

CONSIDERACIONES DE FERRMED AL PEIT

1. Condición de máxima prioridad a todo el corredor Mediterráneo desde la frontera francesa hasta Algeciras

El Corredor Mediterráneo español, forma parte de uno de los ejes ferroviarios europeos de mercancías más importante en sentido Norte-Sur.

En su recorrido une en abanico todos los puertos del Mar del Norte, los fluviales más relevantes, así como los del Mar Mediterráneo más occidental desde Marsella hasta el Estrecho de Gibraltar. A su vez, interrelaciona unas de las zonas económicas más dinámicas de España y con mayor potencial exportador.

Por otra parte, una buena conexión ferroviaria permitiría a todos los puertos de este frente marítimo mediterráneo, convertirse en la gran puerta del Sur de Europa, especialmente en lo que concierne al tráfico con Asia y con el Norte de África.

Como consecuencia de todo ello se debería disponer, en todo el corredor, de dos líneas paralelas de doble vía electrificada de ancho UIC, una de altas prestaciones con prioridad/exclusividad para pasajeros y otra convencional con prioridad/exclusividad para mercancías.

2. Actuaciones prioritarias a contemplar:

- ❖ Terminar el enlace Tarragona-Barcelona-Perpignan de la línea de altas prestaciones en construcción
- ❖ Prolongar la línea separada de altas prestaciones entre Tarragona y Castellón.
- ❖ Cambio del ancho de vía de la línea convencional existente en todo su recorrido, con ejecución del enlace ferroviario entre Murcia y Almería/Granada.
- ❖ Realizar las circunvalaciones ferroviarias de Barcelona y Valencia, de la línea convencional, para evitar interferencias con los trenes de cercanías.
- ❖ Llevar a cabo la construcción de la línea de altas prestaciones Castellón-Valencia-Alicante-Murcia-Almería.
- ❖ Realizar y/o reacondicionar los enlaces ferroviarios con los puertos y plataformas intermodales de todo el corredor.

- ❖ Disponer de apartaderos aptos para trenes de 1500 metros de longitud, a lo largo de todo el recorrido de la línea convencional del corredor, rehaciendo el trazado de la misma, cuando sea necesario, para que las pendientes máximas sean normalmente inferiores a las 12 milésimas, y solo se puedan superar excepcionalmente en recorridos limitados, llegando como máximo a las 15 milésimas.
- ❖ Costes favorables para la utilización de la infraestructura teniendo en cuenta las ventajas socioeconómicas y ambientales del ferrocarril, con un canon reducido para mercancías, al que no repercuta la interoperabilidad transfronteriza y contemple la importante reducción de externalidades que se genera.

3. Fecha de conclusión e las actuaciones prioritarias

Dado que el corredor mediterráneo es el que tiene el tráfico real y potencial más elevado de España, tanto en mercancías como en pasajeros, por razones económicas, sociales y medioambientales se solicita que, en su conjunto, las actuaciones prioritarias descritas estén concluidas antes de finalizar el año 2012.

No hacerlo a tiempo, significaría una gran pérdida de oportunidades para las zonas de influencia directa del corredor pero también para el resto del territorio nacional.

4. Participación en el desarrollo del plan sectorial

FERRMED, en este momento la constituyen más de sesenta miembros significativos del mundo empresarial español y europeo (empresas de todo tipo, asociaciones empresariales y profesionales, cámaras de comercio, puertos, etc.) y el número de nuevas adhesiones sigue creciendo a buen ritmo.

A causa de ello FERRMED, además de convertirse en un lobby cada vez más potente, evoluciona paulatinamente hacia un foro multisectorial para la optimización del transporte ferroviario de mercancías y el transporte combinado e intermodal en Europa.

Por esta razón, creemos imprescindible que en la formulación y el desarrollo del Plan Sectorial de Transporte Ferroviario, coordinado por la Dirección General de Ferrocarriles, además de contar con la colaboración de ADIF, RENFE y FEVE (según se menciona en el apartado 7.1. del Documento Propuesta del PEIT) se cuente también con la participación de FERRMED y con la de operadores y cargadores privados.

También deseáramos participar en la formulación y el desarrollo del Plan Intermodal del Sistema de Transporte de Mercancías, coordinado por la Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial.

En este mismo orden de cosas, rogamos que se tenga presente a FERRMED en la creación del órgano asesor y consultivo, que se especifica en el apartado 7.4. del Documento Propuesta del PEIT.