

## **INFORME SOBRE EL CORREDOR MEDITERRÁNEO**

### **“Para que la interoperabilidad ferroviaria del Corredor Mediterráneo sea una realidad a corto plazo”**

**Análisis hecho a partir del Mercado y propuestas sobre los tramos:  
Torino – Lyon – Marseille – Barcelona – Valencia – Almería y  
Barcelona – Lleida – Zaragoza**

### **RESUMEN EJECUTIVO**

#### **INTRODUCCIÓN**

Este informe ha sido preparado por el grupo de trabajo técnico de Ferrmed y por EU CORE NET CITIES PLATFORM Executive Secretariat.

Es un análisis a partir del mercado de la situación presente en los tramos del Corredor Mediterráneo mencionados anteriormente, en los cuales se ha tenido en consideración la experiencia y las opiniones de los actores económicos y administrativos de su área de influencia.

En primer lugar hay que decir que el Corredor Mediterráneo combina tráficos Norte-Sur en su sección Oeste y, Este-Oeste en su sección Este. La zona comprendida entre Barcelona – Avignon/Marseille – Lyon es la espina dorsal del Corredor y canaliza todo tipo de tráficos hacia muy diferentes destinos. El trazado costero del Corredor en España es la ruta de mercancías más saturada, y el tramo de la Transpadana es la ruta más congestionada de Italia.

Otra característica importante del Corredor es que enlaza los puertos principales del Mediterráneo Oeste y del Adriático, que tienen un alto potencial para devenir la gran puerta de entrada Sur del tráfico intercontinental de la Unión Europea. Enlaza también todos los Corredores Norte-Sur como Oriente/Mediterráneo-Este, Báltico-Adriático, Escandinavia-Mediterráneo, Rin-Alpes, Mar del Norte-Mediterráneo y Atlántico. En sus límites conecta la Unión Europea con los países vecinos de Europa y África.

Todas esas características hacen del Mediterráneo uno de los Corredores más estratégicos de la Unión Europea

## **INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

Las infraestructuras de transporte en las secciones Turin – Almería and Barcelona – Zaragoza son bastante buenas en cuanto a carreteras. Solo tiene sectores congestionados en los sectores alrededor de ciudades Lyon, Marseille, Barcelona, Valencia, Murcia...y en algunas áreas del valle del Ródano y de Catalunya.

La red ferroviaria tiene problemas significativos en los alrededores de Lyon, Marseille, Barcelona y Valencia debido a la gran cantidad de pasajeros de cercanías.

En España es donde la red presenta las mayores dificultades debido al diferente ancho de vía y al retraso en la implementación de las infraestructuras adecuadas en el tramo costero del Corredor.

Debido a las dificultades tanto de infraestructura como operativas del ferrocarril, la mayor parte del tráfico de mercancías se ha concentrado en la carretera.

Tráfico en las secciones fronterizas (Mton)

- Italia – Francia: 47 (la cuota ferroviaria es del orden del 11%)
- Francia – España: 51 (la cuota ferroviaria es del orden del 4.7%)

## **OBJETIVO PRINCIPAL DEL INFORME**

Identificar los problemas existentes en la red del transporte terrestre y proponer el correspondiente Plan de Acción, enfatizando las medidas a corto plazo (2-3 años), suprimiendo los retrasos existentes, para llegar a tener el Corredor completamente interoperable capaz de reequilibrar gradualmente los tráficos entre la carretera y el ferrocarril, reduciendo los costes socio-económicos y mejorando las condiciones medioambientales. Para alcanzar este objetivo las Acciones Principales propuestas tienen que ser acometidas en la red ferroviaria.

Habrà que prever acciones estratégicas a medio y largo plazo para poder absorber el futuro crecimiento de los tráficos.

## **ACCIONES PRINCIPALES A REALIZAR**

### ACCIONES ESPECÍFICAS EN SECCIONES CLAVE

- Sección Torino – Lyon
  - Nuevo túnel ferroviario de base (a largo plazo)
- Área metropolitana de Lyon
  - Variante ferroviaria para mercaderías
  - Optimización operacional de la Termina de Sibelin enlazada a la variante ferroviaria (a medio plazo)
- Sección Lyon – Avignon – Nimes
  - Ampliar el numero de carriles de autopista en la zona Avignon (corto plazo)
  - Promover la utilización de la línea ferroviaria Valence – Grenoble como variante de Lyon (inmediato/corto plazo)
  - ERTMS en líneas convencionales (corto/medio plazo)
- Sección Avignon – Marseille
  - Re-opening of Mourepiane – Marseille section (short term)
  - Reobertura de la sección Mourepiane – Marseille (corto plazo)
  - Incrementar la capacidad de las Terminales del Puerto de Marseille incluyendo la disponibilidad de autopista ferroviaria (corto plazo)
  - ERTMS en líneas convencionales (corto/medio plazo)
- Sección Nimes – Montpellier
  - Nueva línea ferroviaria de alta velocidad ferroviaria (corto plazo)
  - ERTMS en líneas convencionales (medio plazo)
- Sección Montpellier-Perpignan
  - Mejorar la capacidad de la línea convencional ferroviaria así como la interoperabilidad ERTMS (corto plazo)
  - Nueva línea ferroviaria de alta velocidad Montpellier – Béziers (medio plazo)
  - Nueva línea de alta velocidad Béziers – Perpignan (medio/largo plazo)
- Sección Perpignan – Barcelona
  - 6 carriles en la autopista Perpignan – Frontera Francia-España (inmediato)
  - 4 carriles en la carretera N-II de la provincia de Girona (corto plazo)
  - Conseguir una nueva línea de alta velocidad totalmente operacional (inmediato/corto plazo)

- Adaptar a los ESG (European Standard Gauge) la línea convencional Vilamalla-Portbou (corto plazo)
- Zona Barcelona
- Finalizar el enlace entre las autopistas A-2 y B-30 (inmediato) y terminar la B-40 (corto plazo)
  - Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Barcelona (corto plazo)
  - Introducción de los ESG en la línea convencional Castellbisbal – Martorell y en la variante a Martorell (corto plazo)
  - ESG en la Terminal de la Llagosta y las principales empresas de manufacturación (corto plazo)
  - Conexiones ferroviarias al Aeropuerto de Barcelona por ambas líneas convencionales y de alta velocidad (corto/medio plazo)
- Martorell – Sant Vicenç de Calders – Tarragona
- 4 carriles en la carretera N-430 (corto/medio plazo)
  - ESG en la línea convencional, la estación urbana de Tarragona, el Puerto de Tarragona, la estación Tarragona Cassificació, Terminales Petroquímicas, etc. (corto plazo)
  - Hacer operable la antigua línea Sant Vicenç de Calders – Roda de Berà – Perafort en ESG (corto/medio plazo)
  - Nuevo enlace de alta velocidad a la línea convencional de Pobla de Mafumet/Roda de Berà – Altafulla (corto/medio plazo)
- Zona de Tarragona
- 4 carriles en la carretera N-340, nueva carretera a la estación Camp de Tarragona y finalización de la autopista A-27 (corto plazo)
  - Nueva línea ferroviaria Camp de Tarragona – Vandellós y conexiones múltiples con líneas existentes con ESG (inmediato/corto plazo)
  - Ampliación de la estación de Constantí (corto/medio plazo)
- Vandellós – Estación de Castelló
- Carretera N-340 con 4 carriles (medio plazo)
  - ESG en línea existente pero la SEG/IG (Iberian gauge) en una pista (corto plazo)
  - Acceso nuevo al Puerto de Castellón (corto plazo)
  - Nueva línea de alta velocidad (medio/largo plazo)
- Sección Castellón – Valencia
- ESG en la línea convencional (inmediato/corto plazo)
  - Nuevo acceso al Puerto de Sagunt (corto plazo)

- Terminal Intermodal en el Parc Sagunt (medio plazo)
  - Línea de alta velocidad Castelló – Valencia (medio/largo plazo)
- Zona Valencia
- ESG en el Puerto de Valencia y la Terminal Font de Sant Lluís (inmediato/corto plazo)
  - Nueva línea de carga desde la Font de Sant Lluís hasta la FORD Factory (inmediato/corto plazo)
  - Nuevo acceso a la Estació del Nord de Valencia a través del túnel en el Parc Central (medio plazo)
- Valencia – Xàtiva – La Encina – Monforte del Cid – Alicante/Crevillente
- Acabar las conexiones entre las autopistas A-35 y A-31 en Font de La Figuera (inmediato/corto plazo)
  - Terminar la línea de alta velocidad Valencia – Xàtiva (inmediato/corto plazo)
  - Convertir la ya existente línea convencional en línea de alta velocidad y restaurar la antigua línea trenes de mercaderías de Xàtiva – La Encina (corto plazo)
  - ESG en el acceso del Puerto de Alicante (corto plazo)
  - ESG en la línea convencional La Encina-Alicante (corto plazo)
- Sección Alicante/Crevillente – Santomera – Murcia – Cartagena/Escombreras
- Más carriles en la autopista A-7 entre Elche y Murcia (medio plazo)
  - Terminar la línea de alta velocidad Alicante- Murcia (inmediato/corto plazo)
  - ESG en la línea convencional Alicante-Elche/Creveillente y una nueva estación en el Aeropuerto de Alicante (inmediato/corto plazo)
  - ESG/ID en la línea Murcia- Cartagena y conexión directa (dirección Norte) a la línea de alta velocidad Murcia – Alicante (inmediato/corto plazo)
  - ESG en el acceso al Puerto de Cartagena (inmediato/corto plazo)
  - Nueva línea de carga Monforte del Cid – Murcia (corto/medio plazo)
- Sección Murcia – Lorca – Pulpí – Águilas
- Terminar la línea de alta velocidad de Murcia – Lorca – Pulpí con una tercera pista para trenes de cercanías (corto plazo)
  - Nueva línea Lorca – Baza – Granada (largo plazo)
- Sección Pulpí – Almería
- Terminal intermodal en el área de Pulpí (corto plazo)
  - Terminar la línea de alta velocidad Pulpí – Almería con la capacidad de dos pistas (corto plazo)
  - ESG/IG en la línea Almería- Granada (medio plazo)

- Nueva línea Almería – Motril – Málaga (largo plazo)
- Trazado interior del Corredor Mediterráneo sección Barcelona – Lleida – Zaragoza
  - Incluir en la Red Central la línea Tarragona – Lleida – Zaragoza
  - ESG en la línea Tarragona – Lleida, incorporando conexiones “triangle” en las líneas Reus – Caspe y Sant Vicenç de Calders – Valls – Picamoixons (corto plazo)
  - ESG en la sección Lleida – Zaragoza (corto/medio plazo)
  - ESG en el trazado Tarragona – Caspe – Zaragoza (corto/medio plazo)
  - ESG en el trazado Sant Vicenç de Calders – Valls – Picamoixons (medio plazo)

#### ACCIONES COMUNES PARA TODAS LAS SECCIONES

##### a) INFRAESTRUCTURA/OPERACIÓN

- Gálibo GC, excepcionalmente GB1 (corto/medio plazo)
- Terminales y vías de apartado para trenes de un mínimo de 750m(corto plazo)
- ERTMS en todas las líneas (corto/medio plazo)
- Implementación gradual de los estándares Ferrmed (inmediato/largo plazo)
- Libre competencia (desde ahora/corto plazo)

##### b) GESTIÓN

- Nombramiento de subcoordinadores de Corredor a nivel de estado miembro para el desarrollo de la infraestructura (inmediato/largo plazo)
- Creación de observatorios de saturación ferroviaria y de tendencias de la demanda en los sectores clave del Corredor (inmediato/corto plazo)
- Creación de un Comité Internacional para la promoción de nuevas rutas ferroviarias en el Corredor hacia o desde cualquier destinación dentro de la Unión Europea. Se especializará según el tipo de sectores básicos-commodities (inmediato/corto plazo)
- Creación de un organismo que coordine los surcos internacionales ferroviarios, particularmente en las fronteras. En relación con ERA (corto plazo)
- Organización de Tribunales Periódicas para hacer el seguimiento del progreso real de los diferentes planes de acción oficiales (desde ahora/corto plazo)
- Hacer un Nuevo Plan Estratégico de Logística a nivel de la UE (corto/medio plazo)

#### NOTA:

<b>INMEDIATO:</b>	<b>6 meses ÷1 año</b>
<b>CORTO PLAZO:</b>	<b>2 ÷ 3 años</b>
<b>MEDIO PLAZO:</b>	<b>4 ÷ 6 años</b>
<b>LARGO PLAZO:</b>	<b>7 ÷10 años</b>

## **TRÁFICOS POTENCIALES DE LA RED FERROVIARIA**

### ➤ **MERCANCÍA**

Entre otras fuentes:

- Aumento del comercio intercontinental (su impacto en los puertos del Mediterráneo)
  - El crecimiento esperado en los próximos años: 3-5% anuales)
- Los puertos del Mediterráneo como acceso sur de la UE.
  - La evolución de la cuota del Mediterrani esperada los próximos 7-10 años, en relación al total Mar del Norte-Mediterráneo: que pase del 27% actual al 35-40%.
- Productos agroalimentarios
- Industria de automoción
- Industria química
- Industria siderúrgica
- Industria de azulejos
- Materias primas (particularmente mármol y potasa)
- Impacto esperado en la frontera Italia/Francia: 30% de la cuota (largo plazo), 78 trenes/día (600 toneladas netas)
- Impacto esperado en la frontera Francia/España: 20-25% de la cuota (medio/largo plazo), 60-72 trenes/día (600 toneladas netas)

### ➤ **PASAJEROS**

#### **Destinos adicionales**

Entre otros:

- Genève – Barcelona/Valencia
- Zurich – Barcelona/Valencia
- Milan – Turin – Barcelona/Valencia
- Genoa – Barcelona/Valencia
- Bordeaux – Barcelona
- Montpellier – Barcelona – Murcia/Cartagena – Almería

#### **Destinos existentes**

Aumentar la frecuencia reduciendo los tiempos de viaje

## IMPACTO SOCIOECONÓMICO

### MEDITERRANEAN CORRIDOR ACTION PLAN DEVELOPMENT SOCIO-ECONOMIC IMPACT IN ITALY, FRANCE AND SPAIN ACCORDING TO FERRMED GLOBAL STUDY

Beneficio en millones de euros (periodo 2016-2045)

Concept	FERRMED Great Axis Area of Influence	Italy 7,9%	Mediterranean Corridor 90% Italy	France 31,6%	Mediterranea n Corrdíror 27% France	Spain 18,2%	Mediterranea n Corridor 70% Spain
VOC	228.000	18.012	16.211	72.048	19.453	41.496	29.047
Savings in transport lead time	285.000	22.515	20.263	90.060	24.316	51.870	36.309
Emissions	15.000	1.185	1.066	4.740	1.280	2.730	1.911
$\Sigma$	52.800	41.712	37.541	16.684	45.049	96.096	67.267
<b>MEDITERRANEAN CORRIDOR: 149.857 EIRR=11,1%</b>							

## CONCLUSIONES PRINCIPALES

- Las inversiones en infraestructura se han de hacer donde se consigue un impacto socioeconómico mayor.
- Las inversiones en el Corredor Mediterráneo tienen un gran impacto socioeconómico así como una incidencia estratégica para la UE.
- Para alcanzar el beneficio socioeconómico previsto, el Plan de Acción propuesto por FERRMED i EU Core Cities Platform, tiene que ser realizado.
- Para que no haya más retrasos en las obras planeadas hay que coordinarlas debidamente.
- Los observatorios sobre el rendimiento ferroviario, el Comité Internacional para promover rutas ferroviarias, un organismo para coordinar los surcos de trenes internacionales y las Tribunas a partir del Mercado, son cuestiones que deben ser tomadas en consideración.
- La implementación gradual de los estándares FERRMED.
- Una real libre competencia es también clave.