

DECLARACIÓN DE LLEIDA

Los Corredores Mediterráneo y Atlántico, así como el Eje del Ebro son las vías de transporte más importantes de la Península Ibérica. Las sinergias que se pueden derivar, de una buena interconexión entre ellos, son de una gran importancia para el desarrollo socioeconómico de un área que concentra la mayor parte de la actividad industrial y logística del Estado Español.

En el triángulo Santander/Bilbao – Barcelona – Valencia, se encuentran los clústeres más importantes del Estado en los ámbitos de la industria de la automoción, la siderurgia, la industria textil/moda, las actividades agroalimentaria, petroquímica y farmacéutica, la industria eléctrica/electrónica, la industria ferroviaria, la logística, la investigación en todos los niveles, ...

Fundamentalmente, el Eje del Ebro une de forma directa Cantabria, País Vasco, La Rioja, Navarra, Aragón y Cataluña, que en su conjunto representan **(Población + PIB)**.

Además, es un Eje canalizador de flujos hacia la Comunidad Valenciana, Madrid, Castilla y León y Castilla-La Mancha. Es necesario remarcar también los lazos transeuropeos e intercontinentales que le facilitan los Corredores Mediterráneo y Atlántico y los frentes marítimos Cantábrico y Mediterráneo que interconecta, sin olvidar las travesías complementarias transpirenaicas.

Esta función de conexión entre las áreas industriales más importantes y zonas agrícolas de primer nivel del Estado Español y la función distribuidora de tránsitos tanto de pasajeros como de mercancías a través de sus sistemas de transporte viario y ferroviario, hacen de esta zona una zona donde requiere una especial atención la actividad logística y, por tanto, las terminales multimodales estratégicamente distribuidas que se necesitan potenciar significativamente.

Por otro lado, este Eje como parte integrante del “Core Network” transeuropeo requiere que todas las líneas ferroviarias sean debidamente incluidas, particularmente en el sector Tarragona – Zaragoza donde es necesario que la línea convencional que pasa por Lleida se incorpore tal como ya lo está la que circula por Caspe.

En lo que respecta a la adecuación de las infraestructuras ferroviarias, para facilitar el paso de trenes de mercancías, las actuaciones que FERRMED reclama son las siguientes:

❖ Corto plazo (2018-2020)

- Rehacer el nudo de Castellbisbal y adecuación de la línea convencional Castellbisbal – Tarragona al ancho internacional por medio de tercer carril en las dos vías
- Nueva línea Camp de Tarragona – Vandellòs
- Instalación de ancho internacional en la línea convencional Tarragona – Castellón – Valencia (tercer carril vía lado mar y sólo ancho internacional vía

lado montaña entre Tarragona y Castellón y tercer carril en las dos vías entre Castellón y Valencia)

- Adecuación de las vías de la línea convencional Tarragona – Lleida – Zaragoza al ancho internacional por medio del tercer carril
- Adecuación de las líneas Castellbisbal – Tarragona – Castellón – Valencia, Tarragona – Lleida – Zaragoza y Tarragona – Caspe – Zaragoza para trenes de mercancías de 740 m de longitud y revisión de gálibos de carga para poder admitir el concepto de autopista ferroviaria
- Adecuación de la línea complementaria Zaragoza – Teruel – Sagunto a la longitud de trenes de 740 m de longitud, incluidas la electrificación y la renovación de la vía
- Conclusión de las líneas de alta velocidad de la Y vasca
- Adecuación al ancho internacional de las líneas convencionales del País Vasco por medio de tercer carril
- Reapertura de la línea transpirenaica de Canfranc
- Remodelación de la terminal de Vilanova de Lleida para trenes de 740 m de longitud e instalaciones de autopista ferroviaria
- Adecuación para las mismas características de longitud de trenes y autopista ferroviaria de las otras terminales del Eje desde Barcelona hasta Lleida, Tarragona, Zaragoza, Navarra, La Rioja y el País Vasco. Instalar terminales en todos los nudos ferroviarios del Eje y en las zonas de mayor actividad industrial y agrícola. Sin olvidar Sagunto y la zona del Montsià/Baix Ebre
- Conexiones al ancho internacional de los Puertos de Tarragona, Castellón, Sagunto, Valencia, Bilbao y Pasaia
- Nueva conexión del Puerto de Barcelona
- Nuevas terminales multimodales dentro de los puertos de los frentes Mediterráneo y Cantábrico
- Nuevas terminales en la Región Metropolitana de Barcelona aptas para trenes de 1.000 a 1.500 m de longitud enmarcadas en el concepto “Silk Road”
- Mejora de las conexiones marítimas de las Islas Baleares con el frente marítimo Mediterráneo Peninsular. Posible “hub” en el Puerto de Palma para el Mediterráneo Occidental

❖ Medio plazo (2021-2026)

- By-pass de Martorell
- Rehacer la línea de Roda de Barà – Reus con ancho internacional
- Adecuación al ancho internacional, por medio de tercer carril, de las restantes líneas convencionales del Eje desde Zaragoza hacia Navarra, La Rioja y País Vasco
- Adecuación y ampliación de todas las restantes terminales desde Zaragoza hacia Navarra, La Rioja y el País Vasco
- Nueva línea de alta velocidad Tarragona – Valencia y túnel pasante Parc Central – Valencia

- Convertir a ancho internacional, en tercer carril donde sea necesario, la línea convencional Portbou - Barcelona
- Nueva línea convencional Tortosa – Lleida de ancho internacional
- Pasar a ancho internacional la línea Lleida – La Pobla de Segur y acabar el proyecto de prolongación hacia el Puerto de Salau y otras comarcas pirenaicas (Val d’Aran y la Cerdanya)
- Remodelación de la línea Lleida – Manresa adaptándola al ancho internacional y adecuándola para trenes de 740 m, con conexión directa con la línea de FGC hacia Martorell que incorpore el ancho internacional
- Nueva línea Santander – Bilbao de ancho internacional
- Nueva línea de alta velocidad para pasajeros País Vasco – Zaragoza

Con todas estas actuaciones, se dispondría de tres conexiones directas del Eje con el frente marítimo Cantábrico (Santander, Bilbao y Pasaia) y de cuatro con el frente marítimo Mediterráneo (Barcelona, Tarragona, Tortosa/Amposta y Sagunto).

De esta manera, las diferentes terminales del Eje del Ebro podrían actuar, por un lado, de canalizadoras de los tráficos hacia el resto de la Península Ibérica y hacia el resto de Europa por vía terrestre y, por el otro, de grandes intercambiadores de los flujos marítimos Atlánticos (Short Sea Shipping e intercontinentales) y Mediterráneos (Short Sea Shipping e intercontinentales, particularmente de África y de Asia).

Es necesario prever que, con las ampliaciones de los Canales de Panamá y de Suez, y con la emergencia de los países asiáticos, africanos y de Suramérica, el Eje del Ebro pueda convertirse a través de sus puertos y terminales intermodales, en la gran puerta de entrada del Sur de Europa de todos estos flujos crecientes.

Desde Lleida, solicitamos al Gobierno Español y a los Gobiernos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Aragón, La Rioja, Navarra, País Vasco, Cantabria e Islas Baleares, que hagan suyas estas propuestas, para poder afrontar entre todos un futuro que puede ser esplendoroso, si disponemos de las pertinentes infraestructuras. Creemos que haciendo un frente común entre el mundo empresarial y todos los gobiernos interesados se podría hacer un gran paso adelante.

Así lo proponemos y esperamos.

Lleida, 30 de marzo de 2017