

# **Contribució del Govern de Catalunya a la consulta pública a propòsit de l'informe del Grup d'Alt Nivell sobre l'*Extensió dels grans eixos transeuropeus de transport cap a països i regions veïnes i la forma d'avançar***

## **L'eix mediterrani espanyol ferroviari de mercaderies i la viabilitat de les autopistes del mar a la Mediterrània**

### **Antecedents**

1. El corredor espanyol de la Mediterrània és estratègic i constitueix la principal via de comunicació entre la Península Ibèrica i la resta d'Europa. Lliga els Pirineus amb Barcelona, Tarragona, València, Múrcia, Almeria, Màlaga i Algesires. Forma part del corredor Rin-Roine-Mediterrània Occidental, que uneix el nord i el centre d'Europa amb el sud d'Espanya. El seu tràfic terrestre (per carretera i ferroviari) representa el 65% del flux total de mercaderies que creua la frontera francoespanyola.

Les autopistes d'aquest corredor europeu sovint estan saturades, mentre que, per altra banda, l'eix ferroviari té un fort potencial de captació de tràfic de mercaderies, un potencial que permetria una absorció important dels fluxos per carretera.

L'eix ferroviari mediterrani és ideal per al transport ferroviari i intermodal, i constitueix un eix vertebral de tràfic intracomunitari i intercontinental, sense deixar de respectar la política europea. Comunica els principals ports mediterranis espanyols que constitueixen una porta privilegiada per al tràfic internacional d'Europa.

L'examen de la llista dels 30 projectes prioritaris d'infraestructures de la Unió Europea, deixa entreveure que el transport ferroviari de mercaderies al corredor mediterrani no ha estat prou tingut en compte i que no es considera, en la seva totalitat, un projecte prioritari de la xarxa transeuropea de transport. Tot i haver estat concebuts per al tràfic mixt, els trams previstos s'ocupen prioritàriament del transport de passatgers. És el cas del Projecte prioritari núm.3 (Eix ferroviari de gran velocitat del sud-oest d'Europa) que afecta Catalunya, entre Tarragona, Barcelona i la frontera francesa, i més enllà.

Catalunya defensa la prolongació del projecte prioritari núm. 3, de Tarragona fins a Algesires, amb una connexió amb tots els ports intermedis, per crear un eix mediterrani espanyol ferroviari de mercaderies.

2. El document del Grup d'Alt Nivell (conegut per la sigla francesa GHN, Groupe d'Haut Niveau) a la seva versió francesa diu el següent:

- A la pàgina 10: [...] la Comissió ha establert... un Grup d'Alt Nivell sobre "l'extensió dels grans eixos transeuropeus de transport cap als països i regions veïnes" per considerar *la manera de connectar millor la Unió Europea amb els seus veïns en l'àmbit del transport* [...].
- A la pàgina 10: [...] Una de les tasques principals del Grup era seleccionar un nombre limitat *d'eixos de transport transnacionals que connectessin millor la UE i els seus veïns* perquè es puguin concentrar els esforços i per tal de permetre als països cooperar a escala internacional [...].
- A la pàgina 26: [...] Espanya subratlla la importància del *Corredor Mediterrani a Espanya pel transport de mercaderies entre la regió del sud-oest de la Mediterrània i el centre de la UE* [...].
- A la pàgina 30: [...] El Grup ha identificat *l'extensió de les autopistes del mar* de la UE a totes les regions marítimes (els mars Atlàntic, Bàltic, Barents, Mediterrani, Negre i Caspi) *com una prioritat per facilitar el transport entre la UE i les regions veïnes* [...].

**Demanda d'integració de l'eix ferroviari mediterrani espanyol de mercaderies en els projectes prioritaris per a l'extensió de la xarxa transeuropea de transport de la UE cap als països veïns del sud de la Mediterrània**

A la Mediterrània Occidental, les autopistes del mar haurien de servir essencialment per assolir dos objectius principals: la interconnexió entre els ports de la UE i els dels països veïns del Magreb, i la interconnexió amb les grans línies intercontinentals.

Els fluxos de mercaderies entre el nord d'Àfrica i els ports de la Mediterrània Occidental tendiran a augmentar, per raó del creixement del comerç regional i internacional, de la deslocalització de les activitats i, també, com a conseqüència del desenvolupament mateix del "Short Sea Shipping" i de les autopistes del mar.

La tasca seria més fàcil si ports com ara el de Barcelona, Tarragona, València, Alacant, Almeria o Algesires tinguessin una connexió adequada amb el seu hinterland i si hi hagués altres opcions, a banda de la carretera, per als moviments de mercaderies cap als diferents fronts portuaris, amb altres paraules, si disposessin d'una línia ferroviària específica per a mercaderies.

Mitjançant el document del GHN sobre l'extensió dels principals eixos transeuropeus de transport cap als països veïns, la CE proposa un eix anomenat *autopistes del mar* que englobi la Mediterrània Occidental.

El document:

- Preveu connexions entre el sud d'Europa i el nord d'Àfrica, a través de la futura connexió fixa de l'Estret de Gibraltar i el centre d'Espanya, però també gràcies a les autopistes del mar;
- No pren en consideració la connexió del front portuari del corredor mediterrani espanyol amb el centre de la UE i, per consegüent,

- No facilita l'expansió d'aquestes autopistes del mar i del SSS amb el nord d'Àfrica, ni reconeix el paper important que tenen i continuaran tenint els ports mediterranis en el tràfic intercontinental amb Àsia.

Per aquest motiu, el Govern de Catalunya defensa la necessitat d'un eix ferroviari de mercaderies que ressegueixi la costa mediterrània espanyola per facilitar el tràfic intermodal marítim/ferroviari, per evitar els problemes de congestió a les carreteres i, finalment, per fer viables les autopistes del mar a la Mediterrània. Aquest eix costaner ofereix el traçat més directe i més capaç de generar i de concentrar els volums de tràfic necessaris per a la viabilitat de les autopistes del mar de la zona.

La CE al·lega en un principi que el document només reflecteix els 30 projectes prioritaris ja definits en el seu moment per Europa. Atès que l'eix mediterrani espanyol ferroviari no hi és inclòs, tampoc apareix a la proposició d'extensió de la xarxa.

Tanmateix, considerem que els principals eixos europeus de transport per al comerç internacional no corresponen forçosament als 30 projectes prioritaris de la xarxa transeuropea.

Considerem que, d'aquesta manera, el document reflecteix una manca de coherència pel fet que per a Europa els projectes en qüestió estan fonamentats en relacions internes europees, mentre que per als països del sud els eixos considerats són els que estan al servei de les relacions amb els seus països veïns. Aquesta incoherència podria ser esmenada definint projectes europeus que contribuïssin realment a l'extensió de la xarxa transeuropea i a la relació amb tercers països. L'eix ferroviari mediterrani espanyol de mercaderies seria aleshores una opció a tenir en compte.

Catalunya proposa que el document del GHN modifiqui la xarxa fixada pel costat europeu redefinint els eixos i projectes que contribueixen al tràfic internacional. En el cas d'Espanya això seria possible prolongant per al tràfic ferroviari de mercaderies el projecte prioritari núm. 3 al conjunt del front mediterrani espanyol.

## **Conclusió**

L'eix ferroviari mediterrani de mercaderies entre els Pirineus i Algesires:

- en el futur s'haurà d'incorporar com a eix europeu prioritari,
- s'hauria de considerar ja des d'ara, com un eix d'extensió de la xarxa transeuropea i de relació amb els països veïns,

per tal de respondre a la necessitat estratègica de l'Europa mediterrània i resoldre la incoherència actual entre projectes i eixos prioritaris europeus, i necessitats d'extensió de la xarxa transeuropea de transport, cap als països veïns, reforçant així el potencial real de les autopistes del mar previstes.

## **Respostes a les preguntes proposades**

**Pregunta 1 : A parer seu, els 5 eixos importants destacats per l'informe del Grup d'Alt Nivell (GHN) representen bé els eixos importants del tràfic internacional? i si tingués la possibilitat, què afegiríeu o suprimiríeu i per què?**

Els 5 grans eixos definits constitueixen realment eixos importants per al tràfic amb els països veïns. Considerem, però, que alguns d'ells no són prou equilibrats per la part europea, per assegurar un tràfic de mercaderies creixent amb els països veïns i amb les grans línies intercontinentals.

Tant és així que observem que:

- pel que fa al front portuari del corredor mediterrani espanyol, la connexió amb les línies ferroviàries per a mercaderies no està ben concebuda.
- i que, per consegüent, les autopistes del mar i el “Short Sea Shipping” amb el nord d'Àfrica no reben prou suport, alhora que no es pren en consideració el paper essencial d'aquesta zona i dels seus ports pel que fa al tràfic intercontinental amb Àsia.

Proposem la inclusió de l'eix mediterrani espanyol ferroviari de mercaderies com a eix europeu per a l'extensió de la xarxa transeuropea cap als països veïns.

**Pregunta 2 : L'informe del GHN ha subratllat un cert nombre de mesures, anomenades mesures horitzontals. Aquestes mesures són les més importants? Les recomanacions del Grup ajuden a resoldre les dificultats?**

Les recomanacions del Grup contribuiran en gran mesura a resoldre les dificultats existents. Seria útil, però, establir una prioritització de les accions en funció dels conceptes i dels eixos.

Com a prioritat, caldria:

- Garantir la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris.
- Assegurar la intermodalitat de les autopistes del mar.

**Pregunta 3 : El finançament de les infraestructures de transport és un trencaclosques. Com es podrien finançar millor aquests eixos? Quin paper podria jugar-hi el sector privat i l'usuari?**

Cal establir plans d'acció segons la rendibilitat socioeconòmica.

Primer de tot, s'ha d'invertir en els eixos i connexions més rendibles (zones amb més demanda real i potencial), i que ofereixin les millors possibilitats de desenvolupament. Es tractaria, per exemple, de reforçar els eixos ferroviaris existents que connecten les regions industrialitzades i les principals zones logístiques, per tal d'assegurar un major impacte econòmic i un retorn ràpid de les inversions.

L'eix mediterrani espanyol ferroviari per a mercaderies podria ser objecte d'un partenariat públic-privat (PPP) segons un model de concessió.

A més, l'atorgament de fons europeus hauria de privilegiar les relacions transfrontereres cap a l'interior d'Europa i amb els països veïns.

***Pregunta 4 : Per a l'aplicació i la coordinació de les recomanacions l'informe reclama la realització d'un protocol d'acord (MoU) o d'un tractat internacional. Aquests instruments poden ajudar a la consecució dels objectius del Grup? Si no és així, com es podria assegurar l'aplicació i la coordinació de les accions?***

Per a la implementació de les recomanacions del Grup, considerem necessari crear un Secretariat per a cada gran eix o regió, basat en organismes que tinguin experiència i una certa representativitat a la regió, que s'encarregaria de prioritzar, coordinar i llançar les accions apropiades.

Seria important coordinar aquests Secretariats amb els coordinadors dels principals projectes de la xarxa transeuropea, en particular quan aquests projectes connectin països veïns o grans línies marítimes.

***Pregunta 5 : El grup ha previst la integració de protocols d'acords existents (MoU) dins d'un marc coherent. Cal per això preveure un tractat internacional?***

Un tractat internacional ha de preveure mecanismes per a la seva execució. A hores d'ara, aquesta execució és difícil de garantir tant des de l'àmbit institucional com financer. L'ideal seria disposar de Memoràndums de col·laboració per a cadascuna de les subregions implicades i veure l'evolució de la cooperació resultant, per tal de preveure a posteriori un eventual aprofundiment.

Barcelona, 1 de març 2006