

## **ANEXO TÉCNICO**

Las fichas y los mapas descriptivos de los proyectos prioritarios se establecieron en base a la información comunicada por los representantes del Grupo de Alto Nivel. Sin embargo ciertos datos técnicos todavía se tienen que transmitir o confirmar. Por ello, algunas fichas y mapas del anexo tendrán, si es necesario, que ser modificados más adelante.

La Comisión Europea no garantiza la exactitud de los datos o la información proporcionada, y declina la responsabilidad de cualquier uso al respecto.

## **Lista 1**

**Proyectos prioritarios  
que se iniciarán antes de 2010**

**FICHAS DE LOS PROYECTOS**

## **Proyecto nº. 1: Galileo – sistema global de navegación y posicionamiento por satélite**

La tecnología europea de navegación por satélite proporcionará servicios de posicionamiento y planificación de bajo coste, de una exactitud y fiabilidad incomparables para todos los sectores de la sociedad. Hará que Europa sea autónoma en un ámbito tecnológico de importancia estratégica.

### **¿En qué consiste el proyecto?**

Galileo es una iniciativa europea para crear un sistema global de navegación por satélite que ofrece servicios de posicionamiento y planificación precisa para usuarios comerciales y privados en cualquier lugar del mundo utilizando un receptor pequeño y económico. El sistema consistirá en un conjunto de 30 satélites, junto con infraestructura asociada en tierra y aplicaciones y servicios de reciente desarrollo.

Aunque sea capaz de funcionar de forma autónoma, Galileo se ha diseñado para ser interoperable con los sistemas de GPS americano y el Glonass ruso. Desde 2008 la Unión contará, gracias a Galileo, con una herramienta esencial para el desarrollo del transporte. Lanzado por los 15 Estados miembros, Galileo beneficiará a todos los futuros países de la UE. También se están llevando a cabo negociaciones con países que no son de la UE, en particular con China, para dar una dimensión global al proyecto.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

Galileo beneficiará a la aviación, a la navegación marítima, al transporte por carretera y por ferrocarril e incluso a los peatones. Galileo también beneficiará a otras actividades profesionales y privadas desde la ingeniería civil, servicios sociales y de emergencia hasta la agricultura y la pesca, etc. Se ha diseñado especialmente para el uso civil en todo el mundo, y proporcionará una señal disponible gratuitamente y señales restringidas a grupos específicos, como prestadores de servicios comerciales, aplicaciones de socorrismo, sector de la aviación.

En lo que se refiere al transporte por carretera Galileo servirá como base para los servicios de orientación e información, control y gestión del tráfico, y para los sistemas de posicionamiento para mejorar la gestión de la flota de vehículos. En lo que se refiere al transporte aéreo, marítimo y ferroviario, proporcionará un sistema interoperable más seguro de gestión del tráfico.

La Comisión estima que el mercado global para los productos y servicios de navegación por satélite excederá los 200 mil millones de euros en 2015, como resultado de la utilización de Galileo, y que se podrán crear unos 100.000 nuevos empleos. Un mundo de aplicaciones prometedoras ya está surgiendo, en especial en el ámbito del transporte.

### **¿Cuál es su estado actual?**

Actualmente Galileo se encuentra en la fase de desarrollo (2002-2005), que incluye la definición y construcción de los diversos componentes del sistema: satélites, equipos en tierra, receptores individuales. La puesta en órbita de los satélites comenzará en 2005, en el mismo momento de la creación de una infraestructura en tierra mínima para posibilitar los ajustes necesarios antes del despliegue de todo el sistema de satélites entre 2006 y 2008.

Se ha establecido una empresa conjunta para llevar a cabo la fase de desarrollo y validación y para preparar la fase de despliegue. Los miembros fundadores son la UE y la ESA (Agencia Espacial Europea). El Banco Europeo de Inversiones y más adelante cualquier empresa privada, también se podrá hacer miembro, de hecho, el objetivo específico es fomentar la implicación del sector privado en el proyecto. Durante la fase de operación comercial, los ingresos del sector privado se derivarán del producto de la venta de servicios de valor añadido a los operadores y serán percibidos por los concesionarios.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Galileo – fase 1	Desarrollo y validación	-	2005	1 100	1 100
Galileo – fase 2	Despliegue	-	2008	2 100	2 100
			<b>TOTAL</b>	<b>3 200</b>	<b>3 200</b>

## **Proyecto nº 2: Eliminación de los cuellos de botella en el enlace Rin-Main-Danubio**

*La eliminación de los cuellos de botella a lo largo del corredor Rin-Main-Danubio mejorará la navegabilidad, favoreciendo la transferencia del tráfico de mercancías de una ruta cada vez más congestionada de la carretera a las vías fluviales.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El corredor Rin-Main-Danubio es una importante ruta de transporte de mercancías que conecta el mar del Norte (puerto de Rotterdam) con el mar Negro (en particular el puerto de Constanta). Varias secciones de esta vía fluvial plantean una serie de problemas de navegabilidad debido a que el calado es inferior a 2,8 metros en algunos momentos del año. Se requiere un calado mínimo de 2,5 metros en toda la longitud de la vía fluvial para dar acceso a los buques de hasta 3000 toneladas.

El trabajo de construcción en varios tramos del Danubio, en Alemania, Austria, Hungría, Rumania y Bulgaria, debería garantizar el calado mínimo en todos – o casi todos – los momentos del año. Un cuello de botella importante se produce en la sección<sup>1</sup>, Straubing-Vilshofen, en Alemania, que tiene el calado más limitado en toda la ruta. Este cuello de botella situado centralmente, es crucial para la eficacia del enlace Rin-Main-Danubio. En Rumania y Bulgaria se requieren obras de ingeniería hidro-técnica para realizar el dragado natural del río, así como proyectos de construcción para reforzar los muros de contención. El trabajo de construcción también es necesario en las secciones entre Austria y la República Eslovaca, y entre la República Eslovaca y Hungría, en donde el nivel del agua puede descender en algunos momentos del año a menos de 2 metros.

Este proyecto también incluye obras en uno de los brazos principales del Rin; el río Mosa, para garantizar un calado de 3,5 metros permitiendo el acceso a buques de hasta 6000 toneladas y para construir una esclusa nueva en la frontera entre Bélgica y los Países Bajos (Lanaye).

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El proyecto mejorará la competitividad de la vía fluvial en comparación con otros medios de transporte de esta ruta multimodal que cruza Europa de este a oeste, para fomentar la transferencia del transporte de mercancías de carretera a vías fluviales interiores. Este cambio modal es particularmente vital a lo largo del corredor del Danubio, que está cada vez más congestionado debido a un rápido aumento del volumen de tráfico, que se espera que continúe tras la ampliación. Unos 5 mil millones de toneladas-kilómetro de mercancías se podrían transferir cada año a las vías fluviales, a largo plazo, aumentando la capacidad total en alrededor del 30%. Las mejoras en la navegabilidad de la vía fluvial interior beneficiarán a los operadores reduciendo significativamente los costes de transporte por tonelada de carga en un orden del 20-30%.

Integrará las redes de un número de países candidatos a la Unión Europea. También será un instrumento de la cohesión económica y social de los países aspirantes al crear empleos.

---

<sup>1</sup> Esta sección fue uno de los proyectos previstos por la Comisión en su propuesta de octubre de 2001 – véase COM (2001)544

## ¿Cuál es su estado actual?

En la mayoría de los países interesados, los proyectos de construcción están incluidos en los planes de desarrollo de las infraestructuras de transporte nacionales. Los estudios de rentabilidad y los análisis de impacto medioambiental para los diferentes proyectos están en curso o ya se han finalizado. También se han llevado a cabo estudios para analizar el impacto de los proyectos de construcción en términos de riesgos de inundación. La opción técnica adoptada actualmente por Alemania para la sección Vilshofen-Straubing mejorará la navegabilidad del río hasta cierto punto pero no garantizará un calado de 2,5 metros durante todo el año.

Además de los proyectos de construcción de infraestructuras necesarios para mejorar la navegabilidad del enlace Rin-Main-Danubio, incluyendo el Mosa, la mejora de las condiciones de transporte también mejorará la gestión del tráfico de la vía fluvial interior y mejorará los servicios ofrecidos por los operadores de transportes. A este respecto, el desarrollo conjunto de tecnología como RIS (sistema de información sobre ríos) es una prioridad.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Vilshofen-Straubing	Mejorar la navegabilidad	70 km	2013	128	128
Rin-Mosa	Mejorar la navegabilidad	140 Km	2019	500	500
Esclusa de Lanaye	Construcción de una esclusa	-	2010	75	75
Viena-Bratislava	Mejorar la navegabilidad	47 km	2015	180	180
Palkovicovo-Mohacs	Mejorar la navegabilidad	358 km	2014	250	250
Rumania	Mejorar la navegabilidad	927 km	2011	640	500
Bulgaria (Bathin-Belene)	Mejorar la navegabilidad	26 km	2011	137	137
<b>TOTAL</b>				1910	1770

## Proyecto nº 3 – Autopistas del mar

*El desarrollo de enlaces en el mar, para circunvalar los cuellos de botella como los Alpes o los Pirineos o para conectar mejor las zonas periféricas y las islas con la Unión Europea, representa en algunos casos una alternativa competitiva genuina al transporte por carretera.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

Se han identificado cuatro zonas marítimas dentro de las cuales se tendrá que establecer una o más rutas de servicios marítimos regulares para conectar los puertos relevantes para el tráfico intracomunitario.

- Autopista del mar Báltico (enlaza los Estados del mar Báltico, con los de Europa Central y Occidental);
- Autopista del mar de Europa Occidental (va desde la Península Ibérica a través del Arco Atlántico al mar del Norte y mar de Irlanda)
- Autopista del mar del Sudeste de Europa (une el mar Adriático con el mar Jónico y el Mediterráneo oriental incluido Chipre)
- Autopista del mar del sudoeste de Europa (Mediterráneo occidental), une España, Francia, Italia, incluida Malta, y enlaza con la autopista del mar del sudeste de Europa (incluso hacia el mar Negro).

Los Estados en cuestión tendrán que desarrollar proyectos transnacionales que contribuirán a ofrecer rutas marítimas más atractivas y seguras entre un número restringido de puertos. Los proyectos pueden incluir paquetes que comprendan puertos e instalaciones logísticas, accesos directos y fáciles – por mar y tierra – y ayudas para la puesta en marcha establecidas a través de las asociaciones entre el sector público y el privado creadas mediante procedimientos de licitación conjuntos. En el mar Báltico, la promoción del tráfico marítimo implica garantizar la navegabilidad en todas las estaciones, lo que supone emplear una flota suficiente de rompehielos. También se pueden mencionar las discusiones actuales entre los puertos de Gdansk y Helsinki para lanzar nuevas líneas regulares. Si la elección de puertos es demasiado difícil a nivel nacional, se puede convocar una licitación global para los puertos y las compañías marítimas, dejando la elección de los puertos a los consorcios candidatos. Los proyectos pueden estar unidos a sistemas de gestión del tráfico, sistemas de intercambio de información entre las aduanas y las administraciones portuarias y control del transporte de sustancias peligrosas.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

Este proyecto prioritario pretende superar la creciente congestión de las infraestructuras de carreteras y ferrocarril y una mejor integración de todas las regiones de la Unión ampliada. Potencialmente se puede ejecutar de forma rápida a bajo coste. Hará posible que se estructuren numerosos proyectos necesarios para el desarrollo de nuevas rutas marítimas esenciales para el transporte intracomunitario. También constituye un marco para promover nuevas formas de asociación público-privada con el fin de fomentar las cadenas logísticas y alcanzar la suficiente masa crítica que asegure la viabilidad de nuevas líneas marítimas regulares.

## **¿Cuál es su estado actual?**

La ejecución de este proyecto prioritario es una tarea continua que supone la identificación e introducción a largo plazo de una gran variedad de proyectos de diferentes tipos. Exige que se establezcan nuevas disposiciones legales en las directrices de la RTE-T. Las iniciativas relacionadas con la autopista del mar Báltico parece que son hoy las más avanzadas. Se estableció un grupo de trabajo con los distintos países limítrofes del mar Báltico, y ya ha iniciado el proceso de selección y desarrollo de actividades que pretenden fomentar el atractivo de este modo de transporte. Este grupo ya ha definido proyectos transnacionales, como el desarrollo de la gestión común del tráfico para mejorar la seguridad marítima, el desarrollo de sistemas de control de mercancías, inversiones en rompehielos, etc.



## **Proyecto nº 4: Línea de ferrocarril mixta Lyon-Trieste/Koper-Lubliana-Budapest**

*La construcción de esta nueva línea ferroviaria fomentará el desarrollo del transporte de mercancías intermodal en los valles alpinos que padecen altas densidades de tráfico por carretera y contaminación grave. Su extensión hacia el este mejorará las conexiones con los nuevos Estados miembros reforzando también el acceso al mar Adriático.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El proyecto es una extensión del anterior proyecto prioritario nº 6 aprobado por el Consejo Europeo de Essen en 1994 (tren de alta velocidad/transporte combinado Francia-Italia – véase la lista 0). Las obras incluyen la construcción de un túnel de 52 kilómetros a través de los Alpes y sus líneas de acceso para conectar las redes ferroviarias de alta velocidad francesa e italiana. Diseñado tanto para servicios de viajeros como de mercancías ofrecerá unas velocidades máximas de 300 kilómetros por hora para viajeros aumentando espectacularmente la capacidad del tráfico de mercancías. Las obras incluyen la construcción de una vía adicional para enlazar mejor el puerto de Koper y la modernización, en particular la supresión de los pasos a nivel ferrocarril-carretera, la mejora y electrificación de las líneas existentes entre Italia, Eslovenia y Hungría. El proyecto incluye estudios sobre la relevancia, la economía y el plazo de una posible nueva línea de alta velocidad entre Trieste y Lubliana.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El proyecto acarreará importantes reducciones en la duración del viaje tanto para viajeros como para los servicios de mercancías desde París a Milán, Venecia y desde Venecia a Lubliana y Budapest. A lo largo de toda la ruta, se doblará con mucho la capacidad para acomodarse a la futura demanda. Se prevé que el aumento de la capacidad y la posibilidad de ofrecer servicios de mayor calidad por la nueva infraestructura realcen la posición competitiva del ferrocarril e incrementen su cuota de mercado en esta ruta, en especial para el tráfico de mercancías.

Cuando esté finalizado, el tramo podrá transportar más de 40 millones de toneladas de mercancías cada año, liberando las capacidades de líneas de ferrocarril existentes que actualmente están saturadas en varias secciones. El cambio del tráfico de la carretera al ferrocarril contribuirá significativamente a la reducción del número de camiones que cruzan los Alpes – evitando las emisiones contaminantes y aliviando las considerables perturbaciones que causan a los habitantes de la zona – y permitirá una circulación fluida al sur de los Alpes y hacia la cuenca Panoniana.

La construcción de una nueva línea de alta velocidad (aumento de la velocidad a 120/160 km/h y de la capacidad de carga a 225 kN carga por eje entre Venecia y Trieste y la mejora y en algunas partes la electrificación de la línea existente entre Trieste, Lubliana y Budapest ofrecerá alternativas atractivas al tráfico por carretera que actualmente registra un fuerte aumento. La supresión de pasos a nivel de ferrocarril/carretera en Eslovenia y Hungría mejorará en particular la seguridad y permitirá alcanzar unas velocidades medias superiores. La construcción de una segunda vía que dé acceso al puerto de Koper desarrollará la zona interior, siendo limitada la posibilidad de ampliar el puerto de Trieste.

## ¿Cuál es su estado actual?

La economía del túnel y de sus líneas de acceso depende de una política de transporte integrada favorable a la intermodalidad según el espíritu del protocolo de transporte de la Convención Alpina. Será necesario limitar el desarrollo de nuevas capacidades viarias en las rutas competidoras, y adaptar la política de tarificación para infraestructuras, de tal modo que los peajes de carretera de las rutas competidoras puedan contribuir a la financiación del túnel en el marco de asociaciones entre el sector público y el privado.

El desarrollo de la sección internacional está coordinado por una Comisión Intergubernamental francoitaliana. Tras el acuerdo establecido entre los dos países en 2001 para finalizar el túnel en 2015/2017, Réseau Ferré de France y Rete Ferroviaria Italiana han participado de forma igualitaria en *Lyon-Turin Ferroviaria*, una empresa mixta establecida para gestionar la fase de construcción. Los estudios para fijar una fecha exacta para la apertura del túnel están en curso. Ya se han realizado cuatro sondeos de prueba. Hacia el este, las secciones forman parte del Corredor paneuropeo V identificado por las Conferencias de Creta y Helsinki.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Lyon-St Jean de Maurienne	Nueva línea	170 km	2015 <sup>2</sup>	6250	6250
Túnel de Mont-Cenis	Túnel	70 km	2015/2017	5900	5818
Bussolino-Turín	Nueva línea	47 km	2011	2350	2350
Venecia-Trieste	Nueva línea/mejora	125 km	2015	5000	5000
Koper-Divaèa	Segunda vía	28 km	2015	376	376
Lubliana-Budapest	Mejora	494 km	2015	485 (HU) 275 (SI)	485 (HU) 275 (SI)
TOTAL				20636	20554

---

<sup>2</sup>2010 para la primera fase (Túnel de Chartreuse)

## **Proyecto nº 5: Línea de ferrocarril mixta Berlín-Verona-Nápoles/Milán-Bolonia**

*Las mejoras constantes de un de los principales ejes ferroviarios de Europa permitirán tanto a las personas como a las mercancías viajar mucho más rápido entre el norte de Europa e Italia. La construcción de un nuevo túnel de base ferroviaria por debajo del paso del Brennero fomentará el desarrollo del transporte intermodal en los Alpes.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El proyecto es una ampliación del anterior proyecto prioritario nº 1 aprobado por el Consejo Europeo de Essen (tren de alta velocidad/transporte combinado norte-sur – véase la lista 0) como lo propuso la Comisión<sup>3</sup>. La sección clave del proyecto es la construcción de un nuevo túnel ferroviario de 55 kilómetros, el túnel del Brennero, entre Austria e Italia, que se espera que aumente considerablemente la velocidad del cruce alpino y la capacidad de carga de línea.

El proyecto racionalizará los viajes en tren a lo largo de una de las mayores rutas de transporte europeas entre Berlín y Nápoles. El aumento de la capacidad ferroviaria de carga contribuirá en particular al desarrollo sostenible.

Las mejoras entre Berlín y Nuremberg se alcanzarán mejorando y reconstruyendo 550 kilómetros de vía, permitiendo que los trenes alcancen velocidades de 300 kilómetros a la hora. La línea entre Munich y Verona y entre Verona y Nápoles se mejorará similarmente.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El proyecto fomentará el desarrollo del transporte intermodal en uno de los principales ejes de la red transeuropea. Reducirá la duración del viaje de forma significativa – hasta por ejemplo dos horas y media entre Berlín y Munich. La capacidad adicional y la mejor calidad del servicio atraerán más tráfico ferroviario, ayudando a reducir la congestión viaria desviando mercancías y pasajeros al ferrocarril. Esto es especialmente importante en una región alpina tan sensible ecológicamente, en la que la enorme densidad del tráfico por carretera causa graves impactos medioambientales.

### **¿Cuál es su estado actual?**

La finalización de los estudios técnicos relativos al túnel del Brennero está prevista para 2006, cuando una asociación público-privada podrá llevar a cabo la construcción, con un plazo de terminación objetivo en torno a 2015. La economía del túnel exige una política de transporte integrada favorable a la intermodalidad en los Alpes según el espíritu del protocolo de transporte de la Convención Alpina. Será necesario limitar el desarrollo de la capacidad de las carreteras e introducir peajes de carretera en las rutas competidoras. Los planes financieros iniciales muestran que el túnel se puede ejecutar dentro del plazo propuesto si los peajes de carretera contribuyen a su financiación.

---

<sup>3</sup> Véase COM (2001) 544

Las obra de construcción de las nuevas líneas están en curso en las secciones entre Halle/Leipzig y Nuremberg. Entre Munich y Kufstein se necesitarán nuevas capacidades una vez que se haya finalizado el túnel del Brennero. Las obras de ampliación de la sección Kufstein–Innsbruck a cuatro vías ya se iniciaron en 2002.

Entre la frontera de Austria y Verona, se están mejorando de forma gradual varias secciones de la línea existente. Se han construido varios túneles largos para suavizar las curvas y las pendientes, evitando los cuellos de botella anteriores. Los sistemas de gestión de trenes y de señalización han mejorado significativamente la capacidad, en particular para trenes de transporte de mercancías o combinados.

Entre Verona y Nápoles y entre Milán y Bolonia, se han iniciado las mejoras de la infraestructura y las nuevas construcciones. Se espera que la línea de alta velocidad entre Roma y Nápoles esté operativa en 2004. Las secciones restantes se finalizarán antes de 2007. Para el año 2010, se espera que el viaje por ferrocarril, más rápido, en estas concurridas rutas desvíe de las carreteras alrededor de diez millones de toneladas de mercancías de larga distancia, cada año, mientras que un crecimiento del 30% en el tráfico de viajeros reducirá los vuelos entre Milán y Roma en un 50%.

Tramo	Tipo de obras	Distancia (km)	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Halle/Leipzig-Nuremberg	Nueva línea /mejora	315 km	2012	5928	5240
Munich-Kufstein	Mejora	97 km	2015*	1500	1500
Túnel del Brennero	Túnel	57 km	2015	4312	4302
Verona-Nápoles	Nueva línea /mejora	628 km	2007	10862	3800
Milán-Bolonia	Nueva línea	182 km	2006	6335	4600
<b>TOTAL</b>		<b>1279 km</b>		<b>28937</b>	<b>19442</b>

\* Dependiendo de la finalización del Túnel del Brennero

## **Proyecto nº 6: Línea de ferrocarril mixta frontera grecobúlgara-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg**

*Este proyecto ferroviario será la columna vertebral de la red ferroviaria de Europa oriental al conectar los puertos de Atenas, Salónica y Constanta con el corazón de la Unión ampliada. Junto con el nuevo proyecto prioritario nº 8 de la lista 1 permitirá las conexiones entre el mar Báltico, el mar Egeo y el mar Negro.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El proyecto se refiere a la conexión de los países del este de la Europa ampliada con un importante eje ferroviario. Las secciones seleccionadas finalizarán un eje en el cual los futuros Estados miembros ya han invertido mediante el programa ISPA y conseguirán por tanto una capacidad de conexión entre redes basada en normas comunes (TER y ERTMS, doble vía, electrificada, con una velocidad máxima desde 160 a 200 km/h). El eje se ha finalizado en Hungría.

En su extremo oriental, el proyecto está dividido en un ramal en dirección a Constanta y otro en dirección a Salónica/Atenas.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

Esta línea, ya identificada en las conferencias paneuropeas de los Ministros de Transportes, promoverá el tráfico y el comercio en una gran parte de Europa. También proporcionará a la red griega un espacio interior importante.

El proyecto incrementará la capacidad ferroviaria, especialmente para las mercancías y reducirá de forma significativa la duración y los costes de viaje tanto para los trenes de mercancías como de viajeros. En las secciones centrales, la parte del tráfico entre los Estados miembros se espera que aumente de un 25% a un 50%.

### **¿Cuál es su estado actual?**

El Grupo ha incluido las secciones seleccionadas en la lista 1. Sin embargo el Grupo señala que la sección entre Salónica y Promahonas (Kulata) se está mejorando con una única vía y que todavía no se ha programado la duplicación de la línea.

Secciones	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Kulata-Vidin/Kalafat	Mejora & nueva línea	420 km	2015	2400	2400
Vidin/Kalafat - Craiova <sup>4</sup>	Mejora & nueva línea	108 km	2010	422	422
Curtici-Brasov	Mejora	481 km	2010	1455	1455
Budapest-Sopron-Viena	Mejora	60 km (A) 146 km (HU)	2015	755 (A) 563 (HU)	755 (A) 563 (HU)
Brno- Praga-frontera checa	Ejecución de ERTMS	553 km	2015	43	43
Frontera checa Schirnding-Marktredwitz-Nuremberg	Electrificación	138 km	2015	467	467
<b>TOTAL</b>				<b>6105</b>	<b>6105</b>

---

<sup>4</sup> La inclusión de esta sección en la lista 1 depende de un futuro debate con la Comisión sobre el trazado desde Vidin/Calafat hasta el norte.

## **Proyecto nº 7: Líneas de ferrocarril de alta velocidad sur - este**

La capacidad adicional y la mayor calidad de los servicios garantizados por este proyecto mejorarán la conexión de Portugal, España y el sur de Francia con Europa del norte y central, contribuyendo a un mejor acceso a la Península Ibérica a través de la barrera natural de los Pirineos.

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El proyecto es una ampliación de un proyecto prioritario nº 3 de Essen anterior (tren de alta velocidad sur con un ramal mediterráneo Madrid- Zaragoza- Barcelona- Perpiñán- Montpellier y un ramal atlántico Madrid- Vitoria- Dax), del cual se finalizarán secciones importantes antes de 2010 (en la lista 0: Madrid- Barcelona- Figueras- Perpiñán y Madrid- Vitoria- Hendaya). Trata de la construcción de nuevas líneas de ferrocarril de alta velocidad para una velocidad de hasta 300 km/h.

El esquema en su totalidad representa un mayor avance en la unión de la Península Ibérica y el sur de Francia con Europa del norte y central a través de la red ferroviaria francesa de alta velocidad. La extensión Montpellier – Nimes asegurará el enlace con líneas de alta velocidad existentes desde Marsella a París, mientras que el ramal atlántico unirá el oeste de Francia a través de Burdeos y Tours, conectando con la línea de alta velocidad existente Tours – París. La sección Lisboa/Oporto – Madrid, cuyo trazado se debe decidir lo antes posible, también tendrá un papel fundamental en la estructuración de la cornisa atlántica occidental de la Península Ibérica.

Las mejoras se alcanzarán básicamente mediante la construcción de nuevas líneas de alta velocidad y la mejora de infraestructura existente entre Irún y Dax a corto plazo.<sup>5</sup> Las nuevas ampliaciones del proyecto mejorarán la rentabilidad económica del proyecto en su totalidad, asegurando al mismo tiempo una conexión de alta calidad con una red de alta velocidad realmente europea.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

La duración de los viajes dentro de las áreas comunicadas y con Europa del norte y central se reducirán de forma espectacular: ya sólo en el tramo entre Madrid y Barcelona la duración de los viajes se reducirá de unas siete horas a menos de tres. La capacidad adicional y la mejora de la calidad de los servicios aportarán una contribución significativa al desarrollo sostenible desviando el tráfico viario y aéreo al ferrocarril. Un uso mixto (mercancías/viajeros) del ramal atlántico del proyecto aumentará la capacidad para el tráfico de mercancías. Los impactos positivos adicionales sobre el transporte de mercancías se harán realidad en otras secciones liberando rutas fiables y de calidad en los enlaces internacionales. Esto es especialmente importante en el área sensible de los Pirineos, que actúa como freno del desarrollo económico y donde el aumento del tráfico por carretera causa graves impactos medioambientales. Los enlaces de transporte mejorados también proporcionarán un auge sustancial del desarrollo económico en las regiones en cuestión. La extensión del ancho de vía estándar europeo a la red española y portuguesa facilitará el comercio internacional al eliminar la barrera de interoperabilidad en la frontera francoespañola.

---

<sup>5</sup> La construcción de una nueva línea, aunque inicialmente se planificó en el anterior proyecto nº 3 de Essen, todavía no está programada.

## ¿Cuál es su estado actual?

La mayoría de las secciones del proyecto de Essen adoptadas en 1994 ya están muy avanzadas. La economía de todo el proyecto depende en gran medida de la finalización de los enlaces restantes a través de los Pirineos, en Francia y hacia Portugal. La adjudicación de una concesión en la sección entre Figueres y Perpiñán (en la lista 0), en el lado mediterráneo, se debería realizar lo más rápido posible, e ir seguida de la sección entre Perpiñán y Nîmes. Los estudios preliminares ya se han finalizado para la sección entre Montpellier y Nîmes que está actualmente muy congestionada.

En lo que respecta a la nueva conexión entre Lisboa/Oporto y Madrid, el Grupo propone clasificarla en la lista 1 siempre y cuando España y Portugal decidan el trazado lo antes posible, en particular para las secciones transfronterizas del proyecto. Los estudios de viabilidad técnica están en curso actualmente con un plazo de finalización previsto en torno a 2011.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Lisboa/Oporto-Madrid	Nueva línea	520 km (P)	2011	5 700 (P)	5 700 (P)
Perpiñán-Montpellier	Nueva línea	140 km	2015	2200	2200
Montpellier - Nîmes	Nueva línea/mejora	80 km	2010	1050	1050
Irún – Dax	Mejora	85 km	2010	100	100
Dax-Burdeos	Nueva línea	130 km	2020	2400	2400
Burdeos-Tours	Nueva línea	304 km	2015	3900	3900
<b>TOTAL</b>				15350	15350



## **Proyecto nº 8: Línea de ferrocarril mixta Gdansk-Varsovia-Brno/Zilina**

*La modernización de esta línea de ferrocarril permitirá realizar viajes más rápidos tanto para servicios de transportes de viajeros como de mercancías. El desarrollo de servicios ferroviarios atractivos desde el mar Báltico a lo largo del nuevo eje norte-sur constituye una oportunidad única para proporcionar una alternativa a los saturados ejes norte-sur actuales procedentes del mar del Norte.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

La línea existente («línea E65»), aunque actualmente cuenta con dos vías y está electrificada, está cerca de la saturación con un tráfico anual de 4 millones de pasajeros y 5 millones de toneladas. Las obras para alinear las vías, sustituir el suministro eléctrico, instalar sistemas de señalización y comunicación, para cumplir las normas AGTC y AGC, tienen por objetivo permitir alcanzar una velocidad de 160 km/h para los trenes de pasajeros y 120 km/h para los trenes de mercancías. Las obras incluyen la construcción de un enlace de acceso al puerto de Gdansk, ya que el puerto proyecta construir una nueva terminal de contenedores y transbordadores (con una capacidad prevista de un 1 millón de unidades equivalentes a veinte pies y 1,5 millones de viajeros). En general la capacidad de la línea aumentará en un 20%.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El trazado del proyecto es particularmente interesante desde el punto de vista europeo debido a que soporta gran parte del transporte internacional (48 millones de toneladas de tráfico internacional en tránsito en 2000). El proyecto reducirá la duración y los costes del viaje por ferrocarril de manera significativa para los trenes de mercancías y los de pasajeros, en una ruta que atraviesa áreas pobladas e industriales con un fuerte aumento de la demanda de transporte.

A modo de ejemplo, la duración del viaje desde Gdansk a Varsovia se reducirá de 3h30 a 2h40 y el coste del transporte de mercancías se reducirá en un 15%. Los trabajos reforzarán el atractivo del ferrocarril y posibilitarán el aumento del tráfico en un 25%, reduciendo así el declive observado en la actualidad de la cuota de mercado del ferrocarril en Polonia. Este proyecto contribuye a una estrategia más amplia para atraer nuevas actividades económicas a lo largo del eje, y a promover un cambio modal en el tráfico de larga distancia, mientras se satisfacen las necesidades de movilidad de pasajeros regionales (véase el proyecto nº 18 de la lista 1 y el proyecto nº 2 de la lista 2).

### **¿Cuál es su estado actual?**

El proyecto está programado en el plan de desarrollo nacional y es parte del Corredor VI identificado en las Conferencias paneuropeas de Creta y Helsinki. Ya se han realizado estudios económicos preliminares. Los estudios de diseño se han iniciado y se espera que las evaluaciones formales del impacto (medioambiental) se lleven a cabo en 2004.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Gdansk-Varsovia-Katowice	Mejora	722 km	2015	2351	2351
Katowice-Breclav	Mejora	277 km	2010 (2004 – CZ)	291 (PL) 1 240 (CZ)	291 (PL) 440 (CZ)
Katowice-Zilina-Nove-Meston.V.	Mejora	180 km	2010	471 (PL) 350 (SK)	471 (PL) 350 (SK)
<b>TOTAL</b>				<b>4703</b>	<b>3903</b>

## **Proyecto nº 9: Línea de ferrocarril mixta Lyon/Génova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Amberes**

*El desarrollo de un eje ferroviario a lo largo del «plátano azul», desde el mar del Norte al Mediterráneo, contribuirá a reequilibrar la división modal de una de las zonas más industriales y pobladas de Europa. Aunque se establece una conexión directa desde la Península Ibérica hasta Alemania para viajeros, el objetivo final es el desarrollo de un corredor de transporte de mercancías por ferrocarril con líneas ferroviarias dedicadas a la carga.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

Las obras comprenden la construcción de nuevas líneas de alta velocidad (300 km/h) en Francia (ramales sur y este del «TGV Rhin-Rhone»), en Alemania (entre Karlsruhe y Basilea y desde el aeropuerto de Frankfurt a Mannheim), la mejora de líneas existentes para incrementar su capacidad de carga (conectar la línea de Betuwe – anterior proyecto nº 5 de Essen – a la red alemana, mejora de las líneas existentes desde Lyon a Müllheim, líneas de acceso desde el puerto de Génova a los cruces ferroviarios en Suiza) y la construcción de una línea dedicada a mercancías (el «Rin de hierro») desde Amberes a la red alemana. Todos los trabajos corresponden a líneas de dos a cuatro vías.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

La ruta tiene claramente una participación muy alta de tráfico internacional ya que más de la mitad del tráfico de mercancías y una parte significativa del tráfico de pasajeros es internacional en la mayoría de las secciones. El proyecto contribuirá a promover un cambio modal muy importante tanto para las mercancías como para los pasajeros. Dependiendo de las secciones, desviarán de las carreteras, cada año varios miles de millones de toneladas/km y de las carreteras y del aire cientos de millones de pasajeros/km. Contribuirá a la intermodalidad pasajeros aire/ferrocarril y a la intermodalidad ferrocarril/mar para mercancías enlazando aeropuertos y algunos de los puertos marítimos más grandes.

### **¿Cuál es su estado actual?**

Todas las secciones interiores están programadas en los planes nacionales. En el acuerdo sobre transporte de la UE/Suiza, ya se han acordado las líneas de acceso a Suiza. Un acuerdo trilateral entre Alemania, los Países Bajos y Bélgica estableció el marco para construir el «Rin de hierro». Un grupo de trabajo compuesto de los gestores de red en cuestión está estudiando las opciones de construir la sección entre Müllheim y Mulhouse. Los operadores ferroviarios y los gestores de red ya están cooperando con vistas a establecer un corredor ferroviario dedicado al transporte de mercancías desde Génova a Rotterdam.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Lyon -Dijon	Nueva línea de alta velocidad	180 km	2018	2500	1000
Dijon-Mulhouse	Nueva línea de alta velocidad	189 km	2010	1880	1880
Mulhouse-Mülheim	Puente y mejora	20 km	2015	200	200
Alessandria-Novara-Sempione	Mejora	170 km	2010	445	445
Génova-Milán-Gottardo	Nueva línea/mejora	195 km	2013	4335	4335
Basilea-Karlsruhe	Mejora/nueva línea	193 km	2015	4235	3123
Frankfurt-Mannheim	Nueva línea de alta velocidad	66 km	2012	1771	1771
Duisburgo-Emmerich	Mejora	73 km	2009	819	782
«Rin de hierro» Rheidt-Amberes(*)	Mejora	170 km	2010	550	550
<b>TOTAL</b>				<b>16735</b>	<b>14086</b>

(\*) La distribución de las inversiones entre Bélgica y los Países Bajos está sujeta a un arbitraje internacional en curso

## **Proyecto nº 10: Línea de ferrocarril mixta París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava**

*Los ciudadanos del oeste y del este se beneficiarán de la misma manera de los nuevos servicios del ferrocarril de alta velocidad en una ruta que atraviesa áreas muy pobladas en el corazón de Europa. Los operadores de mercancías se beneficiarán de los servicios ferroviarios en uno de los ejes viarios más congestionados de Europa.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El proyecto es una ampliación del anterior proyecto prioritario nº 4 de Essen (tren de alta velocidad este – véase la lista 0) y de un proyecto propuesto por la Comisión en 2001<sup>6</sup>. Las obras incluyen la construcción de nuevas líneas de alta velocidad mejoradas en todo el trayecto desde París hasta Viena y la mejora de líneas existentes entre Viena y Bratislava. Incluye, en particular, la construcción de una segunda vía en el puente de Kehl sobre el Rin, para interconectar las redes francesa y alemana. Incluye la mejora de las líneas existentes que se utilizarán para las mercancías.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El proyecto proporcionará un eje ferroviario continuo tanto para viajeros como mercancías desde París hasta Bratislava. El desarrollo de este eje contribuirá al éxito de la ampliación de la UE exitosa conectando nuevos Estados miembros y proporcionando rutas alternativas a las carreteras para el tráfico entre Estados miembros. Hoy, más de la mitad del tráfico de mercancías por ferrocarril en varias secciones, es tráfico entre Estados miembros y los volúmenes van a seguir incrementándose tras la ampliación. Este proyecto mejorará el acceso hacia y desde muchas de las conurbaciones a lo largo de su ruta.

### **¿Cuál es su estado actual?**

Las obras en las secciones interiores están programadas en los planes de transporte nacionales de los países interesados. Un acuerdo entre Francia y Alemania ya ha establecido las condiciones para llevar a cabo las obras en el puente de Kehl. En Alemania, se están realizando estudios de diseño de casi todas las secciones. En Austria se han iniciado los trabajos en la mayoría de las secciones, incluidas las conexiones con Bratislava. Las regiones y ciudades involucradas han establecido un marco de cooperación para evaluar las oportunidades del desarrollo local y la integración económica («Magistrale para Europa»).

---

<sup>6</sup> Véase COM (2003) 544

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Baudrecourt-Estrasburgo	Nueva línea	106 km	2015	1300	1300
Estrasburgo-Appenweier <sup>7</sup>	Mejora	20 km	2015	150	150
Stuttgart-Ulm	Nueva línea	91 km	2012	1266	1266
Munich-Mühldorf-Salzburgo	Mejora/electrificación	141 km	2015	738 (D)	726 (D)
Salzburgo-Viena	Ampliación a cuatro vías	315 km	2012	6000	4644
Viena-Bratislava	Mejora	70 km (A)	2010	134	134
TOTAL				9588	8220

---

<sup>7</sup> La sección Appenweier-Karlsruhe se encuentra en el proyecto n° 9

## **Proyecto nº 11 – Interoperabilidad del tren de alta velocidad en la Península Ibérica**

*La aplicación de nuevas tecnologías de construcción y equipamiento harán posible la integración de España y Portugal en una red transeuropea de ferrocarril totalmente interoperable.*

### **¿En qué consiste el proyecto?**

Este proyecto cubre las nuevas líneas de alta velocidad (con ancho europeo) y líneas adaptadas para el doble ancho de la Península Ibérica. El proyecto fue ya perfilado por la Comisión en su propuesta.<sup>8</sup> El Grupo se ha atenido a la definición propuesta por la Comisión, incluyendo la línea Vigo-Oporto. Es un proyecto tecnológico por su propia naturaleza.

La diferencia del ancho de vía entre las redes de la Península Ibérica y el resto de Europa ha sido un obstáculo importante para la operación eficiente del sistema de transporte ferroviario europeo. Este proyecto implica la construcción de nuevas líneas y la adaptación de líneas existentes. Técnicas como la instalación de trenes con coches cama polivalentes, terceras vías o estaciones de cambio de eje - ancho de vías, se utilizarán en la futura red ibérica de alta velocidad para convertirla en totalmente interoperable con la red ferroviaria transeuropea.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

Promocionar la interoperabilidad de la red de ferrocarril de alta velocidad ayudará a canalizar las inversiones de los países interesados en tecnologías que permitan la interoperabilidad. Este proyecto horizontal no sólo mejorará las conexiones entre España y Portugal y el resto de Europa, sino que también ayudará a que el ferrocarril gane terreno al transporte aéreo y viario en rutas cada vez mas congestionadas.

### **¿Cuál es su estado actual?**

Las pruebas piloto se han realizado con éxito en los últimos años. El coste final de este proyecto prioritario se apoyará en las soluciones técnicas elegidas para cada línea y el kilometraje de la red ferroviaria ibérica que se va a equipar.

---

<sup>8</sup> Véase COM (2001) 544

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Madrid-Andalucía	Nueva línea/adaptación de línea existente	1019	2010	4074	3737
Nordeste	Nueva línea/adaptación de línea existente	589	2010	1439	1250
Madrid-Levante y Mediterráneo	Nueva línea/adaptación de línea existente	1347	2010	9359	9219
Corredor Norte-Noroeste	Nueva línea/adaptación de línea existente	1314	2010	7536	7503
Extremadura	Nueva línea	418	2010	1338	1295
TOTAL				23745	23005



## **Proyecto nº 12: Enlaces multimodales Irlanda/Reino Unido/Europa continental**

**La mejora de los enlaces de carreteras y ferrocarriles reducirá la duración de los viajes entre Irlanda, el Reino Unido y el corazón de la Europa Continental, lo que contribuirá a una mejor accesibilidad de todas las regiones de la Comunidad, mientras que también se mejoran las condiciones de seguridad y fiabilidad de la red.**

### **¿En qué consiste el proyecto?**

Los proyectos de construcción en Irlanda son consecuencia de los proyectos viarios y de ferrocarril prioritarios adoptados por el Consejo Europeo de Essen en 1994 [el enlace de ferrocarril convencional de Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer (proyecto nº 9) y el enlace viario Irlanda-Reino Unido-Benelux (proyecto nº 13)]. Los dos proyectos han ayudado considerablemente a reducir la duración de los viajes de pasajeros y mercancías entre Irlanda, el Reino Unido y la Europa continental. Ahora se requieren más inversiones en el ferrocarril y las carreteras para conectar mejor Dublín con el norte y el sur, dado el incremento del tráfico y la necesidad de mejorar los enlaces entre las regiones de la periferia y el resto de Europa. En el sector del transporte ferroviario, se requiere más modernización para aumentar la frecuencia, la fiabilidad y la seguridad de los trenes. En el sector del transporte viario, se requieren inversiones para completar la mejora de las principales rutas interurbanas hacia el norte y el sur desde Dublín, enlazando las tres principales ciudades de la isla y para establecer un sistema de información a los conductores para mejorar la gestión del tráfico.

Los proyectos de modernización del Reino Unido se refieren en primera línea al enlace ferroviario Felixstowe-Nuneaton. Además, existen planes para instalar el sistema de gestión del tráfico ferroviario ERTMS a lo largo de la línea de ferrocarril Crewe-Holyhead. Estos proyectos deberían ayudar a aumentar la capacidad del cruce de una línea que atraviesa el Reino Unido de este a oeste, desde el puerto de Felixstowe, de los 13 trenes actuales a aproximadamente 30 trenes diarios en cada dirección. Además, esta línea de ferrocarril cruza la principal línea norte-sur del Reino Unido, la línea principal de la costa oeste. Los proyectos en el Reino Unido también incluyen mejoras en un eje este-oeste carretera/ferrocarril entre Liverpool y Hull. Esta ruta tiene importancia particular para el transporte de mercancías, al unir dos puertos principales de la costa este y oeste del Reino Unido, lo que requiere por tanto la mejora necesaria para aumentar la capacidad.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

Los proyectos de construcción de una nueva red ferroviaria irlandesa ayudarán a incrementar la velocidad y la frecuencia de los servicios de pasajeros y mercancías. Se estima que se ahorrarán 30 minutos en el viaje desde Dublín a Cork, y un ahorro de 15 minutos en el viaje entre Dublín y Belfast, haciendo por tanto estos medios de transporte más atractivos. Los proyectos de carreteras, en particular el desarrollo de un sistema de información a los conductores, ayudarán a optimizar el uso del sistema con beneficios en el flujo y la seguridad del tráfico. Se prevé que la inversión en la infraestructura viaria en el tramo Dublín – frontera llevará consigo un ahorro en la duración del viaje de 24 minutos en toda la ruta (basado en tiempos de viajes de 1999) y la inversión en el tramo Dublín – Cork supondrá un ahorro en la duración del viaje de 58 minutos en toda la ruta.

En el Reino Unido, la modernización del enlace ferroviario Felixstowe-Nuneaton / Crewe-

Holyhead está en línea con la estrategia de desarrollar el transporte de mercancías basado en el ferrocarril y la intermodalidad ferrocarril-mar. Felixstowe es el cuarto puerto de contenedores más grande de Europa. Al conectar con la línea principal de la costa oeste, esta línea es una ruta clave para enviar contenedores a las terminales de Birmingham, Crewe, Holyhead, Manchester, Liverpool y Escocia. El proyecto entre Liverpool y Hull también reducirá significativamente la duración de los viajes para pasajeros y mercancías entre Irlanda y los puertos de Bélgica y los Países Bajos, contribuyendo a la cohesión económica y social de una de las regiones periféricas de Europa.

### ¿Cuál es su estado actual?

Los proyectos más avanzados están incluidos en los planes de desarrollo de la infraestructura nacional del Reino Unido e Irlanda. Además, los proyectos de red ferroviaria van acompañados de inversiones significativas en material rodante, lo que asegura el uso óptimo de la nueva capacidad creada. También se debería señalar que la primera fase de la instalación del sistema de gestión del tráfico ferroviario ERTMS tiene programada su instalación en 2005 en el tramo Crewe-Holyhead. El sistema podría estar en funcionamiento en esta sección en 2008.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Corredor carretera/ferrocarril estratégico que une Dublín con el norte y el sur	Modernización y gestión del tráfico	400 km	2010	170	170 <sup>9</sup>
Línea de ferrocarril Felixstowe-Nuneaton	Modernización	265 km	2012	300	300
Línea de ferrocarril Crewe-Holyhead	ERTMS	180 km	2008	120	120
Corredor carretera-ferrocarril Liverpool-Hull	Modernización y mejora de la capacidad	190 km	2020	1750	1750
<b>TOTAL</b>				<b>2340</b>	<b>2340</b>

<sup>9</sup> Las obras adicionales en las carreteras (243 km) y el ferrocarril (365 km) desde Cork a Dublín y la frontera con Irlanda del Norte no estaban incluidas en esta ficha y en las cifras de costes generales del informe en el momento de su publicación, y deberían tenerse en cuenta.

## Proyecto nº 13: Puente sobre el estrecho de Messina

**El proyecto consiste en un largo puente de uso mixto sobre el estrecho de Messina que conectará la segunda isla más poblada de Europa (5 m de habitantes), después de Gran Bretaña, con el resto de Europa. Este enlace supondrá un hito de la infraestructura de Europa con una magnitud comparable a la del puente de Öresund.**

### ¿En qué consiste el proyecto?

El proyecto consiste en un puente de uso mixto - con una distancia de 3,3 km entre los dos muelles principales - sobre el estrecho de Messina. La mayoría de los accesos que no forman parte del proyecto prioritario (20,3 km de enlaces viarios y 19,8 km de enlaces ferroviarios) se desarrollarán en túneles que conecten directamente el puente a las nuevas rutas. En el continente, el puente se conectará con la nueva sección de la autopista Salerno-Reggio Calabria (A3) y con la línea de alta velocidad Nápoles-Reggio Calabria planificada. En la parte siciliana, con las autopistas Messina - Catania (A18) y Messina -Palermo (A20), así como con la nueva estación de ferrocarril de Messina (a construir por la *Rete Ferroviaria Italiana*).

### ¿Cuáles son los beneficios esperados?

La evaluación medioambiental estratégica llevó a la conclusión de que el proyecto sería económicamente viable, incluso en hipótesis de crecimiento del PIB «bajas» asociadas con el crecimiento desfavorable del transporte. Los beneficios superarían los costes en todas las hipótesis consideradas, con una tasa interna de rendimiento económico entre el 9% y 12%.

### ¿Cuál es su estado actual?

*Stretto di Messina S.p.A.* es una empresa establecida de conformidad con la Ley 1158/71 para ser el concesionario encargado de estudiar, diseñar, construir y operar la infraestructura que une Sicilia con el continente. Un decreto legislativo aprobado el 4 de abril de 2003 declaraba el puente «una infraestructura de interés nacional».

El 28 de abril de 2003, la junta extraordinaria de accionistas aprobó una ampliación del capital social de 2500 miles de millones de euros en varios plazos. En esta ocasión *Fintecna S.p.A.*, *Anas S.p.A.* y *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.* expresaron su compromiso de suscribir el incremento del capital social hasta un 70%, 15% y 15%, respectivamente, si las regiones de Sicilia y Calabria decidían no participar en la inyección de fondos. Los préstamos específicos negociados en los mercados financieros internacionales y garantizados únicamente por los flujos de caja generados por el proyecto cubrirán los requisitos financieros restantes, es decir, aproximadamente 60% de la cantidad total.

Tramo	Tipo de obras	Distancia (km)	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Puente	Construcción de nuevo puente	5 km	2015	4491	4491

## **Proyecto nº 14: Enlace fijo de carretera y ferrocarril a través del Fehmarn Belt**

**El Fehmarn Belt es un proyecto de construcción esencial que proporcionará un enlace de transporte terrestre rápido y directo, para el tráfico de pasajeros y mercancías, entre los países escandinavos y el corazón de la Europa continental.**

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El proyecto es una ampliación de un proyecto definido por la Comisión.<sup>10</sup> Implicará la construcción de un puente o un túnel para establecer un enlace fijo de carretera y ferrocarril que abarca los 19 kilómetros del estrecho Fehmarn Belt entre Alemania y Dinamarca. En la misma ruta que el enlace de Øresund recientemente finalizado entre Dinamarca y Suecia (Proyecto nº 9 de Essen), el cruce del Fehmarn Belt es un componente crucial en la finalización del tramo principal norte-sur que conecta Europa Central con los países nórdicos. Cuando se finalice el proyecto sustituirá al enlace del transbordador entre Rødby (Dinamarca) y Puttgarden (Alemania).

La finalización del proyecto también necesitará mejoras en los enlaces nacionales tanto en Dinamarca, entre Øresund y el Fehmarn Belt, y en Alemania entre Puttgarden y Hamburgo y también en dirección de Hannover y Bremen. El objetivo principal será garantizar la capacidad suficiente en todo el tramo norte-sur de forma coherente con la capacidad de transporte del enlace fijo del Fehmarn Belt.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El incremento del comercio entre los países nórdicos y los situados en el centro de la Unión Europea hace que sea esencial la creación de un enlace directo rápido. Va a permitir un aumento considerable del volumen del tráfico en esta ruta, en particular en el enlace de ferrocarril. Una vez finalizado, el Fehmarn Belt atraerá el tráfico de viajeros y mercancías estimado en 3,3 millones de vehículos y 30.400-35.100 trenes por año, lo que ayuda a reducir la congestión de la ruta del Great Belt a través de Dinamarca. Actualmente, menos del 20% de las mercancías transportadas entre Escandinavia y Europa Continental se conducen a través del Fehmarn Belt (por transbordador) entre Dinamarca y Alemania. Cuando se haya construido el enlace fijo, se espera que la proporción de mercancías transportadas a través del tramo del Fehmarn Belt aumente a un 33-37%, o aproximadamente 15 a 17 millones de toneladas de mercancías por año, de las cuales de 8 a 11 millones de toneladas de carga por ferrocarril al año.

Finalmente, se espera que el proyecto estimule el desarrollo económico en la región báltica de Dinamarca y Alemania, creando un área transfronteriza de desarrollo económico similar a la creada alrededor del puente de Øresund.

---

<sup>10</sup> Véase COM (2001) 544

### ¿Cuál es su estado actual?

El proyecto está incluido en planes alemanes y daneses de desarrollo de infraestructuras de transporte. En 2000 se han finalizado una serie de estudios de viabilidad. En junio de 2002 terminó una consulta de interés comercial para determinar hasta qué punto el sector privado podría participar en la realización del enlace. El coste total del proyecto dependerá de la solución técnica adoptada y ésta todavía no se ha seleccionado.

Los proyectos de mejora de las conexiones ferroviarias en Alemania (entre Puttgarden y Hamburgo) y en Dinamarca (entre Øresund y el Fehmarn Belt) están estrechamente unidos a la construcción del Fehmarn Belt. Su ejecución, incluido el calendario, dependerá por tanto de la construcción del enlace fijo entre Dinamarca y Alemania.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Estrecho del Fehmarn Belt	Puente y/o túnel de carretera-ferrocarril	19 Km	2014	2800-4400 <sup>(1)</sup>	2800-4400 <sup>(1)</sup>
Copenhague-Rødby	Mejora de la conexión ferroviaria	185 Km	2014	400-1000 <sup>(1)</sup>	400 - 1000 <sup>(1)</sup>
Puttgarden-Hamburgo	Mejora de la conexión ferroviaria	130 Km	2014	1092	1092
Hamburgo/Bremen-Hannover	Mejora de la conexión ferroviaria	114 km	2015	1284	1284
<b>TOTAL</b>				<b>5576-7776</b>	<b>5576-7776</b>

(1) La evaluación final del coste del proyecto depende de las soluciones técnicas que todavía no se han decidido.

## **Proyecto nº 15: Triángulo nórdico**

**La mejora de la infraestructura ferroviaria, viaria y marítima en los países nórdicos servirá para superar su lejanía del centro del continente europeo y ayudará a integrar estas regiones periféricas en la Unión Europea.**

### **¿En qué consiste el proyecto?**

El esquema de transporte multimodal del triángulo nórdico tiene por objetivo modernizar las infraestructuras viarias, de ferrocarril y marítimas en Suecia y Finlandia para mejorar el transporte de mercancías y pasajeros entre los países nórdicos y Europa Central. La mejora de las líneas ferroviarias debería hacer posible alcanzar velocidades de 160 kilómetros a la hora e incluso, en algunas secciones más de 200 kilómetros a la hora. También hay planes para proyectos de construcción cuyo objetivo es fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril, por ejemplo, reforzar la red para que pueda transportar trenes con una capacidad de tonelaje superior.

La construcción del enlace fijo de Øresund entre Dinamarca y Suecia (proyecto nº 11 de Essen) y el enlace de transporte basado en tierra planificado entre Alemania y Dinamarca (Fehmarn Belt) son componentes clave del esquema del triángulo nórdico, al establecer un enlace intracomunitario físico directo entre la Europa Continental y Escandinavia.

Las distancias cubiertas por este proyecto que conecta Malmö, Estocolmo, Oslo, Turku, Helsinki y la frontera fino-rusa son inmensas: 1900 kilómetros de carretera y 2000 kilómetros de vía de tren.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El proyecto implica la construcción de la ruta de transporte por tierra más importante para el tráfico de viajeros y mercancías desde Escandinavia. Ayuda a integrar regiones periféricas de la UE que están aisladas geográficamente y situadas en el extremo de la Comunidad. El proyecto reducirá apreciablemente la duración de los viajes tanto por carretera como por ferrocarril y mejorará los flujos de tráfico y supondrá un significativo avance en cuanto a medio ambiente y seguridad. Finalmente, los principales centros urbanos quedarán unidos por infraestructuras de alta calidad.

La modernización de los enlaces de carretera y ferrocarril contribuirá a un desarrollo modal equilibrado en los países nórdicos, con carreteras utilizadas para mercancías y productos perecederos de alto valor añadido, y el ferrocarril para el transporte de envíos voluminosos.

### **¿Cuál es su estado actual?**

En Suecia, aunque todavía se requiere una inversión de 4700 millones de euros para el desarrollo del ferrocarril y de 2600 millones de euros para el desarrollo de las carreteras, el trabajo se halla sumamente avanzado. Se espera que la mayoría de las partes de la red estén finalizadas en 2010, incluida la línea de Estocolmo-Malmö y las dos líneas hacia Noruega. Sólo algunas secciones menores estarán sin finalizar antes de 2015.

En Finlandia, la inversión necesaria para el trabajo que queda pendiente es de 785 millones de euros para el ferrocarril y la misma cantidad para el desarrollo de carreteras. El enlace viario entre Helsinki y Turku y la línea de ferrocarril entre Kerava y Lahti están en construcción y deberían entrar en servicio en 2010. Después de 2010 el trabajo se centrará en la red de

carreteras entre Helsinki y Vaalimaa (frontera rusa) y la sección de la línea de ferrocarril entre Helsinki y Vainikkala (frontera rusa).

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Helsinki-Vaalimaa	Modernización de los enlaces viarios	100 km	2015	405	230
Helsinki-Vainikkala	Modernización del enlace de ferrocarril	150 km	2012	260	85
<b>TOTAL</b>		<b>250 km</b>		<b>665</b>	<b>315</b>

(1) Estas cantidades incluyen sólo las inversiones necesarias después de 2010.

## **Proyecto nº 16: Enlace multimodal Portugal-España-Europa Central**

**La mejora de la infraestructura de carreteras, ferroviaria, aérea y marítima de la Península Ibérica hará una aportación importante para reforzar sus conexiones con el resto de Europa y su posición como puerta de Europa Occidental.**

### **¿En qué consiste el proyecto?**

Este proyecto prolongará y completará el anterior proyecto prioritario nº 8 (aprobado en el Consejo Europeo de Dublín), que tiene como objetivo una estructura coherente y complementaria para el transporte por carretera, ferrocarril, mar y aire, en todo el noroeste de la Península Ibérica, la costa atlántica y el sudoeste ibérico. El proyecto deberá reforzar tres corredores multimodales que unen Portugal y España para ayudar a conectar esto dos países con el resto de Europa.

Este proyecto sigue igual que cuando se definió en el Consejo Europeo de Dublín, a excepción de que incluye un corredor nuevo, que conecta Sines y el sur de Portugal con Madrid a través de una línea directa de mercancías de doble vía Sines a Badajoz en la frontera entre Portugal y España. Debido a que los trabajos finalizados antes de 2007 están en la lista 0, las obras consideradas parte de la lista 1 son por tanto la línea Sines-Badajoz, y la construcción del aeropuerto de Ota e inversiones en puertos menores, que estaban incluidas en el anterior proyecto prioritario nº 8 pero que no se llegaron a materializar.

### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El anterior proyecto prioritario nº 8 junto con esta ampliación, mejora los enlaces entre el centro de la Unión Europea y un área periférica. Permitirá una mejora dramática en la duración y seguridad de los viajes para el tráfico internacional y tiene potencial para invertir la tendencia descendente del transporte marítimo en el comercio con la UE y para modernizar las líneas de ferrocarril, llevando a la integración del mercado europeo de transporte por ferrocarril.

La nueva línea Sines-Badajoz es clave para el desarrollo del puerto de Sines y fomentará el tráfico de Lisboa y Setúbal a España central. Su construcción con nuevos estándares de velocidad y trenes con coche cama polivalentes hará posible que en el futuro sean totalmente interoperables las redes de mercancías lusas y españolas con el resto de la red ferroviaria transeuropea.

### **¿Cuál es su estado actual?**

El análisis de costes/beneficios, la evaluación de impacto y los estudios técnicos deberían empezar en un futuro inmediato.

Secciones (a)	Tipo de obras	Distancia	Calendario (de obras)	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
---------------	---------------	-----------	--------------------------	------------------------	----------------------------------



Enlace de ferrocarril Sines-Badajoz	Nueva construcción	200 km	2010	700	700
Aeropuertos	Mejora/nueva línea	-	2015	3 430	3003
Puertos	Mejora		2015	1 082	113
TOTAL				5 212 (b)	3 816 (b)

(a) Los sub-proyectos del anterior proyecto prioritario nº 8, a finalizar antes de 2010, están incluidos en la lista 0; (b) no incluye los sub-proyectos mencionados en la lista 0, a finalizar antes de 2010.

## Proyecto nº 17: Autopista Frontera greco/búlgara Sofía-Nadlac - Constanta

Este proyecto de autopista estructurará la red de carreteras de Europa oriental conectando los puertos de Atenas, Salónica y Constanta con el corazón de la Unión ampliada.

### ¿En qué consiste el proyecto?

El proyecto se refiere a una ampliación de la autopista griega PATHE (anterior proyecto prioritario nº 7 de Essen). Completará los enlaces inexistentes de uno de los ejes viarios más importante en los países del Este de la Europa ampliada. Las secciones seleccionadas completarán un eje en el que los futuros Estados miembros ya han invertido a través del programa ISPA.

El proyecto consta de dos ramales que se unen en Nadlac: uno en dirección del puerto de Constanta y el otro en dirección de Salónica/Atenas.

### ¿Cuáles son los beneficios esperados?

Esta línea, ya definida en las conferencias paneuropeas de Ministros de Transportes, promoverá el tráfico y el comercio en una región que sufre un nivel relativamente bajo de desarrollo. También conectará la red de autopistas griegas (autopistas *Pathe* y *Via Egnatia*) con el resto de la red europea.

### ¿Cuál es su estado actual?

El Grupo ha decidido incluir las secciones seleccionadas en la lista 1. Las demás secciones (Sibiu-Constanta, Salónica-Atenas, Nadlac-Vidin, Vidin/Calafat-Sofía) ya están terminadas o lo estarán en 2008.

Secciones	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Nadlac-Sibiu	Mejora/nueva autopista	316 km	2007	1561	1561
Sofía- Kulata	Mejora	160 km	2010	675	675
TOTAL				2101	2101

## Proyecto nº 18: Autopista Gdansk-Katowice-Brno/Zilina-Viena

La construcción de esta autopista desencadenará el desarrollo económico de áreas centrales de los nuevos Estados miembros y, al ofrecer una nueva ruta del mar Báltico a Europa Central, constituye una oportunidad única para proporcionar a largo plazo una alternativa a los saturados ejes norte-sur actuales procedentes del mar del Norte.

### ¿En qué consiste el proyecto?

El proyecto es el de construir una nueva autopista con dos carriles en cada dirección desde Gdansk a Viena a través de Loz en Polonia y Brno en la República Checa. En algunas secciones entre Katowice y Brno/Zilina, los trabajos se centran en la mejora de carreteras existentes. El proyecto incluye la construcción de un enlace de acceso al puerto de Gdansk, que proyecta la construcción de un nuevo terminal de contenedores y transbordadores (con una capacidad esperada de un 1 millón de unidades equivalentes a veinte pies y 1,5 millones de pasajeros).

### ¿Cuáles son los beneficios esperados?

La ruta del proyecto es particularmente interesante desde el punto de vista europeo debido a que soporta gran parte del transporte internacional (48 millones de toneladas de tráfico internacional en tránsito en 2000). Polonia es uno de los nuevos Estados miembros con la red de autopistas menos desarrollada. Por tanto, la infraestructura de carreteras existente permite, con limitaciones, el acceso de camiones con pesos y dimensiones europeas. La construcción de esta autopista permitirá mejorar la seguridad viaria, reducir la congestión y por tanto facilitar el comercio. Los análisis de rentabilidad han mostrado una tasa de rendimiento muy elevada. Además, el proyecto favorece a una estrategia más amplia para atraer nuevas actividades económicas a lo largo del eje (véase el proyecto nº 8 de la lista 1 y el proyecto nº 3 de la lista 2).

### ¿Cuál es su estado actual?

El proyecto está programado en los planes de desarrollo nacional y es parte del Corredor VI previsto en las Conferencias paneuropeas de Creta y Helsinki. Se han realizado evaluaciones formales del impacto (medioambiental) para la mayoría de las secciones. Las obras ya se han iniciado en algunas de las secciones. La finalización total del proyecto está programada para antes de 2010.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Gdansk-Katowice	Nueva construcción	508 km	2010	2754	2754
Katowice-Brno	Mejora de carretera/nueva construcción	312	2010	306(PL) 2.480 (CZ)	306(PL) 2.295 (CZ)
Katowice-Zilina	Mejora de carretera	160 km	2010	604(PL) 624 (SQ)	604(PL) 624 (SQ)
Brno-Viena	Nueva construcción	60 km (A)	2010	373 (A) 110 (CZ)	373 (A) 110 (CZ)
<b>TOTAL</b>				<b>7251</b>	<b>7066</b>

**Lista 2**  
**Proyectos Prioritarios**  
**a más largo plazo**

## LISTA 2

### **Proyecto nº 1: Enlace ferroviario de alta capacidad a través de los Pirineos**

**Una línea de alta capacidad que une las redes ferroviarias francesas y españolas aumentará significativamente la participación del ferrocarril en el transporte internacional de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa.**

#### **¿En qué consiste el proyecto?**

Este proyecto consiste en la construcción de un nuevo enlace de ferrocarril de alta capacidad a través de los Pirineos en una ruta que todavía se tiene que definir de entre varias opciones que se están considerando. Este enlace dedicado principalmente a las mercancías, debería incluir líneas con ancho de vía europeo y requeriría la construcción de un túnel de larga distancia. El proyecto quedó definido por la Comisión en su propuesta.<sup>11</sup>

#### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El proyecto creará un puente indispensable entre la red ibérica de ferrocarriles de mercancías y la del resto de Europa capaz de absorber el impresionante crecimiento del tráfico transpirenaico (en la actualidad esta aumentando un 10% anual). Las conexiones por carretera entre España y Francia están cerca de saturarse e incluso si se mejoran algunos ejes de carreteras ya existentes, se requerirá a medio plazo un enlace ferroviario dedicado a las mercancías.

El objetivo es atraer en el futuro el 30% del tráfico de mercancías por ferrocarril (comparado con una participación del 3% actual).

#### **¿Cuál es su estado actual?**

Los estudios iniciales y detallados sobre el tráfico transfronterizo se realizaron en 1999 con el apoyo de la Comunidad. En la cumbre ministerial conjunta de julio de 2001, los ministros españoles y franceses acordaron examinar con más detenimiento una posible estructura de trabajo entre los dos países para supervisar los estudios socioeconómicos coordinados para este proyecto. También han tenido lugar contactos informales entre los delegados franceses y españoles al margen del Grupo de Alto Nivel, en el periodo anterior a la siguiente cumbre bilateral de julio de 2003.

La ausencia de acuerdo entre los países interesados sobre el trazado no permite el mismo nivel de fiabilidad que para los otros proyectos en lo que se refiere a la estimación del coste. Sin embargo, un estudio reciente<sup>12</sup> de la región de Aragón estima que el coste del cruce central asciende a 3 mil millones de euros (incluido un túnel transfronterizo de 40 km y 110 km de líneas de acceso en España – por tanto sin líneas de acceso en Francia). Los costes de otras variantes con un trazado diferente no están disponibles.

---

<sup>11</sup> Véase COM (2001) 544

<sup>12</sup> «Estudio informativo de la Travesía Central de los Pirineos -Túnel de Baja Cota» – octubre 2002

## LISTA 2

### **Proyecto nº 2: Línea de ferrocarril Báltica: Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas - Varsovia**

**La renovación de la red de ferrocarril en Estonia, Letonia y Lituania, incluida la conversión interoperable con el resto de la red europea, ayudará a desarrollar lo que en la actualidad es un modo de transporte infrautilizado en los tres países bálticos.**

#### **¿En qué consiste el proyecto?**

Los países bálticos actualmente utilizan poco el ferrocarril para el tráfico internacional en dirección norte-sur. La red existente, construida de acuerdo con las normas rusas, es extremadamente lenta en dicha dirección y no es interoperable con las redes polacas y alemanas. En la frontera entre Lituania y Polonia, por ejemplo, los retrasos son de aproximadamente 40 minutos para trenes de pasajeros y 130 minutos para trenes de mercancías. En algunas secciones la velocidad está limitada a 40-60 km/h.

Los tres países bálticos ya tienen una red de carreteras norte-sur renovada recientemente, que proporciona un enlace eficiente con Europa central (Vía Báltica). En interés de la integración europea, se tienen que examinar ahora las opciones técnicas para desarrollar la red ferroviaria en esa misma ruta.

#### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

Las mejores condiciones de tráfico en esta ruta norte-sur ayudarán a mejorar los enlaces de los tres países bálticos con el corazón del continente europeo, ayudando así a integrar estos países periféricos en la futura Unión ampliada. En lo que se refiere a las mercancías, el proyecto ayudará a incrementar la capacidad de la red ferroviaria y a introducir el transporte intermodal, fomentando así el comercio con todos los países europeos. En lo que se refiere a pasajeros, reducir la duración del viaje a Europa Central supondrá una disminución apreciable en el volumen de tráfico por carretera hacia Polonia y Alemania. Esto convierte el proyecto en prioritario tanto desde el punto de vista medioambiental como de fomento de la libre circulación de personas en la Unión Europea ampliada.

#### **¿Cuál es su estado actual?**

La mayoría de los estudios detallados se iniciarán en 2004. Tal y como están las cosas en la actualidad, las estimaciones sobre intensidad de tráfico y, en especial, sobre el cambio potencial de la carretera al ferrocarril todavía necesitan confirmarse mediante análisis más detallados.

La ejecución del proyecto dependerá, además de la coordinación más estrecha posible entre los tres países bálticos, y también con Polonia, ya que la línea de ferrocarril báltica se extiende hacia el país para conectar con el importante enlace ferroviario que discurre desde Berlín a través de Varsovia hacia Kiev y Moscú. En la actualidad, los tres países bálticos todavía tienen que fijar las opciones técnicas. Las elecciones técnicas, que determinarán el importe de la inversión necesaria, deberían tener en cuenta la rentabilidad esperada del enlace ferroviario. La atención se debería centrar en particular en estudiar una de las soluciones a largo plazo, es decir la construcción de una moderna línea de ferrocarril con el ancho de vía europeo estándar.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Kaunas-frontera polaca	Nueva construcción	100 km	-	230	230
Kaunas – Joniskis	Modernización/nueva construcción	267 km	-	550	550
Sección Letona (vía Riga)	Modernización/nueva construcción	220-250 km	-	1 000	1 000
Sección Estona (hasta Tallin)	Modernización/nueva construcción	170-250 km	-	800	800
			<b>Total</b>	2580	2580

## LISTA 2

### **Proyecto nº 3: Línea de ferrocarril de mercancías Gdansk-Bydgoszcz-Katowice-Zwardon**

**La modernización de esta línea de ferrocarril y su dedicación a los trenes de mercancías permitirá que Polonia siga siendo uno de los países europeos con la mayor cuota de transporte ferroviario de mercancías en uno de los ejes clave norte-sur.**

#### **¿En qué consiste el proyecto?**

La línea existente («línea C-E 65»), llamada «Línea troncal del carbón», aunque en la actualidad dispone de dos vías y está electrificada en toda su longitud desde Gdansk a Katowice, está cerca de la saturación con un tráfico anual de 2 millones de viajeros y 15 millones de toneladas. La línea se prolonga hacia el sur desde Katowice a través de Bielsko-Biala a Zwardon. La sección desde Bielsko-Biala a Zwardon es de vía única y no está electrificada, es decir constituye una vía estrecha para el tráfico internacional desde Polonia directamente a Eslovaquia y a otros países de Europa central y sudoriental. La ejecución de los proyectos nº 8 y 18 proporcionará a medio plazo nuevas capacidades tanto a las mercancías como a los pasajeros. Dependiendo de la evolución del tráfico de mercancías, en particular las mercancías en relación con el desarrollo del puerto de Gdansk (transporte en contenedores o a granel), se debe prever la mejora de la capacidad de la línea. Si los estudios confirman tal necesidad, las obras para enderezar las vías, sustituir el suministro eléctrico, instalar sistemas de señalización y comunicación, para cumplir las normas AGTC y AGC, tienen por objetivo permitir una velocidad de 120 km/h para los trenes de mercancías. En el sur, podrán requerirse obras más importantes debido a la carencia de infraestructuras y a lo accidentado de esta zona montañosa.

#### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

La ruta del proyecto tiene especial interés desde el punto de vista europeo, ya que casi la mitad del tráfico que circula actualmente por la línea es tráfico internacional (exportación, importación, tránsito) y se espera que esta cuota aumente. El proyecto reducirá los costes del viaje en ferrocarril de manera significativa para los trenes de mercancías, en una ruta que cruza áreas pobladas e industriales con un fuerte incremento de la demanda de transporte. El coste del transporte de mercancías se reduciría al menos un 15%. Los trabajos reforzarán el atractivo del ferrocarril y posibilitarán el aumento del tráfico en un 25%, reduciendo así el declive observado en la actualidad de la cuota de mercado del ferrocarril en Polonia. Este proyecto contribuye a una estrategia más amplia para atraer nuevas actividades económicas a lo largo del eje, y a promover un cambio modal en el tráfico de larga distancia, satisfaciendo las necesidades de movimiento de pasajeros regionales (véase el proyecto nº 3 – autopistas de mar Báltico - y nº 18 de la lista 1).

#### **¿Cuál es su estado actual?**

El proyecto está programado en el plan de desarrollo nacional y es parte del Corredor IV definido en las Conferencias paneuropeas de Creta y Helsinki. Se pueden prever detallados estudios económicos y de viabilidad en 2007.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)



Gdansk- Katowice- Bielsko-Biala	Mejora	592 km	--	2000	2000
Bielsko-Biala - Zwardon	Mejora/nueva línea	58 km	--	355	355
TOTAL				2335	2335

## Lista 2

### Proyecto nº 4: Enlace fluvial Sena-Escalda

**Las mejoras del enlace fluvial Sena-Escalda conectarán la región parisina y la cuenca del Sena con toda la red navegable interior del Benelux.**

#### **¿En qué consiste el proyecto?**

El enlace fluvial Sena-Escalda forma parte de una ruta vital de transportes en una región económica e industrial sumamente desarrollada, conectando en particular los puertos de Le Havre, Ruán, Dunquerque, Amberes y Rotterdam. No obstante, un obstáculo para promover el transporte fluvial interior entre el Benelux y la región parisina es el cuello de botella en el norte de París, entre Compiègne y el canal Escalda-Dunquerque. De hecho, la navegabilidad en esa sección está en el extremo inferior de las normas internacionales, con acceso restringido a buques de no más de 400 a 750 toneladas en algunos tramos. El proyecto comprende la construcción de un canal de gran capacidad de unos cien kilómetros que permitirán realizar el transporte de cargas que pueden llegar a las 4.400 toneladas. La ruta seleccionada parte de los valles y de las áreas habitadas, limitando por ello el impacto del proyecto sobre el patrimonio natural. Bélgica también proyecta mejorar la navegabilidad del Escalda al norte de este cuello de botella, para permitir el acceso a buques de hasta 4.400 toneladas. Por tanto los trabajos garantizarán una continuidad entre la cuenca de la vía fluvial interior del norte de Francia y del Benelux.

#### **¿Cuáles son los beneficios esperados?**

El proyecto no sólo ayudará al tráfico en tránsito y aliviará la congestión del transporte terrestre sino que tendrá efectos beneficiosos para las regiones adyacentes, en las que se podrían desarrollar plataformas de transporte. Se podrían crear muchos empleos, unas 8.000 unidades en cinco años según ciertas estimaciones.

De acuerdo con las estimaciones, la eliminación del cuello de botella francés podría ayudar a liberar 15 millones de toneladas de mercancías en el primer año de funcionamiento. Pasando de un arqueo máximo de 750 toneladas de carga a 4.400 toneladas podría reducir los costes de transporte de 30 a 40 euros/1000 toneladas-kilómetro a un coste entre 10 y 15 euros/1000 toneladas-kilómetro, una vez que se hayan finalizado los trabajos en el territorio francés. El impacto positivo sobre el medio ambiente y la población, mediante una mejor diversificación de los modos de transporte, también sería considerable.

#### **¿Cuál es su estado actual?**

En Francia, el proyecto está incluido en el plan director transeuropeo de vías fluviales interiores de gran aforo de 29 de octubre de 1993. Las autoridades francesas han reconocido en muchas ocasiones la importancia del proyecto de construcción planificado para incrementar este modo de transporte en una región económica que está muy desarrollada y por consiguiente muy congestionada. Sin embargo, el inicio del proyecto todavía depende del compromiso del Gobierno francés sobre el perfil general del proyecto y en particular en el aspecto financiero y los plazos de realización. En primer lugar, se deberían iniciar los análisis complementarios a los estudios preliminares ya realizados, que cubren en particular el establecimiento de plataformas multimodales y el desarrollo del «canal du Nord» actual que se reemplazaría por el nuevo canal a construir.

Tramo	Tipo de obras	Distancia	Finalización de las obras	Coste total (m€)	Inversiones restantes (m€)
Bélgica (Deulemont-Gante)	Mejorar la navegabilidad	80 km	2020	110	110
Francia (Compiègne-Cambrai)	Mejorar la navegabilidad	105 km	-	2 600	2 600
TOTAL				2710	2710