

SEGUNDA TRIBUNA FERRMED – EU CORE NET CITIES

MÁLAGA, 13 de abril de 2016

**EL DESARROLLO DEL GRAN EJE FERROVIARIO FERRMED (SECTOR SUR)
Y LA EMERGENCIA DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL COMO NUEVA
ÁREA DE CENTRALIDAD**

Conclusiones

La segunda Tribuna FERRMED trató de los avances de la UE hacia una nueva dimensión socioeconómica en concordancia con los tres grandes vectores emergentes de crecimiento global, como pueden ser el vector de las regiones económicas locomotora de la UE (área de influencia del Gran Eje FERRMED), el vector Euroasiático y el vector Este de Asia-Mediterráneo. Las zonas de intersección de estos vectores, como es el caso del Mediterráneo Occidental, es donde se dan las mayores oportunidades de desarrollo económico.

No obstante, la red ferroviaria de transporte en esta área presenta limitaciones importantes, lo que supone una baja penetración del ferrocarril en el transporte terrestre de esta zona, con los sobrecostes y el impacto medioambiental que conlleva.

Durante la Tribuna especialistas de las administraciones y empresas, tanto de España como del Norte de África, han aportado propuestas y recomendaciones para resolver estas limitaciones. Asimismo, se ha evaluado el potencial económico y el impacto correspondiente en el comercio y la red de transporte en el Mediterráneo Occidental.

En la sesión de apertura participaron el Alcalde de Málaga, Francisco de la Torre Prados; el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Julio Gómez Pomar; el Secretario General de la Unión por el Mediterráneo, Yigit Alpogan; el Presidente de la Diputación de Málaga, Elías Bendodo Benasayag; Pawel Stelmaszczyk de la Comisión Europea y el presidente de FERRMED, Joan Amorós. La sesión de clausura corrió a cargo del Sr. Federico Félix, vicepresidente para España de FERRMED.

En el trascurso de la Tribuna se ha constatado, en relación con la red ferroviaria, un continuo retraso en la ejecución de las obras del Corredor Mediterráneo

En su conjunto, FERRMED preconiza doble línea ferroviaria (4 vías) en este corredor.

Estas dos líneas, se considera que fluyen poco más o menos paralelas hasta Lorca, donde deberían bifurcarse: una hacia Granada pasando por Baza y otra hacia Almería, y desde esta población hacia Motril, Málaga y Algeciras, pasando por la costa. Véase esquema anexo.

De forma detallada, se constatan retrasos en la implantación del ancho internacional, mediante el tercer carril en el sector Tarragona-Castellón-Valencia-Murcia-Cartagena y en la construcción de la nueva línea Murcia-Almería.

Por todo ello, **FERRMED hace los siguientes planteamientos:**

En la línea Tarragona-Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena, el ancho internacional mediante tercer carril debe estar operativo no mas tarde del 2018. Una vez incorporado el tercer carril en este sector en una de las vías, debe iniciarse de inmediato el cambio al ancho internacional de la otra. Asimismo, en el 2018 debe estar concluida la nueva línea Murcia-Almería. De forma que a partir de este año se disponga de ancho internacional para poder circular trenes desde Almería hasta la frontera francesa junto con los pertinentes enlaces a los puertos y terminales intermodales

También para 2018 debería estar terminado el remozamiento de la línea Algeciras-Bobadilla, así como los estudios técnicos para disponer de una nueva línea de alta velocidad Tarragona-Valencia, y de las líneas de altas prestaciones entre Lorca y Granada, pasando por el Valle del Almanzora, y entre Almería y Algeciras pasando por la costa.

A partir de 2018, debe procederse a implantar una segunda vía en el tramo Murcia-Almería e iniciar las obras de la nueva línea de alta velocidad Tarragona-Valencia y de la línea de la costa de altas prestaciones entre Málaga y Algeciras por una parte, y entre Almería y Motril por la otra.

La línea de alta velocidad Tarragona-Valencia debería estar concluida en el 2025 e igualmente los tramos Málaga-Algeciras y Almería-Motril de la nueva línea de la costa andaluza. El tramo Málaga-Motril, de esta última línea, debería estar operativo para el 2030.

Gabinete de Comunicación de FERRMED