

## LA ÚLTIMA FASE DE DEFINICIÓN DE LA NUEVA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES, MUY FAVORABLE AL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO

- El Plan estratégico que acaba de presentar el Ministro de Fomento representa una clara voluntad de mejora para el sector del transporte ferroviario de mercancías.
- Sin embargo, este plan requiere ciertas concreciones y mejoras, muy especialmente en relación al Corredor del Mediterráneo.

Este mes de septiembre hemos podido comprobar que **nos encontramos en un momento clave para el transporte ferroviario de mercancías en Corredor del Mediterráneo.**

Por un lado, el pasado día 15 se cerró la exposición pública del documento de trabajo de la Comisión Europea sobre los criterios para la definición de la nueva Red Transeuropea de Transportes (XTE-T o TEN-T en su acrónimo inglés).

La Cámara de comercio de Barcelona ha participado activamente en este importante proceso desde su inicio (febrero de 2009), exigiendo que prevalezcan los criterios que tendrán que garantizar la plena presencia del Corredor del Mediterráneo con carácter prioritario en la futura TEN-T.

Las propuestas hechas por la Comisión Europea durante este proceso indican **un cambio claro de orientación de la política de transportes europea, en la cual encaja plenamente el Corredor del Mediterráneo.**

Pero para que esto acabe siendo una realidad, **hará falta que el Gobierno estatal apoye firmemente el Corredor del Mediterráneo, muy especialmente en el desarrollo del nuevo Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España**, que el Ministro de Fomento presentó el pasado 14 de septiembre.

Este nuevo plan representa un documento básico, de referencia, donde se establecen las pautas a seguir de ahora en adelante para mejorar el sistema ferroviario estatal, y con un planteamiento de financiación, en principio, realista.

Pero que implica, también, mucho trabajo por adelantado, y mucho consenso que cabe lograr todavía, dado que **hay aspectos concretos del Plan que requieren concreciones y mejoras, precisamente con relación a Corredor del Mediterráneo.** Todo este proceso que ahora tenemos por el delante hará falta que sea liderado por el Ministerio de Fomento con la máxima celeridad y también manteniendo la misma voluntad de consenso con aquellos con los que ha impulsado este plan.

## La nueva Red Transeuropea de Transportes: un buen ensamblaje del Corredor del Mediterráneo

La Cámara de comercio de Barcelona ha participado activamente en las consultas públicas de la Comisión Europea para establecer las bases de planificación de la nueva TEN-T. Y lo ha hecho persiguiendo **un objetivo fundamental: la inclusión de Corredor del Mediterráneo**, muy especialmente dentro del ámbito del transporte ferroviario de mercancías, dentro de la Red Central con la máxima prioridad.

En la última fase de consulta que se cerró el pasado día 15 de septiembre, la Cámara ha hecho una valoración positiva, en general, de las propuestas de la Comisión Europea, dado que **el Corredor del Mediterráneo encaja plenamente**.

En primer lugar, la Comisión Europea quiere una red de transportes **que posicione a la UE en la economía y el comercio mundial**. Y en este ámbito el Mediterráneo representa un ámbito fundamental, no sólo como mercado potencial en sí mismo, sino también como **vía de entrada de las mercancías que procedentes de Asia** se dirigen hacia los mercados del centro de Europa, ofreciendo rutas más cortas que las actualmente empleadas hacia los puertos norteos de Europa, lo cual representa menos emisiones de gases de efecto invernadero.

Por otro lado, la Comisión Europea considera básico que los **puertos y aeropuertos intercontinentales** que conectan la UE con terceros países, y también las principales áreas de actividad económica e industrial y las centrales logísticas, tienen que constituir **nódulos** clave de la Red Central de transportes (es decir, aquella sobre la cual se definirán los proyectos prioritarios). El Corredor del Mediterráneo representa un eje ejemplar, dado que, a lo largo de todo su trazado, conecta toda una serie de nódulos de transporte y actividad económica fundamentales (puertos, aeropuertos y zonas logísticas) que concentran una parte importante de las operaciones de importación y exportación estatales.

Otro criterio clave propuesto por la Comisión Europea para la selección y priorización de proyectos es el de la **eficiencia**. Una de las consecuencias de este criterio es que **puede resultar preferible completar y/o mejorar ejes de infraestructura de transportes ya existentes, en vez de desarrollar ejes “alternativos”, pero completamente nuevos y más costosos**.

Finalmente, otro criterio propuesto por la Comisión, y valorado muy positivamente por la Cámara, es el de la búsqueda del **valor añadido** en los proyectos a emprender. No sólo desde el punto de vista del retorno de la inversión, sino también del potencial de la infraestructura para impulsar la economía del territorio.

El **Corredor del Mediterráneo ofrece un elevado potencial de rentabilidad socioeconómica**, debido a la relevancia de los nódulos de actividad que comunica, y la alta demanda de tránsito que ya representa en la actualidad. Todos aquellos proyectos que contribuyan a la racionalización de los tráficos en este Corredor, y su consolidación como gran eje de comunicación del Mediterráneo Europeo y de la UE con el Norte de África y Asia encajan plenamente con este criterio de la Comisión Europea.

En definitiva, **nos encontramos frente a un nuevo marco europeo de planificación de las infraestructuras de transportes, que facilitará el ensamblaje del Corredor del Mediterráneo dentro de una nueva lista de proyectos prioritarios**. Aun así, para que se cumpla esta predicción, **resulta imprescindible la plena complicidad del Gobierno Central**, muy especialmente a través del desarrollo del nuevo Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España.

## Valoraciones del nuevo Plan Ferroviario del Ministerio de Fomento

**Este plan merece una valoración general positiva:** por un lado, porque se plantea en el marco de un proceso de concertación con el sector y con las comunidades Autónomas; por otro, porque propone un amplio abanico de actuaciones largamente demandadas por el mundo empresarial y hasta ahora poco tenidas en cuenta desde las Administraciones, o como mínimo, no recogidas hasta ahora en un único documento de planificación.

De todas las líneas de actuación propuestas en el Plan, la Cámara destacaría las siguientes:

- **Por primera vez**, en la planificación estatal de las infraestructuras de transporte, se define una **Red Básica ferroviaria de mercancías**, con plena conexión con los **puertos, terminales y plataformas logísticas** (a las que se dedica una especial atención, representando, de hecho, más de la mitad de la inversión total prevista en el Plan).
- Se propone un **nuevo modelo de gestión del sistema ferroviario**, que, si se llevara a cabo, **implicaría mejoras notables en la eficiencia de la red ferroviaria**. Vale la pena destacar, por ejemplo, la propuesta de **gestión única de complejos hierro-portuarios y fronterizos** (una medida innovadora dentro del ámbito estatal español, que resultaría muy positiva, por ejemplo, para el Puerto de Barcelona).
- Finalmente, se consideran todos los aspectos requeridos en relación a la calidad del servicio y la eficiencia, destacando sobre todo **el establecimiento de normativas con relación a estándares tecnológicos**, imprescindibles para poder operar dentro de una red multimodal verdaderamente unitaria, y para hacer realidad un Corredor ferroviario del mediterráneo plenamente integrado en la red de transportes estatal y europea.

El Plan representará una **inversión estimada de 7.512 M€**, que tendrán que cubrir, además del Ministerio de Fomento, las Comunidades Autónomas, las Autoridades Portuarias, el sector privado (más de un 30 % del total de la inversión, según prevé la programación de recursos del Plan, se cubriría vía PPPs o sociedades mixtas) y los fondos europeos. **Esta incorporación del sector privado supone una medida conveniente y necesaria dentro del contexto actual de crisis económica.**

En lo que respecta específicamente al **Corredor del Mediterráneo**, este se dibuja en el esquema propuesto para la Red Básica ferroviaria de mercancías, aunque **sólo a partir de Almería, hasta la frontera francesa.**

**El tramo de conexión que falta entre Algeciras y Almería, pieza fundamental del corredor** dado que representa la salida de las mercancías del Puerto de Algeciras, se hace constar con una línea de puntos, en calidad de "corredor en estudio". **Es imprescindible** asegurar la presencia de este tramo de Corredor en la Red Básica, dar por seguro que es una parte integrante del mismo, y no una línea de puntos sin ningún efecto a nivel de definición de proyectos.

Por otro lado, el plan contempla el establecimiento de **corredores completos y eficientes para las mercancías**, aprovechando la entrada en servicio de nuevas infraestructuras de alta velocidad, como el Madrid-Valencia, el **Barcelona-frontera francesa** o el Eje Atlántico. **Ello representa una perspectiva muy positiva para el Puerto de Barcelona.**

Pero esta perspectiva hacia una plataforma ferroviaria eficiente para las mercancías **se tendría que extender a todo el Corredor, o como mínimo, hasta los puertos de Tarragona** (la nueva plataforma entre Catellbisbal y Tarragona, que demanda el Gobierno de la Generalitat), **Castellón** (mediante la ampliación del corredor Tarragona-Castellón, actualmente en estudio por parte del Ministerio de Fomento) y **Valencia** (aprovechando el ramal Valencia-Castellón de la línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia).

En síntesis: **el nuevo Plan del Ministerio para el transporte ferroviario de mercancías requiere todavía mejoras y concreciones importantes en lo que respecta al Corredor del Mediterráneo, entendido como un eje de repercusión peninsular y Europea.**

 [http://www.flickr.com/photos/cambra\\_barcelona](http://www.flickr.com/photos/cambra_barcelona)

 <http://delicious.com/cambrabcn/>

 <http://presscambrabcn.posterous.com>

 <http://www.slideshare.net/Presscambrabcn/documents>

 <http://twitter.com/Presscambrabcn>

 <http://www.netvibes.com/presscambrabcn>