

L'eix mediterrani per al Govern d'Espanya: acció prospectiva i prioritats polítiques

INMACULADA RODRÍGUEZ-PIÑERO Secretària General d'Infraestructures del Ministeri de Foment del Govern d'Espanya



Ningú no dubta de la importància que el corredor mediterrani té per a l'economia espanyola i el paper fonamental que juga en l'articulació de les comunicacions amb Europa. A les províncies per on discorre es concentra el 40% de la població i del Producte Interior Brut nacional. Al llarg del seu recorregut, de quasi 1.300 Km, es localitzen cinc de les deu àrees metropolitanes amb més població d'Espanya (Barcelona, València, Màlaga, Alacant-Elx i Múrcia-Cartagena), així com gran part dels principals ports espanyols.

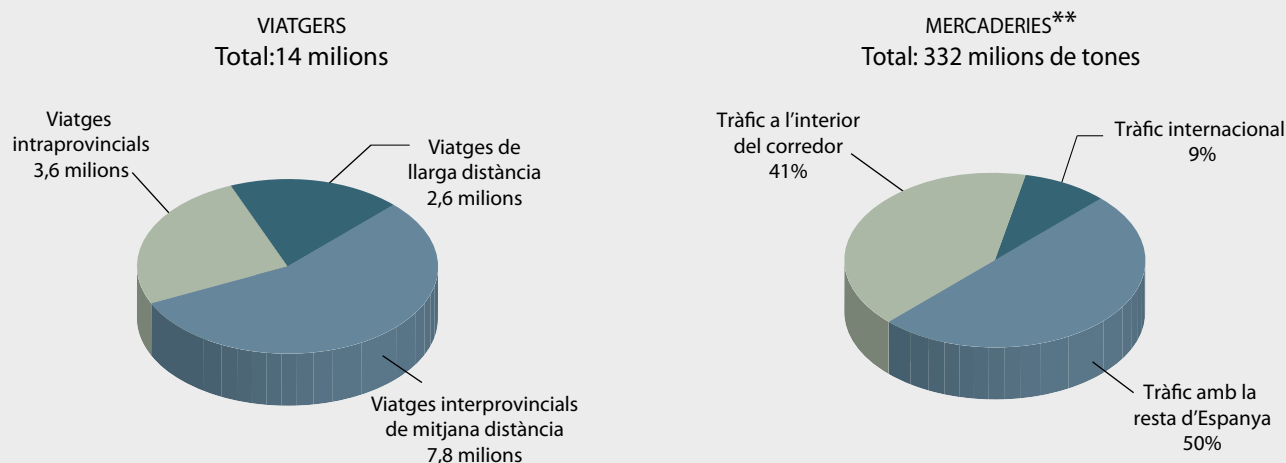
Quant al tràfic que discorre per aquest corredor cal ressaltar els següents aspectes:

- ♦ **El tràfic de mercaderies** (carretera més ferrocarril) generat per aquesta activitat va aconseguir, el 2007, 332 milions de tones. D'aquestes, el 41% són de tràfic a l'interior del corredor, el 50% amb la resta d'Espanya i el 9% internacional. Per mitjans de transport, tan sols el 3,5% es fa amb ferrocarril, i això demostra el desequilibri amb el transport per carretera, una cosa semblant al que s'esdevé en la resta de corredors.

- ♦ **El tràfic de viatgers** està a l'entorn dels 14 milions, dels quals al voltant de 3,6 milions són viatges intraprovincials, 7,8 milions són interprovincials de mitjana distància i poc més de 2,6 milions són viatges de llarga distància. Dins les relacions de llarga distància destaca la relació Barcelona-València, on es concentren actualment un terç dels viatges de llarga distància.

Les causes per les quals el tràfic de mercaderies per carretera predomina sobre el tràfic ferroviari són conegudes. S'han analitzat en el «Pla Estratègic per a l'Impuls del Transport Fer-

Tràfic de viatgers i de mercaderies en el corredor mediterrani (2007)*



* S'han pres valors del 2007, anteriors als descensos generals dels tràfics motivats per la crisi econòmica, amb la finalitat de tenir una xifra que no es veja influenciada per la conjuntura econòmica.

**S'exclouen tràfics intraprovincials amb la finalitat de disposar de tràfics de mitjana-llarga distància.

roviari de Mercaderies a Espanya», que s'ha consensuat amb les comunitats autònomes, i que va presentar el ministre el passat mes de setembre. Aquestes causes es poden agrupar en:

- ♦ **Falta de competitivitat**, a conseqüència de costos ineficients, falta d'inversions específiques o baix aprofitament dels recursos disponibles.

- ♦ **Baixa interoperabilitat** amb les infraestructures ferroviàries de la resta d'Europa.

- ♦ **Falta de qualitat/fiabilitat del servei**, fonamentalment a causa de la rigidesa i la lentitud de resposta de les entitats públiques ferroviàries a les necessitats del mercat i a la subordinació del tràfic de mercaderies al de viatgers.

En l'àmbit del Pla Estratègic s'han desenvolupat tot un conjunt d'actuacions per a impulsar a escala nacional

el transport de mercaderies per ferrocarril. En el conjunt del país es preveu invertir un total de 7.512 milions d'euros amb l'horitzó del 2020 per a millorar la competitivitat, la qualitat i la fiabilitat del servei. Una part important (7.112 milions d'euros) es destinarà a infraestructures lineals i nodals i a la millora d'accessos als ports.

Entre les mesures que s'hi inclouen destaquen:

- ♦ Mesures encaminades a **augmentar la competitivitat**, com, per exemple, adaptar les infraestructures de la línia i terminals a trens de 750 m, l'electrificació de les línies a 25 kV, o augmentar la càrrega per eix a 25 t/eix en línies dedicades per a mercaderies.

- ♦ Mesures encaminades a **millorar la interoperabilitat**, com l'establiment de gàlib GC o la millora de les instal·lacions de seguretat i comunicacions.

- ♦ Mesures encaminades a **millorar l'eficiència**, com ara l'eliminació de colls de botella, o adaptar les noves infraestructures lineals als paràmetres de transport eficient de mercaderies, especialment els pendents.

Una de les principals deficiències del corredor mediterrani és que en l'actualitat no existeix un eix ferroviari homogeni, sinó trams amb característiques, funcionalitats i problemàtiques molt diferents.

Per això, a més de les actuacions previstes en el Pla Estratègic, de les quals es beneficia el corredor mediterrani, cal actuar addicionalment al llarg del seu recorregut per a convertir-lo en un agent competitiu clau perquè, mitjançant la reducció dels costos del transport, incidisca en el canvi del model productiu que promulguem.

El Govern d'Espanya, aquesta vegada, sí que defensa la incorporació del corredor mediterrani com a projecte prioritari a Europa.

La importància socioeconòmica, per a Espanya i per a la Unió Europea, del corredor mediterrani és indubtable. Cal tindre en compte no sols els beneficis econòmics i ambientals derivats de la reducció de temps i costos de transport T/Km i de disminució de les emissions contaminants, sinó també els derivats de l'oportunitat de reforçar l'activitat portuària dels ports de la façana mediterrània. En aquest sentit cobra especial importància l'increment del comerç internacional en la ruta Àsia-Europa i amb el nord d'Àfrica, màximament tenint en compte la congestió dels ports del nord d'Europa i l'elevada capacitat d'operació dels ports mediterranis espanyols (tant en contenidors com en productes a granel).

Per totes aquestes raons, el corredor mediterrani és prioritari per al

Govern d'Espanya i per al Ministeri de Foment.

El 2003 Europa va configurar el mapa vigent de la Xarxa Transeuropea de Transport i dels seus projectes prioritaris. Aquesta decisió va ser proposada per la Comissió Europea després d'un llarg procés de negociació, iniciat el 2001, amb tots els països membres.

Durant aquestes negociacions, el Govern d'Espanya no va defensar en la UE la inclusió del corredor mediterrani com a projecte prioritari, cosa que hauria permès disposar d'una sèrie de fons que haurien facilitat el seu finançament.

Es va perdre una magnífica oportunitat per a donar un impuls decisiu al corredor, per una important falta de visió estratègica i de futur, derivada d'una concepció radial de les infraes-

tructures del transport que el Govern actual corregeix des del 2004.

El febrer del 2009, la Comissió Europea va proposar obrir un nou procés de negociacions per a debatre sobre l'orientació i els objectius de la futura política europea en aquesta matèria. El Govern d'Espanya, aquesta vegada, sí que defensa la incorporació del corredor mediterrani de mercaderies i viatgers, en tota la seua extensió, com a projecte prioritari a Europa.

Actualment, estem a l'espera que la Comissió valide la metodologia de revisió, amb l'adequat consens entre els estats. Serà en eixe moment quan començarà la definició dels corredors i dels eixos que s'inclouran en la futura xarxa bàsica transeuropea de transport. I en eixe moment el govern plantejarà de nou les seues prioritats, entre les quals figurarà el corredor mediterrani.



Confiem plenament que, amb els esforços realitzats, finalment la Comissió, inclourà el corredor en la seua proposta de revisió de la xarxa bàsica, com a projecte prioritari.

Aquesta és una qüestió d'Estat en què totes les comunitats autònomes implicades i la societat civil, com les cambres de comerç, associacions empresarials i Ferrmed, hem d'actuar conjuntament i coordinadament per a aconseguir-ho. No és moment per a la demagògia ni per a la confrontació, sinó per al rigor i la unitat.

Actuacions en curs. L'aposta pel corredor mediterrani va més enllà de la sol·licitud a Europa de la seua inclusió en la xarxa bàsica transeuropea. Ja treballem en la construcció d'una infraestructura que siga capaç de dina-

mitzar l'economia de l'arc mediterrani. El 2010 vam executar 1.344 milions d'euros en actuacions en el corredor, i el pressupost per al 2011 incorpora inversions per valor de 1.684 milions d'euros, la qual cosa representa el 33% del total de la inversió en alta velocitat. Aquestes xifres mostren la prioritat que el Ministeri de Foment concedeix a aquest corredor, malgrat el necessari ajust pressupostari.

El desembre del 2010 vam posar en servei en ample UIC per a mercaderies el tram comprès entre Barcelona i la frontera francesa, en situació provisional fins al 2012, en què es posarà en servei de manera definitiva.

El tram entre Barcelona i Tarragona ja està en servei en alta velocitat exclusiva per a viatgers. I s'està desenvolupant un estudi informatiu per a

habilitar un corredor de mercaderies entre el nus de Castellbisbal i l'àrea de Tarragona.

Des de Tarragona fins a Vandellòs s'està executant una nova plataforma per a passar de via única a doble via en ample ibèric, i superar per fi aquest coll de botella.

Entre Castelló i Tarragona s'impulsa l'estudi informatiu per a implantar, a més de la doble via existent, doble via d'ample UIC en tot el trajecte.

Entre Castelló i València està previst que es liciten les obres per mitjà del nou esquema de col·laboració públic-privada, amb la finalitat que es puguin posar en servei el 2014.

Des de València fins a Alacant les obres de la doble via en ample UIC estan ja en la seua última fase. L'AVE arribarà a Alacant el 2012.

Les actuacions plantejades volen equilibrar la marcada radialitat de la xarxa existent.

Cap al sud, està en obres la secció d'Alacant a Múrcia, regió a la qual arribarà l'AVE el 2014, i de Múrcia a Almeria ja estan avançats diversos trams de plataforma.

En definitiva, les obres estan en marxa i tots els projectes segueixen el seu curs. No hi ha cap dubte de la prioritat que aquest corredor té per al Govern d'Espanya, però el que no es va fer en el passat no es pot corregir tan ràpidament com seria desitjable. Ni les disponibilitats pressupostàries ni el ritme dels projectes i les obres permeten avançar més de pressa.

La consecució final del corredor necessita actuacions addicionals a les que s'estan duent a terme. Cal donar continuïtat a les mercaderies des de la frontera francesa cap al sud, man-

tenint les condicions necessàries per a rendibilitzar el tràfic per ferrocarril fent-lo competitiu. Així mateix, s'ha de desenvolupar la línia d'alta velocitat per a passatgers amb la finalitat de facilitar el tràfic al llarg del corredor, augmentant la demanda global de transport.

D'aquesta manera, cal destacar que, per exemple, les discontinuïtats en l'ample de via són fàcilment remeiabls per al tràfic de viatgers gràcies als canviadors d'amples, però no per al tràfic de mercaderies, i això obliga a fer una planificació detallada de les actuacions perquè la seua posada en servei supose un verdader impuls al corredor sense posar en risc la seua continuïtat i el tràfic de la zona amb la resta d'Espanya. Aquesta planificació i el disseny final de corredor és el

que el ministre presentarà en breu en totes les comunitats autònomes implicades.

Conclusions. En definitiva, complementar el corredor amb una adequada xarxa de terminals logístiques intermodals amb accessos a ports i als nodes de transport i una gestió eficient, permetria posicionar-nos com a plataforma logística intercontinental.

Amb l'impuls de les actuacions plantejades, es configurarà un eix ferroviari potent, que contribuirà a l'augment de la competitivitat i a la vertebració territorial del nostre país, equilibrarà la marcada radialitat de la xarxa existent i millorarà la cohesió de territoris de gran dinamisme i activitat.