



Opinión del Círculo Mercantil de Málaga.

**Los corredores ferroviarios transeuropeos en la Península Ibérica.
El Eje 16.**

Resumen Ejecutivo

Málaga 11 de febrero de 2019

Los corredores ferroviarios transeuropeos en la Península Ibérica. El Eje 16.

1. La Unión Europea concibió y aprobó en 2004 treinta corredores ferroviarios transeuropeos para mejorar la deficiente interconexión entre los países de la U.E. en esa fecha. Sin embargo, en 2011 los redujo a los nueve actuales dividiendo los proyectos en trámite en dos grupos, uno denominado Red Básica con fecha de terminación en 2030, y otro Red General con horizonte 2050.

2. Entre 2000/2010 se habían concretando varias propuestas para hacer realidad un sistema de transporte ferroviario europeo de mercancías, que cristalizaron en España en tres: El eje mediterráneo costero, el Eje Mediterráneo central peninsular transpirenaico, Eje 16, y el Eje Atlántico, de importancia menor.

El Eje 16 tiene un coste estimado de 10.000 millones de euros, de los cuales 8.500 millones de euros se refieren al túnel de altas prestaciones, que desde las cercanías de Jaca entra por el Pirineo Aragonés al sur de Francia hasta París. Y el tramo mediterráneo costero tiene un coste estimado de 45.000 millones de euros.

3. El dos de Junio de 2010 firmaron en Madrid una Declaración y solicitud de apoyo al Eje 16, representantes de Cámaras de Comercio de Andalucía, Aragón, Castilla la Mancha y Madrid; los presidentes de las Confederaciones de Empresarios de esas regiones y Extremadura, y representantes cualificados de los Gobiernos de dichas Comunidades Autónomas. Aunque en 2011 el Gobierno Zapatero eligió como Red Básica el Eje Mediterráneo Costero, dejando el Eje 16 como Red General.

4. Sin embargo, desde el punto de vista económico y de beneficio social, son muchos más y de más peso los motivos que justifican priorizar la construcción del eje mediterráneo central (Eje 16) sobre cualquier otro.

Uno de ellos es que no hay más que dos comunicaciones viales de importancia desde Port Bou a Irún (414 Km en línea recta), sin ningún paso de de alta capacidad entre ambas localidades, mientras que en Italia y Suiza hay más de cuatro túneles de gran capacidad para franquear su paso al resto de Europa. Y otro es que los pasos españoles hacia Europa están hoy en regiones españolas secesionistas por lo que este eje de comunicación con Francia se convierte en una cuestión de Estado.

5. Desde el principio del presente siglo hay entidades e instituciones que vienen apoyando la prioridad del Eje 16 sobre los demás, entre las que destacan la Fundación Transpirenaica, y la Asociación Europea de Interés Económico Franco Española, y otras en Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Extremadura, Madrid y Valencia, que han realizado multitud de estudios y desarrollado múltiples trabajos sobre temas de interés para que dicho Eje sea hecho realidad.

Además, hay diversos focos de impulso y apoyo que se han ido agrupando en torno al Grupo de redes ferroviarias transversales liderado por la cátedra de Derecho Internacional de la Universidad Carlos III, a los que se añadió el Círculo Mercantil de Málaga, a mediados del año pasado.

Todos ellos trabajan en pro de incluir el Eje 16 en la Red Básica con terminación en 2030, ya que la Unión Europea va a volver a considerar la globalidad de los proyectos en 2022. Este es el objetivo prioritario y urgente de este grupo en la actualidad.

Opinión del Círculo.

Creemos que debemos impulsar todas las acciones que propicien que el Gobierno de España pida a la Unión Europea la urgente recalificación como de la Red Básica ferroviaria europea del Eje ferroviario central peninsular conectado con Francia a través de un túnel de alta capacidad por Aragón , El Eje 16.

Y que para conseguir ese objetivo es conveniente y urgente la creación de una Fundación o Asociación que integre el mayor número de intereses, con la mayor diversidad y extensión territorial, para impulsar y hacer valer la mencionada recalificación ante las autoridades españolas y europeas como una justa y legítima necesidad y aspiración.

Málaga, 11 de febrero de 2019



Opinión del Círculo Mercantil de Málaga.

**Los corredores ferroviarios transeuropeos en la Península Ibérica.
El Eje 16.**

Informe Base

Málaga 11 de febrero de 2019

Los corredores ferroviarios transeuropeos en la Península Ibérica. El Eje 16.

1. Situación de partida.

Sucintamente, la situación de partida del transporte de mercancías por tren en España es la siguiente:

- a) La circulación de mercancías dentro de la península está supeditada a la demanda de tráfico de pasajeros, por lo que incrementos previstos o no de ésta afectan directamente al acceso de mercancías a los mercados
- b) La cuota de mercado del ferrocarril medida en Tm./Km. en España es del 3,9 %, en contraste con la media de la UE que alcanza el 17,9% y situó entre el 12 y 22% en los países de nuestro entorno, según EUROSTAT,
- c) Las conexiones ferroviarias y viarias franco-españolas se encuentran en un estado de saturación creciente.
- d) De los más de 240 millones de Tm de mercancías que anualmente obvian los Pirineos por los extremos, incluyendo la vía marítima, el transporte por ferrocarril sólo representa el 2% del total, frente a al 91 % que se realiza por carretera (87% por las autopistas litorales), según datos del Observatorio Franco-Español.

2. La Unión Europea y la comunicación ferroviaria transeuropea.

Desde que hace varios lustros, siendo Loyola de Palacio Comisaria de Transportes de la UE, las autoridades europeas comenzaron a diseñar un sistema ferroviario europeo para el transporte de mercancías, como vía alternativa o complementaria al transporte por carretera, que uniera las grandes capitales europeas y conectara los principales puertos, centros logísticos e industriales, propiciara salida fácil hacia África, imprimiera agilidad, potenciara el desarrollo de grandes áreas logísticas, redujera costes y beneficiara el impacto medioambiental, se han sucedido diversas propuestas de solución. Y así, en 2004 se concibieron y aprobó la Unión Europea treinta corredores ferroviarios transeuropeos. Sin embargo, como consecuencia de la crisis económica de 2007, en 2011 la Unión Europea los redujo a los nueve actuales con exigencia adicional de reducir presupuestos aprovechando infraestructuras existentes en lo posible.

3. Los proyectos españoles de redes ferroviarias transeuropeas.

Entre ambas fechas, básicamente entre 2000/2010, en nuestro país se fueron concretando varias propuestas para hacer realidad un sistema de transporte ferroviario de mercancías incardinado en el mapa europeo y cumpliendo los cánones establecidos por las instituciones europeas, que cristalizaron en tres:

- a) Eje Mediterráneo costero, cuyo trazado sería: Algeciras-Bobadilla-Granada-Almería-Murcia-Alicante-Valencia-Castellón-Tarragona-Barcelona- Portbou, con un recorrido de 1.300 Km.
- b) Eje Mediterráneo Central, denominado el Eje 16, con itinerario: Algeciras-Bobadilla-Córdoba-Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Pirineo central con túnel de baja cota, altas capacidades, y salida hacia Toulouse/Paris. A esta línea se integraría en Manzanares un ramal procedente de Sines (Portugal), con una distancia total de unos 1.700 Km., incluida la parte portuguesa. Además, sería de fácil conexión al mediterráneo y la cornisa cantábrica mediante una línea que partiendo de Castellón llegara hasta Zaragoza y de ahí hacia el norte de España y a Paris a través del túnel transpirenaico franco-español.
- c) Eje Atlántico, prácticamente superpuesto en paralelo al anterior, y cuyo recorrido sería: Sines-Lisboa-Oporto-Valladolid-Bilbao-Frontera francesa, cubriendo una distancia de 1.150 Km., aproximadamente. Desde Valladolid este Eje ferroviario puede conectarse con el Eje 16. Sin embargo su importancia es menor que la de los otros dos.

El Eje 16 tiene un coste estimado de 10.000 millones de euros, de los cuales 8.500 millones de euros se refieren al túnel de altas prestaciones, que desde las cercanías de Jaca entra por el Pirineo Aragonés al sur de Francia. Y el tramo mediterráneo costero tiene un coste estimado de 45.000 millones de euros.

4. La evolución de los dos principales proyectos de trenes transeuropeos en España.

Casi desde principio de siglo se ha debatido sobre cuál de los dos grandes ejes ferroviarios indicados debería tener prioridad para el Estado en función de su mayor beneficio social y económico, si el Corredor Mediterráneo costero español o el Corredor Mediterráneo Central Peninsular. No en pocas ocasiones ambas soluciones se han planteado como alternativas cuasi-excluyentes, pero ese modo de ver ha de ser desechado por cuanto ambos ejes no son incompatibles sino todo lo contrario: cuantos más kilómetros de línea férrea repartida por el territorio nacional haya susceptible de transporte eficaz y eficiente de mercancía, mayor será el acceso a Europa de la producción española a coste competitivo, rápido, generador de grandes sinergias comerciales y benefactor del medio ambiente.

En este contexto el dos de Junio de 2010 firmaron en Madrid una Declaración y solicitud de apoyo al Eje 16, cinco representantes de las Cámaras de Comercio de Andalucía, el presidente de la Cámara de Madrid, y los Presidentes de los Consejos de las Cámaras de Comercio de Aragón y de Castilla-La Mancha. Y los presidentes de las Confederaciones de Empresarios de Andalucía,

Aragón, Castilla-La Mancha, Extremadura y Madrid, y representantes cualificados de los Gobiernos de las Comunidades Autónomas de Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Extremadura y Madrid.

En esta tesitura fue determinante para este proyecto la reducción de los ejes ferroviarios transeuropeos considerados por la UE, lo que trajo como consecuencia que en 2011 el gobierno del presidente Zapatero pospusiera la construcción del Eje 16, dentro de la estrategia de la Unión Europea de dividir los proyectos en trámite en dos grupos, uno denominado Red Básica con fecha de terminación en 2030, y otro Red General con horizonte 2050. Para la primera el gobierno español eligió el tramo Mediterráneo costero, y dejó para la segunda el Eje 16, aunque desde los primeros años de este siglo, una y otra alternativa se han visto más o menos impulsadas o frenadas por la influencia de dirigentes políticos e intereses empresariales y sociales diversos hasta llegar a nuestros días, momento en el cual es el corredor mediterráneo es el que cuenta con el apoyo político y repercusión mediática, facilitada por considerables cantidades de dinero que destinan legítimamente diferentes grupos de influencia.

Pero desde el punto de vista estrictamente económico y de beneficio social, entendemos que son muchos más -y de más peso- los motivos que justifican decantarse por la acometida prioritaria del eje mediterráneo central (Eje 16) frente al eje mediterráneo costero, sostenido éste por más voluntarismo que razones objetivas.

5. El Eje mediterráneo central versus el Eje mediterráneo costero.

Por lo que se refiere al Eje Mediterráneo costero destacamos lo siguiente:

- a) La línea existente -porque hay zonas que no disponen de vía alguna- es mixta, viajeros y mercancías, incompatible con el proyecto de transporte de mercancías que se pretende establecer.
- b) La situación descrita implica la necesidad de duplicar la red existente desde Portbou hasta Algeciras y cambiar el ancho de vía en un trayecto de algo más de 2.200 Km.
- c) Del total recorrido, solo está acabado el tramo Frontera Francesa-Mollet-Catellbisbal, y, según ADIF, presenta hasta cuatro tramos en vía única sin electrificar, destacando el tramo andaluz con 411 Km. en esas condiciones. d) El tramo Murcia-Almería se encuentra en proyecto con la dificultad añadida de que su trazado debe salvar zonas con gran densidad de población y urbanizaciones.
- d) El coste estimado de este Eje es de 45.000 millones de euros, cuatro veces y media mayor que la inversión necesaria para poner en funcionamiento al completo el corredor ferroviario central peninsular transpirenaico.

En cuanto a El Eje Mediterráneo Central, Eje 16, presenta numerosas ventajas frente al anterior pues:

- a) Cumple los objetivos que marcaron las directrices europeas de origen: proporciona agilidad y fluidez frente al colapso circulatorio del levante.
- b) Resuelve el creciente flujo de los ejes atlántico y mediterráneo costero, descongestionando los pasos viarios que mantienen de forma permanente grandes aglomeraciones de camiones.
- c) En su recorrido hay disponibles grandes extensiones de terreno libre, garantizando la preservación del medio ambiente, y dando oportunidades a los proyectos logísticos.
- d) Discurre por una zona de mayor influencia económica y social que abarca Andalucía, Portugal, Extremadura, Castilla La Mancha, Castilla-León, Madrid, Aragón, y conecta de forma directa Europa con África, razón por la cual Marruecos es decidido defensor del Eje 16.
- e) El 75% de la infraestructura está construida, al utilizar la línea talgo, que quedó infrutilizada tras la puesta en funcionamiento del AVE, faltando solamente la modernización del tramo Algeciras-Bobadilla y la mejora de la comunicación subterránea del Puerto de Málaga con Los Prados y desde aquí con Bobadilla, y , sobre todo, la travesía del pirineo central, aragonés, con un túnel de baja cota y alta capacidad de 42 Km. de longitud más otro adicional de 12 km en Sierra Caballera. Con respecto al tramo Algeciras-Bobadilla, ADIF mantiene los plazos de su adecuación, de tal manera que la conclusión de la modernización de todos los subtramos, incluidos los sistemas de seguridad, tendrán lugar en 2020 y la electrificación en 2021 o 2022, cosa que dudamos.

Pero sobre todo lo anterior hay dos temas a subrayar de suma importancia a favor de la priorización del Eje 16: Uno es que no hay más que dos comunicaciones viales de importancia desde Port Bou a Irun (414 Km. en línea recta), sin ningún paso de de alta capacidad entre ambas localidades, mientras que en Italia y Suiza hay más de cuatro túneles de gran capacidad para franquear su paso al resto de Europa.

Y otro es que los pasos españoles hacia Europa están en regiones españolas secesionistas por lo que este eje de comunicación con Francia se convierte en una cuestión de Estado.

6. Determinadas actividades en torno al Eje 16 tras la posposición de su construcción.

A finales de la década anterior había constituidas varias entidades de apoyo al Eje 16, que siguen activas en la actualidad básicamente en Aragón, de las que destacamos la Fundación Transpirenaica, y la Asociación Europea de Interés Económico Franco Española, que reúne a ambos estados y a las comunidades autónomas de Aquitania y Aragón.

Por otro lado, han sido muy importantes las actividades del Consejo Aragonés de Cámaras de Comercio, y de los colegios de ingenieros industriales y de caminos de Aragón, y la pujante realidad del centro logístico de Zaragoza.

Además, en el resto de España ha habido focos de impulso diversos que se han ido agrupando en torno al Grupo de redes ferroviarias transversales liderado por la cátedra de Derecho Internacional de la Universidad Carlos III.

En este sentido se ha formado un núcleo de apoyo e impulso a favor del Eje 16, en el que, además de las instituciones indicadas, se integran organizaciones como el Círculo de Empresarios de Madrid, diversas empresas, universitarios de Extremadura, y personalidades de la Comunidad Valenciana, a los que se añadió el Círculo Mercantil de Málaga, a mediados del año pasado.

Todas estas instituciones y otras de carácter privado o público han elaborado una importante y completa gama de estudios y documentación sobre el proyecto, y puesto en funcionamiento un blog muy interesante. Y sobre todo, trabajan en pro de incluir el Eje 16 en la Red Básica con terminación en 2030, ya que la Unión Europea va a volver a considerar la globalidad de los proyectos en 2022. Este es el objetivo prioritario y urgente de este grupo en la actualidad.

Por otro lado, debemos indicar que la idea de utilizar Canfranc como alternativa al túnel transpirenaico de baja cota y altas capacidades no deja de ser una idea pintoresca, cuando no una maniobra de distracción por quienes quieren distraer al público con algo amable pero poco útil y consistente.

7. El Círculo y el Eje 16.

El camino más recto, más fácil, que cubre gran parte de Andalucía y más la pueda beneficiar entendemos que es el tramo ferroviario central transpirenaico peninsular llamado Eje 16, por lo que corresponde a Andalucía centrarse en cuatro asuntos:

- La rápida y definitiva mejora y actualización del tramo ferroviario Algeciras- Bobadilla.
- La salida subterránea Puerto de Málaga – Los Prados y su extensión a Bobadilla.
- La promoción y desarrollo de Antequera como centro logístico en toda su amplitud.
- La mejora de la comunicación ferroviaria de mercancías a los polígonos industriales de Córdoba, y Linares.

Ello no obsta para que nuestra región pueda beneficiarse del tramo mediterráneo costero que también le traerá beneficios de orden menor.

En coherencia con todo lo dicho, El Círculo celebró dos Jornadas en 2018, para dar a conocer la realidad del Eje 16, sus vicisitudes, su situación actual, y las actividades de los grupos que intentan recuperar la calificación de dicho Eje como proyecto de la Red Básica.

Una Jornada con los intereses andaluces más afectados, los Puertos de Algeciras y Málaga y el Puerto Seco de Antequera y otra de presentación del grupo de redes transversales que integra



agentes de todo el recorrido de dicho Eje por España. Así mismo, dos miembros de la Junta Directiva del Círculo se integraron en dicho grupo en la primera mitad del pasado año.

8. Opinión del Círculo.

Como conclusión de todo lo antedicho no cabe más que convenir que, con los datos objetivos y contrastables a la vista, la prioridad en la solución al transporte ferroviario de mercancías peninsular español, que implica una conexión directa entre Europa y África, y que cumple todos los requerimientos exigidos por la UE, es la construcción del eje central transpirenaico, el Eje 16, por lo que hay que impulsar todas las acciones que propicien que el Gobierno de España pida a la U.E. la recalificación de dicho Eje ferroviario como de la Red Básica ferroviaria europea.

Por ello, y para conseguir ese objetivo, El Círculo Mercantil de Málaga, consciente de la dificultad de unir en una sola voz la de diferentes operadores y sectores interesados en las diversas actividades económicas a desarrollar en torno a este gran corredor ferroviario, entiende conveniente y urgente la creación de una Fundación o Asociación que integre el mayor número de intereses, con la mayor diversidad y extensión territorial, para que impulse y haga valer la mencionada recalificación como una justa y legítima necesidad y aspiración ante las autoridades españolas y europeas.

Málaga, 11 de febrero de 2019