

FERRMED – ENERGIE TGV CONFERENCE

DECLARACIÓN DE PERPIGNAN

28 Junio 2016

Espacio ferroviario mediterráneo Franco-Español



Por «Espacio ferroviario Franco-Español», se entiende el espacio geográfico de la cuenca Mediterránea comprendida entre las ciudades de Lyon, Toulouse, Marsella, Niza, Montpellier, Perpiñán, Girona, Barcelona, Lleida, Zaragoza, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia y Almería. Dicho espacio es uno de los más poblados de cada uno de los dos estados implicados, con más de 34 millones de habitantes (17 millones en Francia y 17 millones en el Estado Español) y un PIB de 910 millones de euros.

Además, este espacio representa un potencial importante de intercambio de mercancías y de pasajeros.

El esquema adjunto revela, entre Barcelona y Lyon, un desequilibrio ferroviario perjudicial para la fluidez de los tráficos. En efecto, en el tramo Perpiñán-Montpellier solo está en servicio una sola línea, la línea antigua, mientras que los otros tramos tienen un mínimo de dos líneas paralelas.

Entre Barcelona y Almería la situación es aún más crítica. No hay ancho internacional en las vías de las líneas convencionales existentes. Ciertos tramos disponen de una sola vía (Tarragona – Vandellós y la zona Font de la Figuera – Alacant – Murcia) mientras que otros carecen de conexión ferroviaria (Lorca – Almería).

Constatación Franco-Española

-  En lo que concierne al transporte terrestre, la carretera dispone, salvo algunos tramos costeros del ámbito español, de una red de autopistas y autovías suficientemente competitiva.
-  El sector ferroviario presenta un déficit considerable de infraestructuras debido a los diferentes sistemas y características técnicas de la red al que hay que añadir los retrasos en los pertinentes procesos de armonización. Este estado de la red, entra en

contradicción con la actual situación medioambiental y vulnera los acuerdos de la Cop21.

- ✚ Todas las líneas ferroviarias del sur y del norte del sector mediterráneo están constreñidas en el tiempo por el cuello de botella, Perpiñán-Montpellier, por lo que el interés prioritario se centra en el desarrollo de la “Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan” (LNMP) y todo lo que se refiere a la fluidez de los tráficos.
- ✚ En lo que concierne a los pasajeros, con 34 millones de habitantes, a los que hay que añadir los turistas, falta una línea de Alta Velocidad entre Montpellier y Perpiñán en el lado francés, y otra entre Tarragona y Valencia en el lado español, situación inaceptable y que entra en contradicción con una requerida política medioambiental sostenible;
- ✚ No hay que olvidar el “bouchon” que representa la travesía de Lyon (necesidad del “Contournement Est”) y la importancia de avanzar en la construcción del túnel de base de la línea Lyon-Turín.
- ✚ En lo que concierne al Estado Español, la adaptación a ancho internacional es prioritaria e imprescindible, en particular en los tramos Castellbisbal – Tarragona – Castellón – València – Alacant – Murcia/Cartagena de la línea convencional. También urge iniciar los trámites para el futuro desarrollo de la línea de alta velocidad Tarragona – València.
- ✚ De la misma manera, es necesario y urgente adaptar al ancho internacional en los accesos a Puertos y Terminales.
- ✚ Disponer del enlace Murcia – Almería en alta velocidad también para el transporte de mercancías.

La posición de FERMED

FERMED demanda:

a) A los gobiernos francés y español

- ✚ En lo que concierne a Francia.
Tener en cuenta el hecho de que el tráfico transfronterizo del lado mediterráneo entre Francia y España es equivalente o superior al que existe entre Francia e Italia, eje sobre el cual los trabajos del nuevo túnel de base Lyon – Turín se prevé estén acabados en el 2029. Sostenemos que es necesario planificar la realización de la LNMP y la circunvalación Este

de Lyon antes de finales del 2017, con el objetivo de finalizar los trabajos no más tarde del 2025 ; dado que, como demuestran los estudios de FERRMED, en 2024 las líneas convencionales estarán absolutamente saturadas.

✚ En lo que concierne a España.

Finalizar antes de finales del 2018 la implantación del tercer carril sobre las líneas programadas entre Barcelona y Cartagena, las correspondientes conexiones con las terminales multimodales, los puertos, las zonas industriales, logísticas y mineras, las grandes fábricas y los territorios de gran producción agroalimentaria, así como también la nueva línea entre Murcia y Almería. Igualmente, deben realizarse antes de finales del 2017 los estudios pertinentes a la programación del desdoblamiento de la línea entre Tarragona y València (alta velocidad), y entre Alacant y Murcia (línea convencional), para disponer de estas nuevas líneas operativas antes del 2025. Por otra parte, pedimos al Gobierno Español que nombre un coordinador específico para la impulsión y el seguimiento de los trabajos correspondientes.

b) A la Comisión Europea

Pedimos encarecidamente a la CE (DG MOVE) y a los coordinadores de los Corredores Mediterráneo y del Mar del Norte – Mediterráneo de realizar – en aplicación de la Reglamentación Europea concerniente a la RTE-T – un seguimiento detallado del plan de desarrollo de la red ferroviaria a corto y medio plazo dentro del Espacio Mediterráneo Franco-Español. Todo esto, respetando los plazos de ejecución acordados con los Estados implicados, para evitar posibles retrasos y proponer las medidas necesarias para prevenirlos y, de este modo, cumplir los planes previstos (debidamente especificados en las demandas a los gobiernos francés y español). Esta es la única manera de alcanzar los objetivos del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, y de mejorar la competitividad de nuestras empresas.

Nota: Ver en la web de FERRMED www.ferrmed.com las conclusiones de la « Tribuna de Barcelona » del 27 de enero de 2015, la « Declaración de Valencia » del 2 de diciembre de 2015 y la « Declaración de Martorell » del 8 de junio de 2016, dónde se especifican los detalles de las acciones a llevar a cabo.

Perpignan, 28 de junio de 2016.

