



1/ en registrar, sup  
ej. reitor B2

EUROPEAN COMMISSION  
DIRECTORATE GENERAL FOR ENERGY AND TRANSPORT  
UNIT B2-TRANS-EUROPEAN NETWORK POLICIES  
1049 BRUSSELS  
BELGIUM

DG TREN		CODE:	
A/ 16152			
1 0. 03. 2006			
ACTION:		ECHEANCE:	
A	B	C	D
H	I	J	01 02 CP1 CP2
DG	ASS	DBA	DBA AAE AMX

**ASUNTO: PROPUESTAS DE INCLUSIÓN DE NUEVOS EJES PRIORITARIOS PARA LA CONEXIÓN DE LOS PRINCIPALES EJES TRANSEUROPEOS CON SUS PAISES VECINOS, QUE ELEVA EL GOBIERNO REGIONAL DE MURCIA A TRAVÉS DE LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA (ESPAÑA) AL INFORME DEL "high level group" sobre la "extensión of the major tras-european transport axes to the neighbouring countries and regions"**

#### ANTECEDENTES.

En Abril de 2004, la Unión Europea definió la Red de Transporte Transeuropeo, estableciendo prioridades de inversión en 30 grandes ejes donde se concentra el tráfico internacional, terrestre, marítimo y aéreo.

El Grupo de Alto Nivel en materia de transporte ha identificado con posterioridad cinco grandes ejes transnacionales que ha propuesto como prioritarios para mejorar las comunicaciones entre la Unión Europea y sus países colindantes: Autopistas del Mar (incluye la del Mediterráneo), Eje Norte, Eje Central, Eje Sudeste y Eje Sudoeste (conexión de la UE con Suiza y Marruecos y el eje transmagrebí hasta Egipto).

Igualmente se proponen diversas medidas y proyectos de infraestructuras para facilitar el comercio y los flujos de tráfico entre los distintos países a través de estos cinco ejes principales.

El citado Grupo ha abierto una consulta pública para conocer la opinión entre los países interesados y su consideración sobre la inclusión de otros nuevos ejes y propuestas siempre desde la óptica de las consideraciones principales recogidas en el documento "Redes para la Paz y el Desarrollo: Extensión de de los grandes ejes transeuropeos hacía los países y regiones vecinos":



- Unas buenas conexiones de la UE con su entorno resulta esencial para el comercio y el desarrollo económico; los sistemas eficaces y seguros refuerzan la competitividad y aseguran de manera activa la movilidad de los viajeros y el intercambio de bienes y servicios.
- Los ejes deben ser adecuados para el transporte internacional y asegurar la cooperación y la integración regional.
- Estas redes de transportes, además de seguras y eficaces, deben concentrarse en los modos de transportes más adecuados, integrando a las autopistas del mar.

## **CONSIDERACIONES EN RELACIÓN CON EL POSICIONAMIENTO DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

### **1.- EJE MEDITERRANEO.**

El eje Sudoeste propuesto por el Grupo de Alto Nivel no incorpora el Eje Mediterráneo Español, un área económica en constante desarrollo de vital importancia para España y fundamental posición geoestratégica para la Unión Europa como puerta de entrada del Norte de África.

La navegación de cabotaje entre el norte de África y los puertos mediterráneos ofrece las ventajas de la proximidad geográfica y refuerza la "autopista del Mar Mediterráneo" que va más allá de las conexiones entre ambas riberas y puede extender su hinterland hacia el este y el transporte con Asia.

La posición estratégica del Puerto de Cartagena por su proximidad a los principales puertos del Magreb y la ganancia de tiempo para el transporte combinado, desde este Puerto o los restantes de la fachada marítima (Almería, Alicante o Valencia), frente a las rutas existentes (Orán-París, París-Argel) vía los puertos congestionados de Algeciras o Marsella, implica la necesidad de potenciar el Puerto de Cartagena y los restantes del litoral mediterráneo entre Algeciras y Tarragona mediante su adhesión a las rutas marítimas del transporte combinado de mercancías.

Estas actuaciones de potenciación pasarían por la inclusión del Puerto de Cartagena en nuevas rutas marítimas de transporte combinado que permitiera su especialización no solo en graneles sino también en tráfico de contenedores, ro-ro y mercancía general, dotándolo de las instalaciones necesarias.

La integración de los puertos citados de la fachada mediterránea exige la continuidad del eje mediterráneo desde Tarragona hasta Algeciras en sus conexiones viarias y sobre todo ferroviarias.



## 2.-LOS GRANDES EJES TERRESTRES.

La incorporación del corredor mediterráneo en los grandes ejes terrestre del transporte europeo debe de cohesionar un ámbito económico de singular importancia amenazado de una mayor perifericidad como consecuencia de la ampliación de la Unión hacia el Norte y hacia el Este de Europa. La congestión de las carreteras debe favorecer en estos ejes la intermodalidad con base sobre todo en el modo ferroviario y sus conexiones con las autopistas del mar.

La integración del Puerto de Cartagena y los restantes puertos del eje mediterráneo en los sistemas de transportes terrestres transeuropeos y la cohesión territorial desde la sostenibilidad exige incorporar todo el corredor mediterráneo a una línea ferroviaria de gran capacidad para tráfico exclusivo de mercancías, que permita el transporte intermodal ferrocarril-carretera-barco mediante la incorporación de plataformas intermodales en estos ejes.

En este sentido debe considerarse un eje exclusivo ferroviario del Sudoeste y su continuidad desde Tarragona hasta Algeciras por el corredor mediterráneo con plataformas intermodales intermedias que permita la conexión con el transporte marítimo y estructure adecuadamente el transporte por el eje mediterráneo entre el Norte de África y el norte y este de la Unión Europea y Asia.

Esto supone apoyar el eje FERRMED de conexión ferroviaria por el litoral mediterráneo (Algeciras-Tarragona) entre Escandinavia y el Norte de África uniendo los frentes portuarios y fluviales mas importantes de Europa, lo que exigiría también una mejora de las conexiones del corredor mediterráneo con el Gran Eje del Norte y el Eje Central propuestos por el Grupo de Alto Nivel, a través del subeje Montpellier-Nimes-Lyon:

- Prolongar el Eje Transeuropeo Sudoeste nº5 desde Tarragona hasta Algeciras enlazando todos los puertos intermedios: Valencia, Alicante, Cartagena y Almería.
- Conexión ferroviaria Duisburg-Bremen para interconectar en modo ferroviario los puertos del Báltico con los del Norte y los principales puertos fluviales, prolongando la conexión intermodal Berlín-Varsovia-Minsk- Moscú.
- Conexión multimodal Dresde-Metz prolongando hacia el oeste el gran eje central Dresde-Katowice-Lviv-Kiev.
- Eje multimodal Marsella Génova, que permite la conexión del corredor mediterráneo con Kiev por el Sur, sin pasar por Alemania mediante el eje propuesto Bolonia-Milán-Venecia-Liubliana-Budapest-Kiev.

## 3.- AEROPUERTOS.

Para el desarrollo de los países de la periferia de la Unión Europea es esencial la potenciación del transporte aéreo. Las distancias de las principales poblaciones de la península ibérica con ciudades como Kiev o Estambul o cualquier otra de la periferia superan los 2000km. Los desplazamientos de viajeros y mercancías perecederas de



extremo a extremo de Europa han de ser obligatoriamente por vía aérea. De aquí la necesidad de mejorar y potenciar el crecimiento de los aeropuertos de dichas zonas de Europa.

También es posible potenciar las relaciones con los países del Magreb mediante vuelos cortos potenciando la aviación regional.

Consecuentemente, para España y especialmente para Murcia como región periférica de la UE tiene singular importancia que se considere como proyecto prioritario por el Grupo de Alto Nivel la construcción del Aeropuerto Internacional de Murcia-Corvera, tanto para fomentar las relaciones económicas con los países del Este y Norte de Europa como para el tráfico regional con los países del Norte de África.

### **PROPUESTAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA:**

- Inclusión el corredor mediterráneo entre Tarragona y Algeciras en el Eje prioritario del Sudoeste, con las siguientes actuaciones:
  - o Potenciación de los puertos mediterráneos del Arco Mediterráneo Español entre Algeciras y Barcelona y singularmente el Puerto de Cartagena mediante su adhesión a rutas marítimas con el Norte de África y dotación de instalaciones adecuadas para el transporte combinado de mercancías.
  - o Mejora de las conexiones viarias y sobre todo ferroviarias con los citados Puertos de modo que el ancho internacional llegue hasta el Puerto de Cartagena y se construyan una nueva Terminal ferroviaria adecuada al nuevo hinterland portuario.
  - o Vertebración y cohesión territorial del corredor mediterráneo mediante una línea exclusiva ferroviaria de mercancías desde Algeciras hasta Tarragona ligada a los puertos como el de Cartagena y a las plataformas logísticas intermodales que en la Región de Murcia se situarían en Murcia, Cartagena y Lorca-Puerto Lumbreras, así como de alta velocidad para pasajeros.
  
- La mejora de los grandes ejes terrestres sobre todo a nivel ferroviario apoyando el eje FERRMED de conexión entre Escandinavia y el Norte de África por el corredor mediterráneo y las conexiones con el gran eje norte y central en base a :
  - o Conexión ferroviaria Duisburg-Bremen para interconectar en modo ferroviario los puertos del Báltico con los del Norte y los principales puertos fluviales prolongando el gran eje del Norte: Berlín-Varsovia-Minski- Moscú hasta Bremen y Duisburg.
  - o Conexión multimodal Dresde-Metz prolongando hacia el oeste el gran eje central Dresde-Katowice-Lviv-Kiev que uniría los principales puertos fluviales del oeste.
  - o Eje multimodal Marsella Génova, que permite la conexión del corredor mediterráneo con Kiev por el Sur, sin pasar por Alemania mediante el eje propuesto Bolonia-Milán-Venecia-Liubliana-Budapest-Kiev.



- Incluir como proyecto prioritario por el Grupo de Alto Nivel la construcción del Aeropuerto Internacional de Murcia-Corvera, tanto para fomentar las relaciones económicas con los países del Este y Norte de Europa como para el tráfico regional con los países del Norte de África.
- Potenciación del Puerto de Cartagena por su adecuada situación estratégica respecto los países del Mediterráneo y Asia

**Murcia, 7 de Marzo 2006.**

**EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS,  
VIVIENDA Y TRANSPORTES.**



**Joaquín Bascuñana García.**

