

DECLARACIÓ DE LLEIDA

Els Corredors Mediterrani i Atlàntic, així com l'Eix de l'Ebre són les vies de transport més importants de la Península Ibèrica. Les sinèrgies que es poden derivar, d'una bona interconnexió entre tots tres, són d'una gran importància per al desenvolupament socioeconòmic d'una àrea que concentra la major part de l'activitat industrial i logística de l'Estat Espanyol.

Dins del triangle Santander/Bilbao – Barcelona – València, es troben els clústers més importants de l'Estat en els àmbits de la indústria de l'automoció, la siderúrgia, la indústria tèxtil/moda, les activitats agroalimentària, petroquímica i farmacèutica, la indústria elèctrica/electrònica, la indústria ferroviària, la logística, la recerca en tots els nivells, ...

Fonamentalment, l'Eix de l'Ebre uneix de forma directa Cantàbria, País Basc, La Rioja, Navarra, Aragó i Catalunya, que en el seu conjunt representen **(Població + PIB)**.

A més, és un Eix canalitzador de fluxes vers la Comunitat Valenciana, Madrid, Castella-Lleó, i Castella-La Manxa. Cal remarcar també els lligams transeuropeus i intercontinentals que li faciliten els Corredors Mediterrani i Atlàntic i els fronts marítims Cantàbric i Mediterrani que interconnecta, sense oblidar les travessies complementàries transpirinenques.

Aquesta funció de connexió entre les àrees industrials més importants i zones agrícoles de primer nivell de l'Estat Espanyol i la funció distribuïdora de trànsits tant de passatgers com de mercaderies a través dels seus sistemes de transport viari i ferroviari, fan d'aquesta zona una zona on requereix especial atenció l'activitat logística i, per tant, les terminals multimodals estratègicament distribuïdes que cal potenciar significativament.

Altrament, aquest Eix com a part integrant del "Core Network" transeuropeu requereix que totes les línies ferroviàries hi siguin degudament incloses, particularment en el sector Tarragona – Saragossa on cal que la línia convencional que passa per Lleida s'hi incorpori tal com ja hi és la que circula per Casp.

Pel que fa a l'adequació de les infraestructures ferroviàries, per facilitar el pas dels trens de mercaderies, les actuacions que FERRMED reclama són les següents:

❖ Curt termini (2018-2020)

- Refer el nus de Castellbisbal i adequació de la línia convencional Castellbisbal – Tarragona a l'ample internacional per mitjà de 3r carril a les dues vies
- Nova línia Camp de Tarragona – Vandellòs
- Instal·lació d'ample internacional a la línia convencional Tarragona – Castelló – València (tercer carril via costat mar i només ample internacional)

via costat muntanya entre Tarragona i Castelló i tercer carril en les dues vies entre Castelló i València)

- Adequació de les vies de la línia convencional Tarragona – Lleida – Saragossa a l'ample internacional per mitjà del 3r carril
- Adequació de les línies Castellbisbal – Tarragona – Castelló – València, Tarragona – Lleida – Saragossa i Tarragona – Casp – Saragossa per a trens de mercaderies de 740 m de longitud i revisió de gàlils de càrrega per tal d'admetre el concepte d'autopista ferroviària
- Adequació de la línia complementària Saragossa – Teruel – Sagunt a la longitud de trens de 740 m de longitud, incloses l'electrificació i la renovació de la via
- Conclusió de les línies d'alta velocitat de la Y basca
- Adequació a l'ample internacional de les línies convencionals del País Basc per mitjà de 3r carril
- Reobertura de la línia transpirenca de Canfranc
- Remodelació de la terminal de Vilanoveta de Lleida per a trens de 740 m de longitud i instal·lacions d'autopista ferroviària
- Adequació per a les mateixes característiques de longitud de trens i autopista ferroviària de les altres terminals de l'Eix des de Barcelona fins a Lleida, Tarragona, Saragossa, Navarra, La Rioja i el País Basc. Instal·lar terminals a tots els nusos ferroviaris de l'Eix i a les zones de major activitat industrial i agrícola. Sense oblidar Sagunt i la zona del Montsià/Baix Ebre
- Connexions a ample internacional dels Ports de Tarragona, Castelló, Sagunt, València, Bilbao i Passaia
- Nova connexió del Port de Barcelona
- Noves terminals multimodals dins dels ports dels fronts Mediterrani i Cantàbric
- Noves terminals a la Regió Metropolitana de Barcelona aptes per a trens de 1.000 a 1.500 m de longitud dins del concepte "Silk Road"
- Millora de les connexions marítimes de les Illes Balears amb el front marítim Mediterrani Peninsular. Possible "hub" en el Port de Palma pel Mediterrani Occidental

❖ Mig termini (2021-2026)

- By-pass de Martorell
- Refer la línia de Roda de Barà – Reus amb ample internacional
- Adequació a l'ample internacional, per mitjà de 3r carril, de les restants línies convencionals de l'Eix des de Saragossa cap a Navarra, La Rioja i País Basc
- Adequació i ampliació de totes les restants terminals des de Saragossa cap a Navarra, La Rioja i el País Basc
- Nova línia d'alta velocitat Tarragona – València i túnel passant Parc Central – València
- Convertir a ample internacional, en tercer carril on calgui, la línia convencional Portbou – Barcelona

- Nova línia convencional Tortosa – Lleida d’ample internacional
- Passar a ample internacional la línia Lleida – La Pobla de Segur i acabar el projecte de perllongació vers el Port de Salau i d’altres contrades pirinenques (Val d’Aran i la Cerdanya)
- Remodelació de la línia Lleida – Manresa adaptant-la a l’ample internacional i adequant-la per a trens de 740 m, amb connexió directe amb la línia d’FGC vers Martorell que incorpori l’ample internacional
- Nova línia Santander – Bilbao d’ample internacional
- Nova línia d’alta velocitat per a passatgers País Basc - Saragossa

Amb totes aquestes actuacions, es disposaria de tres connexions directes de l’Eix amb el front marítim Cantàbric (Santander, Bilbao i Passaia) i de quatre amb el front marítim Mediterrani (Barcelona, Tarragona, Tortosa/Amposta i Sagunt).

D’aquesta manera, les diverses terminals de l’Eix de l’Ebre podrien actuar, per una banda, de canalitzadores dels tràfics vers la resta de la Península Ibèrica i vers la resta d’Europa per via terrestre i, per l’altra, de grans intercanviadores dels fluxes marítims Atlàntics (Short Sea Shipping i intercontinentals) i mediterrànies (Short Sea Shipping i intercontinentals, particularment de l’Àfrica i de l’Àsia).

Cal preveure que, amb les ampliacions dels Canals de Panamà i de Suez, i amb l’emergència dels països asiàtics, africans i de l’Amèrica del Sud, l’Eix de l’Ebre pugui esdevenir a través dels seus ports i terminals intermodals, gran porta d’entrada del Sud d’Europa de tots aquests fluxes creixents.

Des de Lleida, sol·licitem al Govern Espanyol i als Governos de Catalunya, Comunitat Valenciana, Aragó, La Rioja, Navarra, País Basc, Cantàbria i de les Illes Balears, que facin seves aquestes propostes, per poder afrontar entre tots un futur que pot ésser esplendorós, si disposem de les pertinents infraestructures. Creiem que fent un front comú entre el món empresarial i tots els governs interessats es podria fer un gran pas endavant.

Així ho proposem i esperem.

Lleida, 30 de març de 2017