

La red intermodal vasca en el contexto europeo

Juan Vicente Erauskin

Responsable de Infraestructuras y Proyectos del Gobierno Vasco

SUMARIO: I. EL CONTEXTO EUROPEO.- II. RESPUESTA DE LA COMUNIDAD EUROPEA.- III. LA RED INTERMODAL VASCA.- IV. CONCLUSIONES.

Cuando nos ponemos a analizar la situación de cualquier elemento que afecte al País Vasco, en ningún caso podemos hacer abstracción de lo que ocurre en nuestro entorno. La realidad vasca se configura dentro de un marco más amplio. Estamos dentro de Europa y lo que ocurre en Europa condiciona sobremanera lo que dentro de nuestro País ha de hacerse para fabricarse su futuro.

Es igual el ámbito del que hablemos, puede ser el ámbito político, el ámbito de las investigaciones tecnológicas, el ámbito del transporte, el ámbito de la industria, y, por supuesto, en el ámbito de las infraestructuras del transporte.

De ahí que cuando nos planteamos abordar la Red intermodal vasca, entendiendo por tal el conjunto de infraestructuras convenientemente ligadas entre sí, de modo que conforman una red al servicio de la Comunidad, hemos de hacerlo desde la óptica de lo que ocurre en Europa, debemos abordar el tema teniendo en cuenta que nos movemos en un contexto europeo.

Este será el punto de partida de la ponencia, el análisis del contexto europeo en materia de redes de transporte, en materia de las dinámicas económicas que están determinando un panorama muy concreto en el ámbito económico y que condiciona de manera fundamental los pasos que desde Euskadi debemos dar para no quedar descolgados del desarrollo económico y social en Europa.

Por tanto, esta es la primera idea de la conferencia, análisis del contexto europeo.

Una segunda idea girará en torno a la respuesta que desde la Comunidad Europea se intenta dar a tal y como se están desarrollando las dinámicas económicas. Como luego veremos existe una fuerte tendencia a basar el desarrollo económico en el eje central de Europa, dándose también un fuerte impulso al eje mediterráneo, en detrimento del eje atlántico. En este panorama la Comunidad Europea intenta corregir los desequilibrios tratando de potenciar las comunicaciones de la periferia con el centro de Europa mediante los conocidos 14 proyectos de Essen, proyectos de infraestructuras, fundamentalmente ferroviarias y viarias, que forman parte de las Redes Transeuropeas de Transporte y que cuenta con el beneplácito de la Comunidad para que puedan recibir apoyo financiero de la Comunidad.

En este sentido, el proyecto nº 3 incluye el corredor ferroviario Vitoria-Dax planteado en Velocidad Alta, esto es una velocidad máxima de diseño de la infraestructura de 250 km/h.

Por último, la tercera idea que quiero reflejar en mi intervención es la necesidad de una red intermodal vasca de transportes, totalmente incardinada en la Red Transeuropea de Transporte y que dé soporte para la constitución de una plataforma logística de transporte basada en plataformas existentes a ambos lados de la frontera (Mouguerre en Aquitania, Jundiz en Hegoalde) o en nuevas plataformas que se puedan constituir en la zona del Txingudi.

Esta red intermodal vasca estará constituida por la red de aeropuertos, la red de puertos, la red viaria y la red ferroviaria, red ésta necesitada de un fuerte impulso dado el grado de obsolescencia de la actual red. El reto de nuestra Administración radica en conectar convenientemente los puertos y aeropuertos a través de las redes viarias y ferroviarias, aunque dado el alto grado de saturación de nuestras carreteras se impone una apuesta fuerte por el

modo ferroviario, considerando a éste, no tanto como una alternativa al transporte por carretera, sino como un modo complementario que ayude a paliar los graves problemas de contaminación y seguridad que conllevan unas carreteras al borde del colapso.

I. EL CONTEXTO EUROPEO

¿Cuál es el contexto europeo en el que nos movemos?

En el mundo económico es muy conocida ya la teoría de la “banana”. El desarrollo económico se está produciendo en torno a la zona central de Europa, configurándose una especie de banana en torno al eje Londres-Milán. El Sur de Inglaterra, el Norte de Francia, los países del Benelux, la zona Sur de la Alemania occidental y el norte de Italia conforman a grandes rasgos esa “banana” que se ha convertido en el motor de Europa.

Las grandes redes de transporte se configuran en una relación centro-periferia, en la que los grandes tráficos de personas y mercancías encuentran como origen o destino principales las ciudades más dinámicas de Centro Europa.

Existe otro factor que refuerza el sentido de este modelo de desarrollo. La caída del muro de Berlín en 1989 simboliza la caída del modelo económico de los países del Este, que desde entonces trabajan por incorporarse a la Europa de los 15. Alemania del Este se unificó con su hermana del Oeste y países como Polonia, Eslovenia, Chequia o Rumania están en proceso de integración, proceso del que se están dando ya los pasos definitivos para que su incorporación sea efectiva en un breve plazo de tiempo.

Esta situación política refuerza el papel que el centro de Europa juega en el ámbito económico. De este modo, la tendencia de los mercados está claramente orientada hacia los países del Este, con lo que se produce el efecto de desplazamiento de ejes hacia el Este, con lo que, desde este punto de vista, empieza a cobrar más fuerza el eje mediterráneo frente al eje atlántico, quedando éste claramente desplazado de los centros económicos más poderosos.

Este panorama político-económico provoca que las Administraciones Estatales tengan la clara tendencia de remarcar lo que la economía produce, es decir, los Estados enfocan sus proyectos de infraestructuras a consolidar la situación a la que las dinámicas económicas nos llevan.

Así, si observamos que está ocurriendo con las grandes rutas comerciales, éstas siguen el esquema dibujado hasta el momento. El gran eje de desplazamiento es Londres- Milán, transversal al Continente europeo, eje que provoca desplazamientos hacia el Este europeo, donde históricamente Alemania ha tenido una gran influencia, arrastrando en ese desplazamiento a la búsqueda de Oriente el eje Atlántico hacia el eje Mediterráneo.

Estas rutas comerciales no solamente se centran en el ámbito viario, también las rutas de mercancías en el ámbito ferroviario se están configurando del mismo modo. Estas rutas que en algunos casos se configuran como corredores exclusivos para el tráfico de mercancías, tejen una malla que estructura la “banana” de Noroeste a Sureste y dejan totalmente desangeladas a las Comunidades del Arco Atlántico.

Por eso es de gran importancia dar una respuesta equilibrante del contexto europeo, contexto en el que no podemos dejar de analizar qué es lo que está ocurriendo en el Estado español.

En España las cosas también van en contra del desarrollo del Arco Atlántico, dado que se están priorizando, sobre todo en materia ferroviaria las actuaciones en el eje mediterráneo siguiendo el esquema descrito hasta el momento.

La concepción radial del sistema de comunicaciones en el Estado hace que todo confluya en Madrid. Así se configuran los tráficos nacionales. En cuanto al tráfico internacional el histórico paso de Hendaia-Irún pierde peso frente al paso catalán, es decir, el arco mediterráneo se configura como la salida, no sólo de España, sino también de Portugal hacia Europa.

Aunque resulte sorprendente, las decisiones que Madrid va adoptando en materia de transporte, el espíritu que mana de esas decisiones es que el tráfico mercantil de Portugal con Europa se hace a través de Madrid y Barcelona, cuando su paso natural hacia el Norte ha sido, lógicamente, por Euskadi.

Sirva como ejemplo gráfico de lo que estamos comentando la construcción de un puerto seco en Azuqueca de Henares, en Madrid, cuya vocación es la de constituirse en el puerto de contenedores más importante del Estado. Es decir, desde una concepción centralista de la materia que abordamos, la mayor parte de los contenedores que son descargados en los puertos de España, son trasladados a Madrid desde son distribuidos a través de la Red radial de transporte al resto del Estado.

Esta absurda situación provoca que poco a poco se pueda ir a una quiebra del modelo territorial actual, en la que a base de potenciar el eje mediterráneo y de descuidar el eje atlántico se puede producir una fractura en el eje pirenaico, dado que el fuerte desarrollo del área mediterránea sin el necesario contrapeso en el área atlántica lleva a que la unión entre Francia y España se desgaje por el lado más débil en el Golfo de Bizkaia.

Este es a grandes rasgos el escenario en el que nos movemos. Nuestro entorno se mueve y no se mueve precisamente a favor de la corriente que más nos interesa. Por ello estamos obligados a hacer frente a esta situación con inteligencia, tratando de compensar esos desequilibrios con acciones que ayuden a estructurar nuestro territorio y que nos coloquen ante Europa en igualdad de condiciones que otras zonas del Estado Español.

II. RESPUESTA DE LA COMUNIDAD EUROPEA

¿Cuál es la respuesta de la Comunidad Europea a esta situación? Las Redes Transeuropeas de Transporte y dentro de ellas los conocidos como 14 proyectos prioritarios de Essen, entre los que se encuentra el proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Como complemento a este punto, se incluyen en la ponencia una breve descripción de cuáles son los 14 proyectos y cuáles son los beneficios esperados con su puesta en marcha. Una ficha de cada uno de los proyectos se incluye al final a modo de anexo y de mínima comprensión de lo que cada uno de ellos supone.

A modo de resumen, diré que la mayor parte de estos proyectos inciden en la mejora sustancial de la red ferroviaria europea, mejoras que incluyen actuaciones en la red convencional y fundamentalmente acciones en nuevas redes basadas en la alta velocidad, que en el caso de la Nueva Red Ferroviaria Vasca se convierte en Velocidad Alta, y que buscan una integración de las zonas en las que se actúa dentro de las zonas de desarrollo europeo, buscando un desarrollo equilibrado de la Comunidad.

Otro tipo de actuaciones van orientados a la creación de infraestructura viaria, sobre todo, en Grecia donde la actual red de carreteras no cumple un mínimo necesario que estructure al país con garantía de seguridad y rapidez en el tráfico viario, tanto de personas como de mercancías.

Otro tipo de actuación va orientado a la mejora del sistema aeroportuario en Italia, en concreto, la construcción de un nuevo aeropuerto en Milán.

Así pues, la política de la Comunidad se orienta a comunicar la periferia del centro en condiciones de seguridad, rapidez y respeto al medio ambiente, a través de una política fundamentalmente orientada al desarrollo del ferrocarril en Europa.

III. LA RED INTERMODAL VASCA

Dentro de estos 14 proyectos se sitúa el proyecto que da cobertura a la Nueva Red Ferroviaria Vasca, que de este modo quedará integrada en la Red Transeuropea ferroviaria, Nueva Red que ayudará a estructurar nuestra Comunidad, que ayudará, sobre todo, a incorporar a Euskadi a Europa y que ayudará a contrarrestar el efecto ruptura al que se tiende volcando todo el desarrollo de infraestructuras en el eje mediterráneo.

Por otra parte, la Nueva Red será elemento clave en la Red intermodal vasca, debiendo configurarse en la arteria que ponga a nuestros sistemas portuarios y aeroportuarios en conexión con Europa.

Los puertos de Bilbao o Pasaja, los aeropuertos de Sondika o Foronda deben encontrar en la Nueva Red Ferroviaria el soporte de un tráfico combinado que ayude a potenciar el transporte público colectivo frente al transporte individual, que lógicamente se realiza en coche y por carretera, provocando una situación que es preciso corregir sino queremos que determinados ejes viarios estén totalmente atorados en no tanto tiempo.

A este respecto me gustaría incidir especialmente en la problemática existente en el paso fronterizo.

Euskadi ha sido y es el paso natural de toda la parte Oeste y Centro de la Península hacia Europa, lo que unido al importante tráfico de agitación en el entorno Baiona-San Sebastián hace que la intensidad de tráfico y el grado de saturación del tramo común A-8 y N-1 sea importante.

A modo de ejemplo dos pinceladas, hoy día en torno a 8.000 camiones pasan diariamente la frontera por Hendaia y dada la intensidad de tráfico existente en la N-1 los mentores de la Diputación Foral de Gipuzkoa están pensando en limitar la velocidad a 80 km/h, como medida de seguridad, en el tramo San Sebastián-Andoain. En estos momentos, esta carretera, la N-1, es la que absorbe el 95 % de los camiones antes citados, lo cual es un problema importante, dado que por su tráfico de agitación se ha convertido en una carretera urbana en todo el valle del Oría. En tanto, no entre en servicio la A-1 y se tomen medidas que en cierto sentido contribuyan a distribuir los tráficos de paso, el corredor internacional actual, la N-1 será un auténtico obstáculo dentro de las Redes Transeuropeas de Transporte.

Pero no podemos conformarnos con analizar los tráficos actuales. Una infraestructura se construye con el ánimo de que pueda prestar un servicio durante un número importante de años. En este sentido, una infraestructura nueva tiene que ser capaz de dar respuesta a los crecimientos de tráfico que indefectiblemente se van a producir en el futuro.

Hemos comentado que actualmente son unos 8.000 camiones/día los que cruzan la frontera. La tasa de crecimiento del número de camiones en estos últimos años está siendo del 10 % anual. Las estimaciones que los expertos realizan para el 2010 rondan los 20000-25000 camiones/día, es decir, 3 veces más de lo que hoy circula. Aunque solamente el crecimiento fuese del doble estamos ante un problema de una magnitud considerable, a mi juicio.

En qué se basan estos crecimientos. No es nada ajeno a esta situación el proceso de convergencia que se está produciendo en Europa. Si algún efecto conlleva el desarrollo del Mercado Único es el incremento de los flujos de tráfico, tanto de personas como de mercancías. Medidas como la moneda única, la desaparición de fronteras, la armonización de medidas fiscales, provocan, en definitiva, el incremento de las relaciones interempresariales y

como consecuencia el incremento de negocios entre las empresas europeas. Esto acaba de empezar. El día que no circule más que el euro, la circulación de bienes y personas, previsiblemente, experimentará un importante crecimiento.

Y no podemos olvidar que somos paso natural de España y de Portugal, sin olvidarnos del Norte de África. No es descabellado pensar que los países del Magreb terminen enganchando el tren del desarrollo, y sus relaciones con Europa crezcan geométricamente. Ya hoy día, de manera estacional se genera un importantísimo tráfico de magrebíes en circulación hacia sus hogares, en Marruecos o Argelia, por tanto, el día que el Norte de África funcione de verdad, puede que los actuales pasos entre Francia y España sean insuficientes para absorber todos los tráficos de una manera segura.

No obstante, debemos seguir pensando en clave intermodal. Los problemas que nuestras carreteras presentan no pueden ser abordados desde una óptica exclusivamente de la carretera. El cuidado del medio ambiente, exige que se vayan articulando modos de transporte más respetuosos con nuestro entorno.

De esta manera, el ferrocarril cobra cada vez más fuerza como modo de transporte más ecológico que la carretera, y se configura como el medio de locomoción del siglo XXI. Difícilmente se articulará el ferrocarril como alternativa al transporte por carretera, pero sí que debe convertirse en un complemento al sistema viario a través de plataformas logísticas multimodales, de modo que ayude a descongestionar y aligerar nuestro ya cargado sistema viario.

En este sentido, además de poder ofrecer un sistema de locomoción rápido para nuestros viajeros, nuestra red ferroviaria, incluida la Nueva Red contemplada en el Plan Territorial Sectorial Ferroviario, tiene que ser capaz de dar respuesta a un transporte de mercancías combinado, con soluciones atrevidas ya en marcha en Europa (Eurotunnel) como la de montar los propios camiones en trenes, que hacen por ferrocarril la parte más larga del recorrido, cumpliendo el camión la misión de hacer posible el puerta a puerta.

Aún y todo la capacidad del ferrocarril para absorber buena parte del tráfico viario de mercancías se me antoja limitada, por lo que es preciso seguir buscando modos complementarios. En este sentido los puertos de la Comunidad Vasca pueden y deben jugar un papel importante a través del Short Sea Shipping (vulgo cabotaje), tratando de absorber buena parte del tráfico de mercancías en combinación con la carretera y con el ferrocarril. Siempre desde la óptica de la multimodalidad. La Administración Vasca tiene un auténtico reto en la creación de plataformas multimodales, que permitan el transvase de mercancías entre los distintos modos de transporte. Si somos capaces de dar respuesta a esta sentida necesidad estaremos en condiciones de mantener a Euskadi como punto estratégico en el ámbito de la logística del transporte, constituyéndose ésta en una oportunidad para nuestro País.

Así configurada la Red intermodal vasca preparada para hacer frente a los riesgos de ruptura estructural en la cornisa pirenaica, no se me escapa que estamos obligados a entendernos con Aquitania para adquirir más fuerza en la defensa de nuestros intereses. Entre Aquitania y Euskadi conformamos un bastidor clave para fortalecer el Pirineo socio- económico, nos necesitamos mutuamente para fortalecer una estrategia conjunta, en la que el corredor Vitoria-Dax es la columna vertebral de una plataforma logística de transporte, basada en varias plataformas, polinucleares, creadas ya o que haya que crear, tanto en Aquitania como en Euskadi Sur.

Así lo han entendido los responsables políticos de ambos Gobiernos, el Vasco y el de Aquitania y así se están dando los pasos oportunos. Firmado el Convenio marco de Colaboración entre el Gobierno Vasco y el Conseil General de Aquitania se ha formado una comisión de trabajo entre miembros de los correspondientes Departamentos de Transportes para tratar de coordinar las acciones precisas para llevar a buen término un objetivo común ya

señalado: convertir a Euskadi- Aquitania en una plataforma logística con peso propio en el Mercado Único Europeo.

IV. CONCLUSIONES

En esta ponencia, La Red Intermodal Vasca en el contexto europeo, ha quedado manifiesto el entorno en el que se mueve el País Vasco. Un entorno en que la dinámica económica se mueve en unos parámetros muy concretos. El desarrollo económico tiene su motor en los países centrales de Europa, en el núcleo de la Comunidad Económica Europea, la denominada “banana” es el motor de Europa.

Además, con la incorporación de los países del Este a la Comunidad y a la economía de mercado se está produciendo una ampliación de esa “banana” hacia el Este europeo, lo que contribuye de manera efectiva a que la cara atlántica vaya perdiendo peso a favor del eje mediterráneo, no solamente a nivel europeo. También en lo que a España se refiere las prioridades en materia de infraestructuras, sobre todo ferroviarias, se están localizando en la parte mediterránea.

Este énfasis en potenciar a toda costa la margen oriental del Pirineo puede llevar a provocar una ruptura del eje atlántico, hecho previsible que es preciso contrarrestar con una urgente puesta en marcha de nuevas infraestructuras, especialmente ferroviarias, de manera que Euskadi siga siendo la zona de paso natural para la meseta castellana y para todo el tráfico de mercancías y personas provenientes de Portugal y de África.

Nuestra apuesta por participar de las Redes Transeuropeas de Transporte es clara, es una gran oportunidad de continuar en el mercado del transporte, a través de la conversión de Euskadi-Aquitania en una gran plataforma logística multimodal, para lo cual los Gobiernos Vasco y Aquitano ya han comenzado a dar los primeros pasos.

Con el esfuerzo de todos, la “Red Intermodal Vasca” será una gran realidad en el medio plazo y contribuirá, sin duda alguna, al desarrollo económico y social de nuestro País.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios



1. Tren de alta velocidad/Transporte combinado Norte-Sur
2. Tren de alta velocidad PBKAL
3. Tren de alta velocidad Sur
4. Tren de alta velocidad Este
5. Línea Betuwe, Ferrocarril convencional/Transporte combinado.
6. Tren de alta velocidad/Transporte combinado, Francia-Italia
7. Autopistas griegas, Pathe y Via Egnatia

8. Enlace multimodal Portugal-España-Europa Central
9. Ferrocarril convencional Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
10. Aeropuerto Malpensa, Milán
11. Enlace fijo Ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia por el estrecho de Øresund
12. Corredor multimodal del triángulo norte
13. Enlace por carretera Irlanda/Reino Unido/Benelux
14. Línea principal costa oeste



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

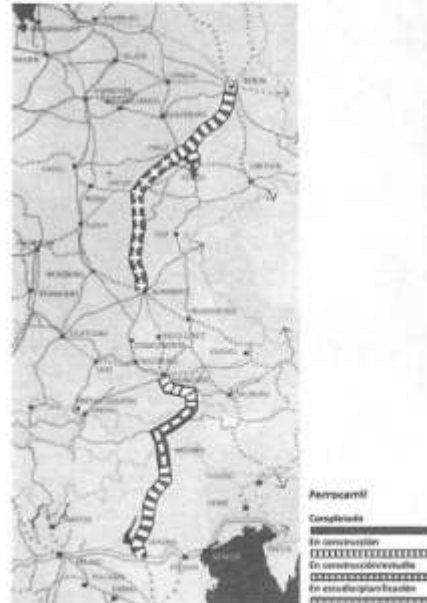
Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 1

**TREN DE ALTA VELOCIDAD/
TRANSPORTE COMBINADO NORTE-SUR**

BENEFICIOS PREVISTOS

Para los servicios de pasajeros y mercancías, se espera que el proyecto reduzca notablemente el tiempo de viaje. Está previsto que la provisión de la capacidad ferroviaria necesaria para hacer frente a necesidades futuras, así como una mejor calidad de los servicios derivados de la infraestructura mejorada, mejore el reparto del tráfico ferroviario en este corredor. Este aspecto adquiere una importancia relevante para la región alpina sensibilizada ecológicamente donde el tráfico por carretera (de mercancías especialmente) podría repercutir negativamente en el medio ambiente.



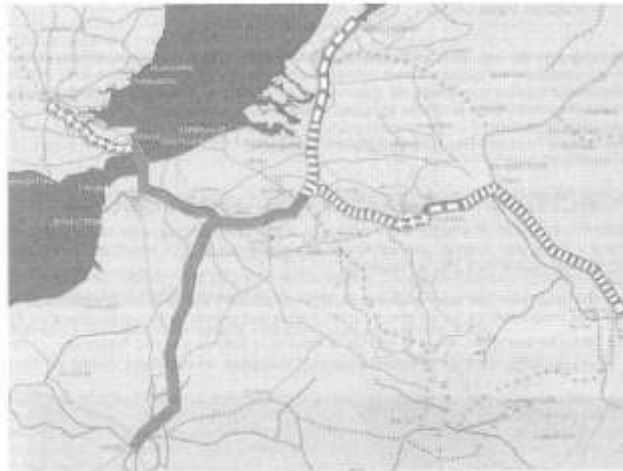
Título	Long. (Km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (MECU)	Inversión pre-98 (MECU)	Inversión 1998-1999 (MECU)	Inversión 2000+ (MECU)
1. Berlín Lehler-Bahnhof - Berlín-Ludwigshofe	36	nuevas líneas/ mejoras	1991-2003 (1)	1693	475	588	601
2. Berlín-Ludwigshofe - Halle/Leipzig	205	mejora	1987-2001 (2)	1387	1064	177	147
3. Halle/Leipzig-Erfurt	123	nueva línea	1991-2007 (3)	2287	215	102	1971
4. Erfurt-Nürnberg	192	nuevas líneas/ mejoras	1991-2007 (4)	3668	254	303	3110
5. Múnich-Kufstein	87	mejora	1989-2000 (5)	32	21	10	2
6. Kufstein-Innsbruck	70	nuevas líneas	1990-2010 (6)	1610	36	40	1534
7. Innsbruck-Forlì (a través Brennero)	55	nueva línea	1990-2010	3800	15	5	3780
8. Forlì-Viena	190	mejora	1992-2002	625	425	100	100
Total	958			15102	2508	1325	11345

(1) Inicio de la construcción 1991 (4) Inicio de la construcción 1996
 (2) Inicio de la construcción 1987 (5) Inicio de la construcción 1992
 (3) Inicio de la construcción 1991 (6) Inicio de la construcción 1990



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE
 Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998
 Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 2
TREN DE ALTA VELOCIDAD PBKAL
 (PARIS-BRUSELAS-COLONIA-FRANKFURT-AMSTERDAM-LONDRES)



Tramo	Long. (Km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (MECU)	Inversión por Km (MECU)	Inversión 1999-1998 (MECU)	Inversión 2000+ (MECU)
1. Colonia-Aquisgrán (frontera belga)	70	mejoras líneas	1990-2007 (1)	384	5,5	80	304
2. Colonia-Frankfurt	175	nueva línea	2000-2000 (2)	2034	11,6	1847	187
3. Londres-Canal de la Mancha	108	nueva construcción TAV	1999-2003 (3)	4715M	43,6	1418M	3297M
4. Bélgica	221	nueva construcción y mejora para TAV	1999-2005	4258	19,3	447	3811
5. Holanda	162	mejora y construcción de nuevas líneas	1999-2005	2538	15,7	215	2323
6. Francia	400	nueva línea	1999-1999	Completada			
Total	1136			17232	15,2	4118	13114

BENEFICIOS PREVISTOS

Si bien la PBKAL se reservará básicamente para tráfico de pasajeros y reducirá sustancialmente el tiempo de viaje, liberando capacidad de la red actual, contribuirá también a mejorar los servicios de mercancías y el servicio de pasajeros local.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 3

TREN DE ALTA VELOCIDAD SUR

- Madrid-Barcelona-Montpellier
- Madrid-Vitoria-Dax

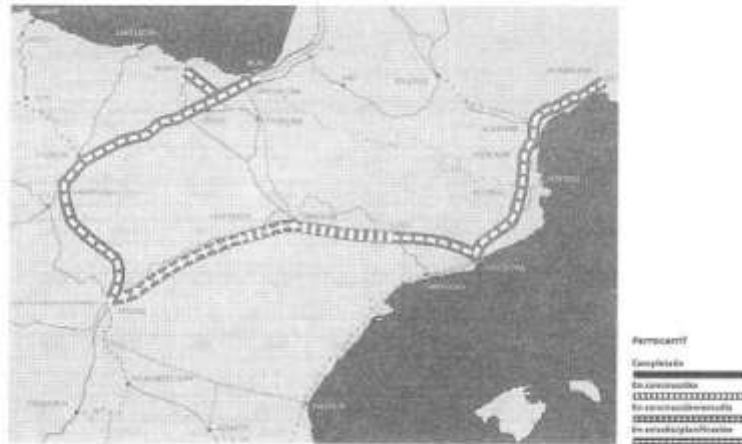
DESCRIPCION GENERAL

El proyecto unirá la Península Ibérica con la red de trenes de alta velocidad francesa, contribuyendo de este modo a la cohesión social y económica dentro de la Unión Europea. Consistirá en dos partes:

- a) Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francoespañola- Perpignan-Montpellier (trazado mediterráneo);
- b) Madrid-Vitoria-frontera francoespañola-Dax (trazado atlántico).

Tanto el trazado mediterráneo como el atlántico del proyecto son elementos clave de la conexión ferroviaria rápida entre Madrid, Barcelona y París, por cuanto uno establece el enlace con el TGV Méditerranéen francés (París-Lyon-Marseille) y el otro con el TGV Atlantique (París-Burdeos).

El proyecto consiste en construir algunas nuevas líneas de alta velocidad y mejorar otras existentes hasta alcanzar un nivel adecuado para la alta velocidad; cerca de tres cuartas partes del proyecto se desarrollará en España. Creará un enlace de ancho de vía estándar europeo, entre la red de la Península Ibérica y la red francesa.



BENEFICIOS PREVISTOS

La conclusión de la línea incrementará notablemente la capacidad (esto es, Madrid-Barcelona en un 400%) y reducirá el tiempo de viaje: Madrid-Barcelona (de 6h50 a 3h), Madrid-Perpignan (de 10h a 3h50) y Madrid-Dax (de 10h30 a 5h).

El proyecto, por consiguiente, contribuye significativamente a mejorar las relaciones comerciales entre España y la zona centro de la Unión, y repercutirá positivamente en el desarrollo económico de las regiones implicadas.

Un beneficio también notable de la conclusión de este proyecto es la ampliación del ancho de vía estándar europeo a la red española. Con esto se evitan las paradas motivadas por la relación vía/vehículo en los cruces fronterizos y se contribuye a resolver los problemas de interoperatividad.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 3

TREN DE ALTA VELOCIDAD SUR

- Madrid-Barcelona-Montpellier
- Madrid-Vitoria-Dax

CALENDARIO Y PLAN DE FINANCIACIÓN

Se ha estimado el coste total del proyecto en torno a los 14.072 millones de ECU. La longitud de estas futuras líneas ferroviarias de alta velocidad asciende a 1.600 km, de los cuales 1.200 km corresponden a nueva construcción. Será necesario mejorar las vías existentes entre Valladolid y Vitoria, de forma que se puedan alcanzar velocidades de hasta 200 km/h.

El Fondo de Cohesión ha subvencionado 305 millones de ECU, mientras que la inversión procedente del presupuesto RTE-T ha girado en torno a 20 millones de ECU en años anteriores.

LOGROS RECIENTES Y ESTADO DEL PROYECTO

I - Trazado mediterráneo

- a) Parte española: En 1996 se iniciaron los trabajos en los tramos Zaragoza-Lleida y Catalunya-Ricla. Se están llevando a cabo proyectos detallados del resto de la línea. Está previsto que el tramo Madrid-Barcelona esté concluido para el año 2005.
- b) Parte francesa: Se están realizando estudios preparatorios a la DUP (Déclaration d'Utilité Publique)
- c) En cuanto a la parte fronteriza (sección internacional) del trazado mediterráneo (Figueras-Perpignan), una Conferencia Intergubernamental (CIG) ha validado los estudios técnicos, económicos y de tráfico sobre el tramo internacional llevados a cabo por el GEIE. Para finales de 1998 está previsto el lanzamiento de estudios legales y económicos al objeto de permitir a la CIG designar para mediados de 1999 las concesionarios que serán responsables de construir y explotar la infraestructura. Este tramo debería estar terminado para el año 2005.

II - Trazado atlántico

Se están realizando consultas públicas relacionadas con la sección Madrid-Valladolid y pronto se lanzarán para la Y Vasca (Bilbao-Vitoria-San Sebastián). Están llevándose a cabo estudios preliminares para el tramo Valladolid-Vitoria.

Nombre	Long. (km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (M€)	Inversión pre-90 (M€)	Inversión 1990-1999 (M€)	Inversión 2000+ (M€)
1. España, trazado atlántico	500	nueva línea	1991-2007	6462	26	45	6491
2. España, trazado mediterráneo	718	nueva línea	1991-2001	6538	201	1213	5018
3. Francia, trazado atlántico	95	obra mejorada	sin datos	700	sin datos	sin datos	sin datos
4. Francia, trazado mediterráneo	176	nueva línea	sin datos	790	6	13	771
5. Sección internacional (Figueras - Perpignan)	48	nueva línea	1995-2005	356	2	4	350
Total	1401			14072	340	1375	11757

MÁS INFORMACIÓN

La construcción de la parte española del trazado mediterráneo está corriendo a cargo de Gestor Infraestructuras Ferroviarias (GIF), ente público creado en 1997 con el fin de construir la infraestructura ferroviaria.

El trazado atlántico se solapará con el corredor Irún-Lisboa del proyecto prioritario n° 8 (enlace multimodal España-Portugal-Europa).



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE
 Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998
Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 4

TREN DE ALTA VELOCIDAD ESTE



Nombre	Long. (Km)	Tipo de obra	Calendaría	Inversión total (MECU)	Inversión pre-98 (MECU)	Inversión 1999-1999 (MECU)	Inversión 2000+ (MECU)
1. Tramo francés, proyecto completo	400	nuevo línea	sin definir	4218	23		
- 1ª fase (Versalles-Andancos)	300	nueva línea	1999-2002	2834		106	2728
2. Tramo alemán	145	expans.	1999-2004	438	33	64	341
Total	545			4777	56	170	3069

BENEFICIOS PREVISTOS

La construcción del TAV Este es esencial para la planificación del mapa europeo. Mejorando las relaciones entre los principales polos económicos (área de París, los países del Benelux, el sudoeste de Alemania, Austria), forma parte de la creación de un eje principal Este-Oeste que reforzará la cohesión de la UE.

El acuerdo alcanzado entre los gobiernos francés y alemán el 22 de mayo de 1992 en La Rochelle estipula que se ha de reducir el tiempo de viaje París-Munich de 8h35 a aprox. 4h45, y el de la ruta París-Frankfurt-Main de 5h55 a 3h30.

El protocolo firmado entre los gobiernos francés y luxemburgués el 17 de septiembre de ese mismo año prevé conectar Luxemburgo con París en 2h15 y con Estrasburgo en 1h25.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 5

LINEA BETUWE



Tramo	L.leg. (km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (M€CU)	Inversión pre-04 (M€CU)	Inversión 1999-2004 (M€CU)	Inversión 2005+ (M€CU)
1. Línea ferroviaria de puerto	64	reparar	1999-2005	1236	176	424	607
2. Línea A-15	112	modernización línea	1999-2005	2758	255	446	2857
Total	176		1999-2005	4094	380	870	2864

BENEFICIOS PREVISTOS

La construcción de la línea Betuwe ampliará la elección modal en un importante corredor de transporte (que actualmente consiste principalmente en enlaces de carretera y fluviales) e incrementará la capacidad de transporte ferroviario. Se reservará casi exclusivamente para el tráfico de mercancías, por lo que liberará otras líneas y contribuirá de este modo indirectamente a mejorar los actuales servicios de pasajeros entre Holanda y el resto de Europa.

Se espera que un promedio de 150 trenes al día atraviesen la frontera germano-holandesa, transportando cerca de 37 millones de toneladas de mercancías al año a partir del 2005 cuando la línea esté finalizada, sin embargo la capacidad técnica de la línea es tal que se podría transportar el doble.

Un beneficio económico fundamental será el enlace con todos los principales ejes de transporte europeos. Es un punto extremadamente importante para la posición de Holanda (especialmente de Rotterdam) como centro de transporte, distribución y producción. La construcción de la línea Betuwe posibilitará también pasar de un transporte de mercancías por carretera a otro por ferrocarril, lo cual beneficiará el medio ambiente.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 6

**TREN DE ALTA VELOCIDAD/
TRANSPORTE COMBINADO FRANCIA-ITALIA**



Tramo	Long. (Km)	Tipo de obra	Casos de obra	Inversión total (M€CU)	Inversión pre-98 (M€CU)	Inversión 1998-1999 (M€CU)	Inversión 2000+ (M€CU)
T. Lyon-Alençon/París	118	nueva línea	1993-	1000	18	73	1208
I. Marsella-Turín	104	nueva línea	1982-	7000	42	33	6900
B. Turín-Milán	128	nueva línea	1980-2000	2000	88	440	2557
D. Milán-Venecia	117	nueva línea	1980-2000	2400	90	157	2153
H. Venecia-Trieste	92	nueva línea	1980-2000	1900	75	80	1725
G. Venecia-Trieste	125	nueva línea y mejoras	1980-2010	1900	3	5	1892
G. Accesos a nodos	N.D.			800	40	190	610
Total	734			18200	306	943	16949

BENEFICIOS PREVISTOS

Se espera que el proyecto reduzca notablemente el tiempo de viaje tanto de los servicios de pasajeros como de transporte de mercancías. Entre Milán y París, la duración del viaje de pasajeros se reducirá de 6h35 a 3h40. La capacidad aumentará más del doble en todo el eje y será capaz de satisfacer las futuras demandas. Está previsto que la disponibilidad de la capacidad, junto con la posibilidad de ofrecer una mejor calidad de los servicios en la nueva infraestructura, mejore la posición competitiva de la oferta ferroviaria y aumente su cuota de mercado en este corredor. Es un punto de especial relevancia para la región alpina sensibilizada ecológicamente donde el tráfico rodado es la principal causa de trastornos ocasionados al medio ambiente.

Además, el nuevo eje liberará capacidad de las actuales líneas ferroviarias que actualmente están saturadas en varios tramos. Ello ayudará indirectamente a mejorar los servicios de mercancías, locales y urbanos.



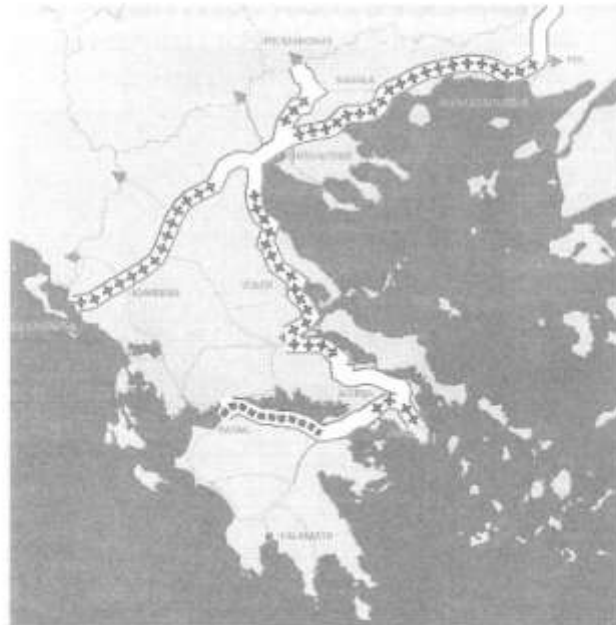
RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 7

AUTOPISTAS GRIEGAS, PATHE Y VIA EGNATIA



Tramo	Long. (km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (MECU)	Inversión pre-98 (MECU)	Inversión 1998-1999 (MECU)	Inversión 2000a (MECU)
PATHE	900	mejoras y nueva construcción	1996-2004	6687	1670	1009	3208
EGNATIA	790	mejoramiento nueva construcción	1996-2004	2625	505	682	1438
Total	1690			9312	2175	1691	4646

BENEFICIOS PREVISTOS

La ejecución del proyecto supondrá notables reducciones en el tiempo de viaje entre importantes ciudades griegas y conducirá a destacadas mejoras en la seguridad de las carreteras. Cerca del 70% de la población griega está distribuida a lo largo de los ejes Pathes-Egnatia. Por consiguiente, se espera que la nueva infraestructura contribuya de forma decisiva a estimular los intercambios comerciales; en este sentido, tendrá su importancia en el desarrollo económico. El proyecto también desempeña una función vital en el desarrollo regional y la cohesión social, por cuanto mejora, especialmente, la accesibilidad de las remotas regiones del norte de Tracia, Epiros y Macedonia.



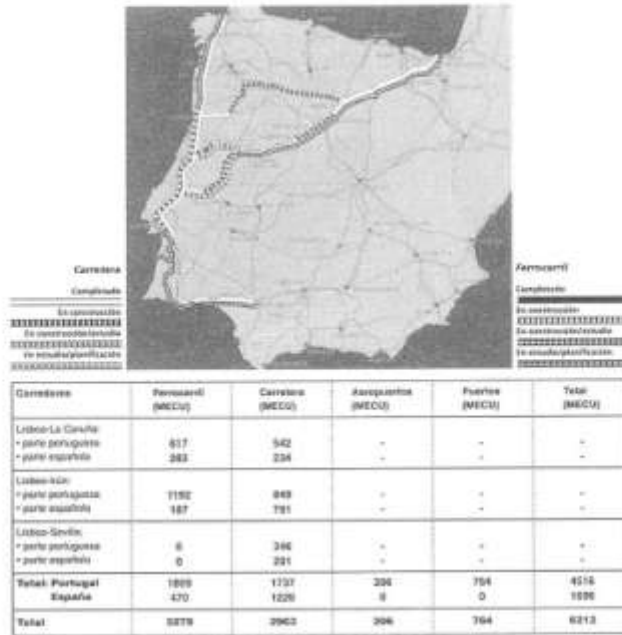
RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 8

**ENLACE MULTIMODAL PORTUGAL-
ESPAÑA-EUROPA CENTRAL**



BENEFICIOS PREVISTOS

El proyecto posibilitará un desarrollo coordinado e integrado de los distintos modos de transporte al objeto de mejorar notablemente la eficacia global de todo el sistema de transporte. Asegurará también una movilidad sostenible de personas y mercancías.

Desde el punto de vista territorial, el proyecto está incluido en la estructura del principal eje ibérico y, por consiguiente, es de gran importancia para la interconexión de los tramos portugués y español de la red transeuropea de transporte. Asimismo, facilita el enlace entre las redes de transporte de la Península Ibérica y el oeste y sur de Francia, resaltando la función del conjunto de la Península como salida europea occidental.

El transporte de mercancías por carretera representa en la actualidad el 97% del flujo comercial entre la Península Ibérica y la Unión europea. La ejecución del proyecto provocará una mejora decisiva, especialmente en el tráfico internacional. Los tiempos de viajes también se reducirán considerablemente y se aumentará la seguridad del transporte. El proyecto conducirá a un incremento de la capacidad y de la cuota de mercado de los ferrocarriles en el ámbito del transporte de mercancías dentro de la Comunidad y, por ende, proporcionará un planteamiento medioambiental más equilibrado que el anterior proyecto n° 8 (la autopista Lisboa-Valladolid). En las regiones directamente implicadas, el proyecto estimulará la creación de un número notable de empleo directo, indirecto y permanente.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 9

FERROCARRIL CONVENCIONAL

CORK-DUBLIN-BELFAST-LARNE-STRANRAER



Tramo	Long (Kms)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (MECU)	Inversión pre-98 (MECU)	Inversión 1998-1999 (MECU)	Inversión 2000+ (MECU)
1. Tramo Irlanda del Norte	128	región ferroviaria	1960-2000	119	30	29	completada
2. Tramo República de Irlanda	374	región ferroviaria	1980-1990	238	238	completada	completada
Total	502			357	328	29	completada

BENEFICIOS PREVISTOS

Tiempos de viaje más cortos tanto para pasajeros como para mercancías y mayor uso del ferrocarril frente al transporte por carretera, especialmente en los viajes transfronterizos.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 10

MALPENSA 2000, MILÁN



	Long. (Km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (MECU)	Inversión pre-98 (MECU)	Inversión 1998-1999 (MECU)	Inversión 2000+ (MECU)
I. Aeropuerto de Malpensa	N.D.	Extensión nueva instalaciones	1999-2000	1047	473	405	169
Total				1047	473	405	169

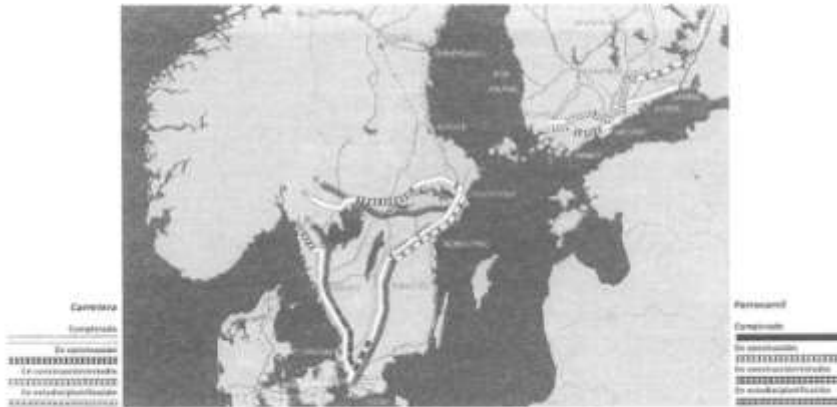
BENEFICIOS PREVISTOS

Uno de los principales beneficios será la amplia capacidad aérea y terrestre. Se prevé que para el año 2000 el número anual de pasajeros que utilicen el sistema aeroportuario de Milán ronde entre los 19 y 21 millones. También se obtendrán importantes beneficios medioambientales al trasladar gran parte del tráfico aéreo global fuera de la ciudad de Milán (a una distancia de 50 km del centro urbano). Se espera también que Malpensa 2000 se convierta en una fuente económica principal, capaz de crear puestos de trabajo, desarrollo y una mejor competitividad.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE
 Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998
 Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 12
CORREDOR MULTIMODAL DEL TRIANGULO NÓRDICO



Tramo	Long. (Km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (MECU)	Inversión 1995-1999 (MECU)	Inversión 2000+ (MECU)
1. Tramo Finlandia	400	multimodal	1990-2010	2670*	530	1400
2. Tramo sueco	1400	multimodal	1990-2010	7400*	730	1820
Total	1800			10070*	1260	3220

*Para cada etapa, los datos de inversión están expresados en millones de euros (MECU). El calendario indicativo para el proyecto de transporte ferroviario, en el extranjero, se basará en el plan de inversión.

BENEFICIOS PREVISTOS

Actualmente, el trayecto entre Helsinki y San Petersburgo dura 6h30. Como resultado de los programas de desarrollo tanto en Finlandia como en Rusia, dicha duración podría reducirse a cerca de 3 horas. La mejora de la línea desde Turku a Helsinki también reducirá notablemente el tiempo de viaje, y está previsto que el número de viajes de larga distancia en el tramo aumente de 0,8 millones en la actualidad a 2,1 millones en el año 2010.

Las mejoras en la carretera E18 pretenden reducir los tiempos de viaje globales entre Turku, Helsinki y la frontera rusa, abordando especialmente los problemas de congestión de tráfico en las áreas urbanas de Turku, en las carreteras de circunvalación de Helsinki y en los tramos de viejas carreteras (p.ej. Koskenylä-Loviisa).

El tiempo de viaje en tren entre Estocolmo y Malmö se reducirá de 6 horas a menos de cuatro. Entre Göteborg y Oslo podría reducirse de 4 a 2h20 cuando entren en servicio los trenes basculantes. Entre Göteborg y Malmö el tiempo podría reducirse de 3h30 a 2h30, y entre Estocolmo y Oslo podría recortarse en cerca de 30 minutos en la zona sueca.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE
 Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998
 Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 13

**ENLACE POR CARRETERA
 IRLANDA/REINO UNIDO/BENELUX**



Tramo	Long. (Km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (MECU)	Inversión pre-98 (MECU)	Inversión 1998-1999 (MECU)	Inversión 2000+ (MECU)
1. Irlanda República de Irlanda	380	nueva construcción	1980-1999	1548*	SE	DESCON.	SE
2. Irlanda Reino Unido	1150	nueva construcción + mejora	1990-2010	2095*	284F	83F	1710F
Total	1530			3643*			

*Proyectos 1998
 F Dinero 1997, Euro moneda

BENEFICIOS PREVISTOS

Tiempos de viaje más cortos, especialmente para el tráfico transeuropeo y mayor seguridad.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Consejo Europeo de Cardiff, Junio de 1998

Informe de progreso de los 14 proyectos prioritarios

proyecto N° 14

LINEA PRINCIPAL COSTA OESTE



Tramo	Long. (km)	Tipo de obra	Calendario	Inversión total (M€CU)	Inversión pre-1998 (M€CU)	Inversión 1998-1999 (M€CU)	Inversión 2000+ (M€CU)
1. Línea principal costa oeste	800	Infraestructura o túnel	1994-2000	3000	287	510	2180
Total	800			3000	287	510	2180

BENEFICIOS PREVISTOS

Tiempos de viajes más cortos para pasajeros y mercancías entre las regiones exteriores de la UE (Escocia, Irlanda del Norte y el norte de Inglaterra) y Francia, el Benelux y Alemania (PBKAL).

