

DECLARACIÓN DE VALENCIA

Declaración de Valencia, en relación al desarrollo del Corredor Mediterráneo y sus interconexiones con el Eje Cantábrico-Mediterráneo

A) DESARROLLO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

FERRMED a través de diversas reuniones con altas instancias de los gobiernos español y francés, así como a partir de observaciones directas “in situ” constata:

La ejecución del Corredor Mediterráneo sufre un retraso continuo tanto en España como en Francia.

En Francia la nueva línea Montpellier-Perpignan se encuentra todavía en proceso de concreción definitiva. FERRMED insta al gobierno Francés a planificar la realización de estas obras pendientes de modo que puedan estar finalizadas no más tarde del año 2025.

En el caso de España, en los Presupuestos del Ministerio de Fomento para 2016 se asignan 1.343 millones de euros para la implantación del tercer carril. Son más o menos los que ya se habían programado para 2014/2015 y se han ido postergando de año en año sin realizarse.

La ejecución del Plan a corto plazo por fases limitará sustancialmente la capacidad del Corredor. La primera fase entre Martorell y Valencia, al colocarse el tercer carril únicamente en una vía, solo admitirá un máximo teórico de 10÷12 circulaciones de trenes diarios de mercancías en ancho internacional, lo que es manifiestamente insuficiente.

No se piensa en la ejecución de la 2ª fase hasta el 2020 o más allá. FERRMED requiere que la 2ª fase, con ancho internacional exclusivo en la otra vía (o mixto en los tramos que sea necesario) de la línea convencional, se haga de inmediato a continuación de la primera.

Los planes de las conexiones con las terminales multimodales carecen en gran parte de definición y fechas concretas y los nuevos enlaces con los puertos sufren retrasos continuos, lo que es grave para la alimentación de tráfico por el Corredor.

Lo mismo ocurre con la revisión de gálibos de carga para los que FERRMED solicita la posibilidad de autopista ferroviaria en todo el recorrido del Corredor.

En lo que atañe a los planes a medio y largo plazo, FERRMED reitera la necesidad de iniciar los estudios pertinentes y efectuar una planificación adecuada a las necesidades de uno de los corredores más importantes de la Península, sino el más importante, para el que se requiere en todo su recorrido doble plataforma como mínimo.

Entre los temas más significativos que siguen pendientes de definir en España cabe destacar:

Bypass para mercancías entre Castellbisbal – Martorell Oeste; circulación de las mercancías en la zona de Tarragona utilizando la antigua línea de Roda de Berà – Reus; Línea de alta velocidad entre Valencia y Barcelona; Túnel pasante “Parque Central” en Valencia; Línea de mercancías entre Montfort y Murcia; Línea de altas prestaciones Costa Mediterránea Andaluza entre Almería y Algeciras; Línea de altas prestaciones entre Lorca – Baza y Granada; Adaptación definitiva al ancho internacional de la línea convencional en las dos vías en toda su extensión; Conexiones de la línea de alta velocidad con aeropuertos de primer nivel; etc ...

FERRMED reclama que en el transcurso del próximo año se planifique el desarrollo de estas actuaciones de modo que queden todas concluidas lo antes posible. En cualquier caso, para las de largo plazo, no más tarde del año 2025.

El ramal costero del Corredor Mediterráneo debe tener como mínimo las mismas prestaciones que el ramal que pasa por Madrid con doble línea en todo su recorrido.

FERRMED insiste vehementemente ante el ministerio de Fomento en la necesidad de que se nombre un coordinador para la planificación y desarrollo del Corredor Mediterráneo en España.

La implantación de las acciones reseñadas en el Anexo adjunto a esta Declaración, concernientes al Corredor Mediterráneo, siguen siendo la MÁXIMA PRIORIDAD por parte de FERRMED.

B) CONEXIONES DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO CON EL EJE CANTÁBRICO – MEDITERRÁNEO

Complementariamente, uno de los objetivos clave de FERRMED es la mejora de la interconexión de los puertos con sus respectivos hinterlands.

Los Puertos de Barcelona, Tarragona, Castelló, Sagunt y Valencia del Corredor Mediterráneo “costero”, son puerta de entrada y salida para productos vinculados a las Comunidades Autónomas del Valle del Ebro.

La zona de Zaragoza es una de las plataformas logísticas más significativas de España, por ello es necesario que se planifique adecuadamente y se lleve a cabo la mejora de la conexión ferroviaria para el tráfico de mercancías entre esta ciudad y los puertos anteriormente citados.

Los Puertos de Barcelona y Tarragona enlazan con el Eje Cantábrico – Mediterráneo a través de las líneas de Lleida y Caspe, que forman parte del ramal “interior” del Corredor Mediterráneo.

Los Puertos de Castelló, Sagunt y Valencia tienen la conexión más directa a través de la línea Sagunt – Teruel – Zaragoza.

En los dos casos deben llevarse a cabo las pertinentes intervenciones en la infraestructura existente.

Las líneas de Tarragona – Lleida – Zaragoza y Tarragona – Caspe – Zaragoza, requieren ser adaptadas a longitudes de trenes de 750 metros y a gálibos de carga aptos para autopista ferroviaria.

En la línea Sagunt – Zaragoza cabe distinguir dos tramos bien diferenciados Sagunt – Teruel y Teruel – Zaragoza.

En el primer sector la línea se encuentra en una situación muy precaria y, para facilitar el paso regular de trenes de mercancías, requiere una renovación radical de la vía y de los pertinentes drenajes. Así mismo debería instalarse un único sistema tipo GSMR con telecomunicación vía radio. También hay que incorporar vías de apartado para trenes de 750 m de longitud y revisar convenientemente los gálibos de carga.

En el segundo sector la infraestructura de la línea es aceptable siendo necesaria la instalación del GSMR, las vías de apartado para trenes de 750 m y la revisión de los gálibos de carga.

Además en ambos tramos es necesaria la electrificación de la línea a efectuar conjuntamente con la renovación de la vía.

Por el momento no se considera modificar el ancho ibérico, dado que todas las conexiones de las líneas convencionales peninsulares son de este tipo de ancho. El gobierno español, hoy por hoy, solo prevé el ancho mixto en el Corredor Mediterráneo, dado el potencial existente de tráfico internacional. De todos modos, la remodelación propuesta deberá hacerse con traviesas polivalentes en previsión de una futura implantación del ancho internacional.

FERRMED requiere que se inicien los estudios necesarios para la remodelación de las tres líneas antes reseñadas, de acuerdo con las actuaciones descritas, durante el año próximo y que las líneas puedan estar debidamente remozadas antes del año 2018.

En lo que atañe a la interrelación ferroviaria de Zaragoza con Francia en ancho internacional se dispone, a corto plazo, de dos opciones a través de Canfranc y a través de Tarragona vía Lleida.

En el primer caso, una vez se lleve a cabo la reapertura, los trenes de mercancías se enfrentarán a las rampas de más de 40 milésimas en el sector francés. En el segundo, no hay problemas de gradientes significativos y tiene la ventaja de enlace directo al núcleo socioeconómico de la UE, pero hace falta instalar un tercer carril en el recorrido Zaragoza – Lleida – Tarragona con vías de apartado para trenes de 750 m de longitud y la pertinente adaptación de gálibos de carga.

Todas estas actuaciones también deberían estar concluidas no más tarde del año 2018.

FERRMED solicita a todos los partidos políticos que concurren a las elecciones generales del próximo día 20, que incorporen en sus programas sobre nuevas infraestructuras de transporte, para la próxima legislatura, las acciones contempladas en esta Declaración.

FERRMED creará los pertinentes observatorios para efectuar un seguimiento detallado del avance de los planes de actuación y de la progresiva puesta en marcha de las correspondientes infraestructuras y nuevos modelos de gestión.

Valencia, 2 de diciembre de 2015

ANEXO

Detalle del desarrollo del Corredor Mediterráneo

ANEXO A LA DECLARACIÓN DE VALENCIA

DETALLE DEL DESARROLLO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

FERRMED a través de diversas reuniones con altas instancias de los gobiernos español y francés, así como a partir de observaciones directas “in situ” constata:

FRANCIA

En Francia, la nueva línea del tramo Nimes – Montpellier está en obras y se prevé su conclusión para el año 2018-2019.

El tramo Montpellier – Perpignan se encuentra todavía en proceso de concreción definitiva. En principio en el sector Montpellier – Beziers la nueva línea planificada se prevé como mixta pasajeros – mercancías. No se contempla en cambio en el sector Beziers – Perpignan, que solo será para pasajeros (TGV). FERRMED insiste en la necesidad de adecuar el trazado de este sector de forma que también pueda admitir tráfico mixto, dado que la línea convencional paralela presentará signos de saturación en la próxima década, aparte de afectaciones derivadas del cambio climático.

FERRMED, Así mismo insta al gobierno francés a planificar la realización de las obras pendientes de modo que puedan estar finalizadas no más tarde del año 2025.

SECTOR TRANSFRONTERIZO

CORTO PLAZO

FERRMED reclama a los gobiernos español y francés que sea cual sea la evolución financiera de la concesionaria TP FERRO, garanticen el funcionamiento de la instalación entre Perpignan y Figueres.

Así mismo, requiere que en el tramo Le Soler – Perpignan se instale la tensión eléctrica de 25.000 voltios y el sistema ERTMS para evitar discontinuidades en el sistema de control.

ESPAÑA

CORTO PLAZO

Tramo Figueres – Mollet

Todavía sigue sin conectarse la subestación de Riudarenes, lo que genera algunas limitaciones en la potencia eléctrica requerida por la línea.

Existe limitación en la longitud de los trenes a menos de 500 m. FERRMED reclama que este asunto quede resuelto antes de fin de año (2015).

Tramo Mollet – Castellbisbal

Queda por determinar la problemática de los gálibos de carga. FERRMED insiste en que se analicen los gálibos en todo el recorrido del Corredor Mediterráneo de forma que sean aptos para el transporte tipo “autopista ferroviaria”.

Tramo Castellbisbal – Martorell

Por el momento no se prevé remodelar la estación de Castellbisbal, con la problemática que ello conlleva para el cruce/adelantamiento de trenes de mercancías con trenes de cercanías y tampoco está previsto, de momento, abordar la falta de gálibo en el paso bajo la AP7. FERRMED considera muy grave esta falta de previsión en un nudo ferroviario que es clave para el desarrollo del Corredor y reclama se adopten medidas oportunas para su solución.

Para la conexión hacia Martorell se utilizará el antiguo túnel para el paso de trenes de mercancías en vía única. Ello evita problemas de solapamiento con los trenes de cercanías.

Fecha requerida: Diciembre de 2016

Tramo Martorell – Tarragona

En una primera fase solo se colocará tercer carril para ancho internacional en una de las vías lo que limita el paso de trenes de mercancías hasta un máximo teórico de 12 circulaciones diarias de trenes en ancho internacional. FERRMED considera inadmisibles estas limitaciones y exige una rápida solución a este estrangulamiento.

Fecha requerida: Diciembre de 2016

Tramo Tarragona – Castelló – València

La conexión de la línea procedente de Tarragona ciudad con destino Castelló, se efectuará en Vila-seca, con enlace en vía única de ancho mixto, con la variante Camp de Tarragona – Castelló. Limitación inaceptable y exigencia de una pronta solución a este grave problema.

Se aplicará la misma solución que en el sector Martorell – Tarragona, o sea en una primera fase, una sola vía de ancho mixto con una capacidad máxima teórica de 14 trenes de mercancías en el sector Castelló – Sagunt y de 10 en el sector Sagunt – Valencia, en ancho

internacional. FERRMED considera estas limitaciones inadmisibles, más aún teniendo en cuenta que en este último tramo existe la problemática específica del túnel del Cabanyal.

Fecha requerida: Primer semestre de 2017

Tramo València – Xàtiva

Triple línea: alta velocidad (ancho internacional), conexión con FORD (ancho mixto) y línea convencional (ancho mixto).

Fecha requerida: Primer semestre de 2017

Tramo Xàtiva – Font de la Figuera

Doble línea: Línea actual de vía doble transformada a ancho internacional (las dos vías) con uso mixto (mercancías/pasajeros) y antigua línea remodelada en ancho ibérico.

Fecha requerida: Segundo semestre de 2017

Tramo Font de la Figuera – Montfort/Alacant

Se instalará el tercer carril en la línea convencional actual permitiendo la circulación de trenes en doble ancho.

Fecha requerida: Segundo semestre de 2017

Tramo Montfort – Murcia

No está prevista por ahora la continuidad de la línea convencional para mercancías que queda por tanto en Montfort. A partir de Montfort y hasta Murcia se utilizará la línea del AVE, siendo necesaria la doble tracción en los trenes de mercancías. Así mismo esta línea se utilizará para los trenes de cercanías.

Fecha requerida: Primer semestre de 2017

FERRMED plantea la necesidad de sacar a concurso el proyecto de línea para mercancías desde Montfort a Murcia, paralela a la A-7, así como la conexión directa con el centro peninsular Murcia – Albacete.

Tramo Murcia – Cartagena

Se instalará tercer carril en la línea actual permitiendo la circulación de trenes de doble ancho, a la vez que se realizará el by-pass para la conexión directa del AVE hacia Cartagena.

Fecha requerida: Segundo semestre de 2017

Tramo Murcia – Lorca – Pulpí

Por el momento la transformación de la línea actual queda pendiente de la aprobación definitiva de la financiación del soterramiento de la línea de la sección de Murcia. Se trataría de una línea de vía doble de ancho internacional con un ramal en vía única hasta Águilas.

Fecha requerida: Segundo semestre de 2017

Tramo Pulpí – Almería

Prosigue la construcción de la explanación para vía doble de ancho internacional. Se prevé la instalación de una vía única en una primera fase.

Fecha requerida: Primer semestre de 2018

Adaptación de gálibos de carga y construcción de vías de apartado para trenes de 750 m en todo el corredor

Sector Mollet– Valencia

Fecha requerida: Primer semestre de 2017

Sector Valencia – Almería

Fecha requerida: Segundo semestre de 2017

Conexiones con los puertos y terminales intermodales

Deben estar terminadas en una primera fase en concordancia con las fechas de la adaptación de las líneas. Aspecto fundamental para garantizar los tráficos de trenes de mercancías.

Cabe destacar en este aspecto las conexiones pendientes de los puertos de Algeciras (renovación enlace con Bobadilla), Málaga, Motril, Almería, Cartagena (renovación enlace con Albacete), Alacant, Sagunt, Castelló, Tarragona y Barcelona.

Fechas requeridas: Entre 2016 y 2018 según los casos

PLAN DE ACCIÓN A MEDIO Y LARGO PLAZO

No se acaba de concretar un plan detallado a medio y largo plazo que contemple actuaciones tan significativas como:

- Bypass para mercancías entre Castellbisbal y Martorell Oeste
- Circulación de las mercancías en la zona de Tarragona utilizando la antigua línea de Roda de Berà – Reus.

- Línea de alta velocidad entre Valencia y Barcelona.
- Túnel pasante “Parque Central” en Valencia.
- Línea de mercancías entre Montfort y Murcia.
- Línea de altas prestaciones Costa Mediterránea Andaluza entre Almería y Algeciras.
- Línea de altas prestaciones entre Lorca – Baza y Granada.
- Adaptación definitiva al ancho internacional de la línea convencional en las dos vías en toda su extensión.
- Conexiones de la línea de alta velocidad con aeropuertos de primer nivel.
- Etc, etc.

FERRMED exige que se acabe de una vez para siempre con la manifiesta discriminación que padece el Corredor Mediterráneo y se planifique el desarrollo de estas actuaciones de modo que queden concluidas lo antes posible. En cualquier caso, para las de largo plazo, no más tarde del año 2025.

NOTA.- Para información más concreta sobre las actuaciones propuestas por FERRMED en el Corredor Mediterráneo, véase el Informe preparado en ocasión de la celebración de la Primera FERRMED –EU CORE NET CITIES Tribune, celebrada el 27 de enero del 2015 en Barcelona (<http://www.ferrmed.com/?q=es/node/385>).