

Brussel·les accepta la proposta espanyola sobre la Xarxa Transeuropea de Transports

Cinc grans corredors ferroviaris (mediterrani, atlàntic, central, cantàbrico-mediterrani, i atlàntico-mediterrani) han estat inclosos per la Comissió Europea en la Xarxa Transeuropea de Transports.

El 19 d'octubre passat, la Comissió Europea va decidir quins seran els eixos que han de determinar el futur ferroviari d'Europa. I en aqueixa decisió, el govern espanyol va fer valer la seua posició, és a dir, es van incorporar a la Xarxa Transeuropea de Transports (XTE-T) els cinc grans corredors ferroviaris proposats des de Madrid: mediterrani, atlàntic, central, cantàbrico-mediterrani i atlàntico-mediterrani. El ministre de Foment, José Blanco, va mostrar la seua satisfacció en saber que "la Comissió Europea ha escollit la filosofia que el govern d'Espanya li ha traslladat". Per al ministre, l'entrada en funcionament d'aquestes vies significarà "un segon esforç modernitzador per al nostre país".

Des del 1996, any en què es van establir les primeres directrius de la XTE-T, la Unió Europea ha sotmès en dues ocasions aquesta xarxa a un procés de revisió: la primera el 2003 i l'actual, que es va iniciar el 2009, en un esforç planificador en què Espanya ha participat activament, i que ha culminat amb l'establiment d'un model format per una xarxa bàsica i una altra de global. La Comissió ha identificat uns nodes primaris sobre la base d'uns criteris objectius. Per exemple, que siguen àrees urbanes de més d'un milió d'habitants o que siguen ports amb un trànsit actual superior a l'1% del total del trànsit de la UE. El nou model, a més, preveu els mecanismes per a garantir que els estats

membres compleixen les seues obligacions envers la xarxa. Així doncs, les infraestructures de la xarxa bàsica hauran d'haver conclòs abans de final del 2030 i les de la xarxa global, el 2050.

D'una altra banda, la Comissió ha presentat un reglament financer pel qual els estats membres han hagut de definir les actuacions que pretenen realitzar. El govern espanyol va trametre un quadre detallat amb les actuacions que hauran de realitzar-se per a complir les previsions de la xarxa bàsica. Aquestes actuacions comportaran una inversió de més de 49.800 milions d'euros en el període 2014-2020, perquè les previsions d'actuació que el Ministeri de Foment va fer arribar a la Comissió garanteixen que totes seran plenament operatives el 2020, deu anys abans del termini fixat.

Sistema de transports eficient i sostenible. Els corredors que consten en el mapa presentat per la Comissió Europea són multimodals. És a dir, tots són ports, aeroports, nusos i plataformes logístics, i centres de producció que aniran connectats amb eixos viaris o ferroviaris –i, si escau, fluvials– de viatgers i de mercaderies, la qual cosa comporta plena interoperativitat. A més, la decisió de la Comissió Europea garanteix, en l'àmbit del ferrocarril, que Espanya supere el vell problema de l'amplada de via, perquè els corredors ferroviaris hauran de ser interoperables,

hauran de comptar amb amplada europea i sistema ERTMS, a més de ser electrificats.

Aquestes dues mesures, la multimodalitat i la interoperabilitat, garanteixen un sistema eficient i sostenible, amb una reducció en els costos de les empreses, la qual cosa, alhora, comportarà més creixement i desenvolupament econòmic per a Espanya. A més, s'eliminaran els colls d'ampolla i s'afavorirà la sostenibilitat en potenciar el sistema ferroviari, que és el més respectuós amb el medi.

Xarxa de transports mallada. La decisió de la Comissió consisteix en una xarxa connexa que incorpora d'una manera ordenada i coherent el conjunt del territori espanyol. La Comissió, en l'annex de la proposta al Consell i al Parlament Europeu, recull textualment deu corredors que recorren Europa en diverses connexions, dels quals dos eixos afecten Espanya. D'una banda, hi ha el corredor mediterrani, que engloba allò que el govern espanyol denomina corredor mediterrani i corredor central, que entra a Espanya per Figueres i discorre fins a Algesires i Sevilla bifurcat en dues seccions. D'una altra banda, hi ha l'eix Lisboa-Estrasburg, que a Espanya comprèn el denominat corredor atlàntic i que vertebrava tot l'oest espanyol, des de la frontera portuguesa fins a Irun.

A banda aquests dos corredors, la Comissió inclou específicament allò que anomena "altres seccions" d'aquests corredors de la xarxa bàsica, on figuren les connexions a Galícia i a Astúries, a més del tram València-Bilbao, com a corredor cantàbrico-mediterrani, i el tram Madrid-València del corredor que s'anomena atlàntico-mediterrani. Tot plegat implica fer realitat un mapa



MINISTERI DE FOMENT

mallat amb cinc grans corredors multimodals (mediterrani, atlàntic, central, cantàbrico-mediterrani i atlàntico-mediterrani) connectats entre si i que, en alguns casos, comparteixen trams.

Es tracta de corredors amb una xarxa de gran velocitat per a viatgers i una xarxa per a mercaderies interoperables, juntament amb l'acabament d'una xarxa viària de grans prestacions, que connecten els principals nodes de cada corredor, tant si es tracta de ciutats, ports, aeroports, grans centres de producció o terminals intermodals situades en nodes logístics.

■ CORREDOR MEDITERRANI

El corredor mediterrani connecta des de la frontera francesa els principals nodes espanyols de la Mediterrània, i travessa quatre comunitats autònomes que

engloben el 40% del producte interior brut. Es tracta d'un eix estratègic per a Espanya i per a Europa, perquè permet la connexió del sud amb el centre i el nord del continent.

El corredor ferroviari aprovat per la Comissió segueix el traçat previst a l'estudi elaborat pel Ministeri de Foment. D'aquesta manera, connectarà a la xarxa bàsica les següents ciutats: Girona, Barcelona, Tarragona, Castelló, València, Alacant, Múrcia, Cartagena i Almeria, i enllaçarà –a través de l'eix transversal andalús– amb Granada i Antequera, ciutat on es bifurca per a acabar a Sevilla i a Algesires, ramal que comparteix amb el corredor central.

A la xarxa global es preveu la connexió ferroviària des de Sevilla a Cadis i a Huelva –que ben aviat seran connectades mitjançant línies de gran velocitat– i es continuarà fins a la frontera

portuguesa. Així mateix, Màlaga serà connectada amb els corredors central i mediterrani a través de l'enllaç per Antequera amb la línia de gran velocitat ja existent. D'aquesta manera, tindran accés al corredor els ports de Barcelona, Tarragona, Castelló, Sagunt, València, Alacant, Cartagena, Carbone-res, Almeria, Motril, Màlaga, Algesires, Sevilla, Cadis i Huelva.

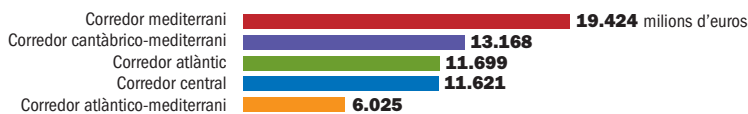
■ CORREDOR ATLÀNTIC

El corredor atlàntic es constitueix en un corredor multimodal que, des de la frontera francesa, connectarà amb els principals nodes de l'arc atlàntic i amb Portugal. Aquest corredor és de vital importància per a Espanya i Europa, ja que esdevé un eix estratègic de connexió del sud-oest europeu amb la resta del continent.

Eixos prioritaris de la Unió Europea



Inversió per corredors



Dades en milions d'euros

CORREDOR MEDITERRANI				
Barcelona-Tarragona-Castelló-València	València-Alacant-Múrcia-Cartagena-Almeria	Almeria-Granada-Antequera-Sevilla/Algesires	Interoperabilitat (estàndards UIC-instal·lació tercer carril): • Barcelona-Cartagena • Granada-Antequera-Sevilla	Accés ferroviari a ports
5.930	1.846	4.385	3.756	513

CORREDOR CANTÀBRICO-MEDITERRANI					
Saragossa-Pamplona-línia Bilbao-Vitòria-Sant Sebastià	Línia Bilbao-Vitòria-Sant Sebastià	Saragossa-Terol-Sagunt	Sagunt-València	Interoperabilitat (estàndards UIC-instal·lació tercer carril)	Accés ferroviari a ports
3.274	1.029	3.445	1.069	1.515	1.271

CORREDOR ATLÀNTIC				
Frontera francesa-Valladolid	Venta de Baños-Lleó-Astúries	Olmedo-Ourense	Interoperabilitat (estàndards UIC-instal·lació tercer carril): • Madrid-Àvila-Valladolid • Lleó-Ourense-Vigo • Medina del Campo-frontera portuguesa • Burgos-Bilbao-frontera francesa	Accés ferroviari a ports
1.739	300	2.500	3.770	1.450

CORREDOR CENTRAL						
Madrid-Aranjuez	Antequera-Algesires	Antequera-Sevilla	Barcelona-Tarragona	Travessia Central dels Pirineus (TCP)	Interoperabilitat (estàndards UIC-instal·lació tercer carril): • Tarragona-Saragossa-Madrid • Madrid-Còrdova-Algesires	Accés ferroviari a ports
175	1.500	385	1.956	110	4.832	286

CORREDOR ATLÀNTICO-MEDITERRANI				
Madrid-Càceres-Badajoz-frontera portuguesa	Duplicació ramal mercaderies Silla-Font de Sant Lluís	Duplicació via Xàtiva-l'Alcúdia	Interoperabilitat (estàndards UIC-instal·lació tercer carril): • Madrid-Albacete-València	Accés ferroviari a ports
3.000	100	38	2.100	2

Font: ministeri espanyol de Foment i Fermed / Gràfic: V. Prieto

El corredor ferroviari recull a la xarxa bàsica la connexió de la frontera francesa a Irun amb la frontera portuguesa a Fuentes de Oñoro (Salamanca) per a acabar als ports de Porto i Aveiro, a més de la connexió amb tot el nord-est d'Espanya.

Per tant, el corredor connecta les ciutats d'Irun, Sant Sebastià, Vitòria, Burgos, Palència, Valladolid i Salamanca, i inclou les següents connexions: amb Bilbao, a través de la gran velocitat basca en xarxa bàsica, i amb Santander, en xarxa global, traçat compartit amb el corredor cantàbrico-mediterrani. Amb Santander, en xarxa global des de Palència. Amb Lleó i Astúries, tot arribant a Oviedo i Gijón en xarxa bàsica, i a Avilés en xarxa global. Amb Galícia, en rodalia des de Lleó, tot passant per Ponferrada, Santiago i la Corunya a la xarxa bàsica. Alhora, la connexió de viatgers amb Galícia es preveu, a la xarxa bàsica, a través de la línia de gran velocitat Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago-la Corunya; i a la xarxa global es preveu la línia cap a Pontevedra i Vigo, a més de les connexions Ourense-Lugo i la Corunya-el Ferrol. Amb Madrid, en viatgers amb Segovia, i en mercaderies per Avila.

A més de la connexió dels ports de Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, el Ferrol, la Corunya i Vigo, també s'assegura la intermodalitat del corredor, perquè es connecten els grans centres de producció, alhora que es creen diverses terminals intermodals situades als nodes logístics.

Impuls al transport ferroviari de mercaderies. Les terminals intermodals situades als nodes logístics es corresponen amb les previstes al pla estratègic d'impuls del transport ferroviari de mercaderies a Espanya, que fou aprovat pel Ministeri de Foment el 2010. Les terminals intermodals són a Lezo, Júndiz, Valladolid, Salamanca, Madrid, León, Monforte de Lemos, Vigo (plataforma logística industrial de Plisan) i la Corunya.

La Comissió Europea estableix que les infraestructures que s'inclouen en la xarxa bàsica hauran d'haver acabat el 2030. No obstant això, la previsió d'actuacions que el Ministeri de Foment ha remès a l'executiu comunitari garanteix que totes seran plenament



operatives el 2020. D'aquesta manera, es disposarà d'un corredor multimodal, amb una xarxa de gran velocitat per a viatgers i una xarxa per a mercaderies interoperables, és a dir, amb línies en amplada internacional, electrificades i amb sistema ERTMS, juntament amb la conclusió d'una xarxa viària d'altres prestacions. El pressupost de les actuacions previstes al corredor atlàntic pujarà a 11.700 milions d'euros.

■ CORREDOR CENTRAL

El corredor central connecta la frontera francesa amb Andalusia i discorre pel centre de la península a través de cinc comunitats autònomes: Catalunya, Aragó, Madrid, Castella-la Manxa i Andalusia. Aquest eix pretén desenvolupar, a més, una connexió d'alta capacitat del port d'Algesires amb el centre de la Unió Europea. Aquesta connexió, addicional a la del corredor mediterrani, permetrà d'estendre'n la influència i afavorirà el trànsit ferroviari entre Algesires, el centre d'Espanya i la resta d'Europa. El traçat establert parteix d'Algesires i Sevilla cap a Antequera i Còrdova, discorre per les comunitats autònomes de Castella-la Manxa, Madrid i Aragó i, des de Saragossa, s'adreça a la frontera francesa. D'aquesta manera, passa per Lleida, Tarragona, Barcelona i Girona, en un itinerari; i, per un altre, directament cap a França per la travessia central dels Pirineus. A la xarxa

global ferroviària, cal destacar la connexió específica que des de la província de Toledo discorre per Alcázar de San Juan i Linares fins a Jaén.

A més de la connexió amb els ports, també assegura la intermodalitat del corredor, mitjançant la connexió de grans centres de producció i la creació de les terminals intermodals previstes al pla estratègic per a l'impuls del transport ferroviari de mercaderies, del Ministeri de Foment: el Far-Empordà, Vallès, el Prat, Penedès, Saragossa-Plaça, Madrid, Alcázar de San Juan, Linares, Còrdova, Antequera i San Roque.

D'aquesta manera, es disposarà d'un corredor multimodal, amb una xarxa de gran velocitat per a viatgers i una xarxa per a mercaderies interoperables.

■ CORREDOR CANTÀBRICO-MEDITERRANI

El corredor cantàbrico-mediterrani connecta la Mediterrània, des de València i Sagunt, amb el Cantàbric a Bilbao i a Sant Sebastià, i travessa el País Valencià, Aragó, la Rioja, Navarra, el País Basc i Cantàbria. Per al ministeri, es tracta d'un eix estratègic per a Espanya com a connexió transversal de la península Ibèrica. Aquest corredor permet, a més, la unió intermodal entre diversos corredors i estableix les connexions entre els corredors mediterrani, atlàntic i central.

El corredor ferroviari cantàbrico-mediterrani connecta a la xarxa bà-

sica per a viatgers i mercaderies les ciutats de Bilbao, Sant Sebastià, Pamplona, Saragossa, Terol i València. Així mateix, a la xarxa global ferroviària es preveu el traçat de connexió de Saragossa i les ciutats de Santander, Bilbao i Sant Sebastià a través de Vitòria. A més, tindran accés al corredor els ports de València, Sagunt, Bilbao, Santander, Sant Sebastià i Pasaia.

La intermodalitat del corredor queda assegurada mitjançant la connexió dels ports i els grans centres de producció, i també mitjançant la creació de diverses terminals intermodals situades als nodes logístics. Aquestes terminals són València-Font de Sant Lluís, Sagunt, Saragossa-Plaça, Tudela, Noain, Lezo i Júndiz.

■ CORREDOR ATLÀNTICO-MEDITERRANI

El corredor atlàntico-mediterrani connecta, des de València, la Mediterrània amb la Meseta central i la frontera portuguesa. Travessa el País Valencià, Castella-la Manxa, Madrid i Extremadura i arriba a Lisboa i el port de Sines, a Portugal.

A conseqüència directa d'això, aquesta infraestructura afavorirà notablement el trànsit ferroviari entre Espanya i Portugal, i permetrà, així, l'extensió de l'àrea d'influència del port de València, a més de la connexió dels corredors mediterrani, central i atlàntic a través de Portugal.

Aquest corredor ferroviari connecta a la xarxa bàsica per a viatgers les ciutats de València, Conca, Madrid, Mérida i Elvas/Badajoz. Quant al trànsit de mercaderies, el corredor connecta València, Albacete, Alcázar de Sant Juan, Madrid, Mérida i Elvas/Badajoz, i coincideix parcialment amb el corredor central, al tram entre Alcázar de Sant Juan i Madrid.

A més a més, a la xarxa global es preveu el traçat de connexió entre València de Alcántara i Càceres, entre Mérida, Puertollano, Ciudad Real, Manzanares i Alcázar de Sant Juan, i també la connexió entre Motilla del Palancar i Albacete.

Redacció