globalización económica.

4. Consideramos que los 5 grandes Ejes definidos son claramente Ejes importantes para el tráfico con los países vecinos y con las autopistas del mar, pero consideramos que falta incorporar el Gran Eje del Oeste anteriormente descrito.

Además, a nuestro juicio, algunos de los Grandes Ejes no se desarrollan suficientemente, para garantizar un tráfico de mercancías creciente con los países vecinos y con las grandes rutas intercontinentales.

En este sentido deseamos destacar:

- a. Que las “Autopistas del Mar” no interconectan convenientemente los interlands de los puertos y no se diversifica adecuadamente la oferta de los mismos. Si se hiciera, se provocaría un efecto multiplicador en tráfico de las “autopistas del mar”.
- b. Que el Gran Eje del Norte y el Gran Eje del Este, no se relacionan convenientemente con el frente portuario del Mar del Norte.
- c. Que el Gran Eje del Sudoeste: No contempla la conexión del frente portuario del corredor mediterráneo en España con el centro de la Unión Europea. Y, como consecuencia de lo anterior, no se facilita convenientemente el “Short Sea Shipping” con el Norte de África ni se contempla el papel importante que estos puertos pueden jugar en el tráfico intercontinental con Asia.
- d. Que, en general, para los cuatro grandes Ejes terrestres, no se contemplan líneas ferroviarias de gran capacidad con dedicación preferente para tráfico de mercancías.

- e. Que se debe incorporar el Gran Eje del Oeste, para reforzar convenientemente la interrelación con las grandes rutas marítimas, con el “Short Sea Shipping” y con los países vecinos, es fundamental la consideración del Gran Eje del Oeste, que estructure convenientemente la interconexión con las autopistas del mar y con los Grandes Ejes del Norte, Central y del Este.

El Eje desde Escandinavia hasta el norte de África en toda su extensión, uniendo los grandes frentes portuarios marítimos y fluviales, (con un área de influencia sobre el 54% de la población y un 65% del PIB de la UE-25), cubre perfectamente este objetivo. Por otra parte, tiene la ventaja para el transporte ferroviario de mercancías, de no atravesar sistemas montañosos significativos (evita el macizo central francés, los Alpes y atraviesa los Pirineos Orientales junto al mar, lo que permite trenes de 1.500 metros y 3.600 toneladas).

5. La relación con la Europa del Este o los Balcanes se plantea sólo a través de Europa central. Esto supone incrementar la congestión de las redes centroeuropeas y acentuar el potencial de crecimiento de del centro del continente.
6. Los cambios que se están produciendo en el comercio mundial, con una economía cada vez más globalizada, están llevando consigo unos cambios en las rutas que siguen las mercancías desde los países de origen a los de destino y viceversa. Si anteriormente las rutas movían un mayor volumen en el eje atlántico, en la actualidad, el pacífico está teniendo un mayor peso y representa un volumen creciente de tráfico.

Las vías de Europa hacia Asia, hacia el Pacífico, deben potenciar el Mediterraneo, por proximidad. Un incremento en el tráfico de mercancías

en los puertos del Mediterraneo, con una red de ferrocarril de mercancías por la costa mediterránea, permitiría la descongestión de algunos puertos del Norte de Europa, y minoraría tiempos y costes en la distribución de entrada y salida de mercancías.

**1.2. El informe del grupo de alto nivel ha subrayado un cierto número de medidas llamadas “medidas horizontales”. Estas medidas, ¿son las más importantes? Las recomendaciones del Grupo, ¿ayudan a resolver las dificultades?**

En las “medidas horizontales” las acciones planteadas que juzgamos más importantes son:

- Asegurar la intermodalidad en las Autopistas del Mar.
  
- Garantizar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios:
  - Eliminando las incompatibilidades técnicas y organizativas en los pasos fronterizos.
  
  - Propiciando la unificación del ancho de vía en toda la red de la Unión Europea (cambio de ancho en las líneas principales de la Península Ibérica, empezando por el corredor Mediterráneo).
  
  - Acelerando la implantación de un sistema unificado de gestión ferroviaria (ERTMS).
  
  - Homogeneizando la reglamentación laboral en el sector ferroviario.

- Potenciar las medidas para incrementar la seguridad en el tráfico por carretera.
- Tener en cuenta los condicionantes medioambientales y de ahorro de energía.

Entendemos que, efectivamente, en buena medida, las recomendaciones del Grupo ayudan a resolver las dificultades existentes. De todos modos, sería conveniente establecer prioridades de actuación por conceptos y por Ejes.

### **1.3. La financiación de las infraestructuras de transporte es un rompecabezas. ¿Cuál sería el papel del sector privado y el usuario?**

Lo más importante es establecer planes de acción en función de la rentabilidad socioeconómica. (Se trata de potenciar, por ejemplo, los ejes ferroviarios existentes que unen regiones industrializadas y zonas logísticas de primer orden, donde el impacto económico es mucho mayor, con un retorno mas rápido de la inversión).

Hay que invertir prioritariamente en los Ejes y conexiones donde resulte más rentable (áreas con una mayor demanda real y potencial) y donde existan más posibilidades de desarrollo.

En los Ejes y conexiones más importantes, desde el punto de vista socioeconómico, es donde cabe la posibilidad de participación del sector privado, mediante “Public-private-partnerships” (PPP’s), en aquellos proyectos que por sus características se presten a una explotación empresarial. En este sentido, consideramos que se debe permitir la participación de la financiación privada al tratarse de una de las

infraestructuras más rentables por atravesar áreas de elevada actividad y proyección.

A medida que avance el proceso de liberalización del uso de las infraestructuras ferroviarias, el sector privado puede y debe jugar un papel importante mediante compañías operadoras.

Como consecuencia de ser un medio de transporte respetuoso con la naturaleza hay que primar el transporte ferroviario de mercancías frente a la carretera.

**1.4. Para la implementación y coordinación de las recomendaciones, el informe apela a un memorando o a un tratado internacional. Estos instrumentos, ¿pueden ayudar a la consecución de los objetivos? De no ser así, ¿como podría asegurarse la implementación y la coordinación de las actividades?**

Para la implementación de las recomendaciones del Grupo consideramos conveniente establecer un Secretariado para cada Gran Eje o Región que se ocupe de priorizar, coordinar e impulsar las pertinentes líneas de acción.

Es muy importante la coordinación entre este Secretariado y el que concierne a los Ejes principales de la Red transeuropea, especialmente cuando estos ejes interrelacionan diversos Grandes Ejes de interconexión con los países vecinos o con las grandes rutas marítimas.

Así mismo, es esencial que la Agencia Ferroviaria Europea, además de ocuparse de propiciar la implantación del ERTMS, impulse también unos estándares comunes en los ejes más importantes de transporte de

mercancías, en aspectos tales como: Gálibo GB1, longitud de trenes, ancho de vía, reglamentación laboral, etc, para facilitar la interoperabilidad y la eficiencia del servicio.

Se estima conveniente la presencia de las regiones en los foros de negociación de los acuerdos y en los organismos de seguimiento de los mismos, así como su participación en las acciones de cooperación transfronteriza y en los programas bilaterales de hermanamiento entre los Estados miembros y los países vecinos propuestos en el documento.

**1.5. El grupo ha planteado integrar los memorandos en un entorno coherente. ¿Es necesario para ello plantear un tratado internacional?**

Probablemente deban de ser diversos tratados según las áreas de influencia o interrelación de los Grandes Ejes.

A primera vista, parece coherente pensar en tres acuerdos distintos:

- Zona del Mediterráneo Occidental
- Zona del Mediterráneo Oriental
- Área del CIS