

# EL CORREDOR FERROVIARIO DE MERCANCIAS ALGECIRAS-METZ-DUISBURG, UN EJE VITAL PARA EUROPA

## 1. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El eje ferroviario más importante entre el suroeste y el centro de Europa

El corredor FERRMED es el itinerario más importante de conexión entre la Europa del suroeste y el centro y norte del Continente. El tráfico de mercancías terrestre total de este corredor a su paso por los Pirineos superó los 40 millones de toneladas en 2002. Según las previsiones, el crecimiento esperado es muy alto, y puede llegar a ser más del doble en 2010. Ello, sin considerar los tráficos internos en los países y regiones que atraviesa, y los que se incorporan a través de otros ejes de confluencia, que son aún más elevados. En este escenario, sin alternativa ferroviaria potente, el incremento del número de camiones produciría una congestión insostenible.

Se trata de un eje fundamental para el encaminamiento del comercio por vía terrestre de las Comunidades Autónomas de Andalucía, Murcia, Valencia, Catalunya y otras zonas del oeste y centro peninsular. Al otro lado de los Pirineos, es fundamental también para las regiones de Languedoc-Roussillon, Provence – Alpes – Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Franche – Comté, Lorraine y los Lands de Saarland, Rheinland – Pfalz y Nordrhein – Westfalen. Asimismo, este eje es clave para las relaciones económicas entre Alemania, Luxemburgo, Bélgica, Holanda, Francia, Suiza y el Mediterráneo más occidental. En referencia al comercio marítimo, se trata de un corredor crítico para el desarrollo de los puertos de la fachada mediterránea y del Mar del Norte, y para la

interconexión de los frentes portuarios del norte y del sur de Europa.

Este corredor terrestre de mercancías es uno de los que encamina más tráfico en Europa y ha de dar lugar a uno de los grandes ejes ferroviarios estructurantes de la *Trans-European Railway Freight Network* (TERFN). Su importancia logística y económica trasciende las regiones que atraviesa y abarca otras regiones conexas, en España, Francia, Norte de Italia, Alemania y Benelux y al conjunto de la Unión Europea.

### Un eje vital para las regiones que atraviesa

Por otra parte, en el Libro Blanco de la **Comisión Europea** sobre la política de Transporte, se afirma que *"...el equilibrio entre modos de transporte constituye el núcleo de la estrategia de desarrollo sostenible..."* a nivel europeo. Para hacerlo posible se propone una acción de revitalización del ferrocarril que, por lo que respecta a la red transeuropea, exige centrarse en *"...la supresión de los cuellos de botella en el sector ferroviario..."* entre otras razones para *"...reforzar la accesibilidad de las regiones periféricas..."* e incrementar la cohesión europea.

Ante estas afirmaciones -y debido al volumen de tráfico del corredor



**Joan Amorós y Pla**  
Doctor Ingeniero Industrial  
Secretario General de FERRMED

mencionado y teniendo en cuenta las restricciones comunitarias al Transporte por carretera que, sin duda, se producirán en el futuro-, la falta de una solución ferroviaria adecuada puede provocar un incremento del carácter periférico de las zonas meridionales abarcadas por este corredor. Sobre todo si se considera que la apertura hacia el este de la **Unión Europea** las aleja del centro económico europeo y está ya provocando una más baja atención en el área sur-europea y mediterránea.

En conclusión, está claro que estas regiones no pueden estar condenadas a la pérdida de competitividad que supondría el mantenimiento de un ferrocarril ineficiente. Esta falta de solución ferroviaria tendría lugar, además, en un escenario particularmente crítico para los puertos que encaminan el comercio con terceros países. Un período caracterizado por nuevas oportunidades del Mediterráneo en el tráfico marítimo mundial Este-Oeste y Norte-Sur con África junto a un escenario donde los puertos mediterráneos deben jugar un papel logístico fundamental para las economías de sus países.

### Un eje ferroviario con graves carencias infraestructurales y operativas

Las graves limitaciones existentes en las líneas actuales del tronco principal

del eje, entre Duisburg y Algeciras, hace imposible que sean una alternativa real al transporte de mercancías por carretera, ya de por sí cercano al colapso en algunos sectores.

En el recorrido francés existen cuellos de botella en diversos tramos: Narbona-Montpellier-Nimes y zonas de Lyon, Dijon y Metz.

El recorrido español, tiene la problemática del ancho de vía, las saturaciones existentes en los entornos de Barcelona y Valencia, el trazado de la línea, excesivamente largo en el trayecto entre Valencia y Alicante / Murcia, y poco idóneo en el trayecto entre Almería y Algeciras, así como la falta de conexión directa entre Murcia y Almería / Granada.

**2. ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL EJE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS RIN-RÓDANO-MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL (FERRMED)**

- Cuando la tendencia europea apuesta decididamente por el Transporte ferroviario no se puede admitir por más tiempo la prolongación de la situación de este corredor ferroviario.

- Los países, regiones y puertos del corredor Duisburg–Metz–Algeciras necesitan un ferrocarril competitivo a corto plazo, como herramienta básica para atender las necesidades del comercio marítimo, para no perder oportunidades de negocio y evitar los fenómenos de congestión que se presentan en el tráfico por carretera debido a su uso intensivo.

- Sin un eje ferroviario potente, como el que se preconiza en la iniciativa **FERRMED**, se compromete seriamente el futuro de las economías de las áreas adscritas al corredor, disminuyendo la posibilidad de atracción de nuevas inversiones y, además, con el riesgo de que se deslocalicen las actividades presentes.

- El Eje **FERRMED** es tan importante para el futuro económico de las áreas afectadas por su tronco princi-

pal y de las áreas que se interconectan con el mismo a través de los múltiples ramales que en él convergen, que su puesta al día y su potenciación deberían tener la máxima prioridad, similar a la de la lista 0 del *Informe Van Miert* que recoge los proyectos europeos que han de estar concluidos antes de 2010.

- Por todas estas razones, a iniciativa de la Sociedad civil, particularmente del mundo empresarial, se ha constituido en Bruselas la **Asociación**

herramienta de desarrollo económico así como una alternativa eficaz y eficiente al Transporte por carretera.

- La Asociación **FERRMED** está abierta a la incorporación de miembros provenientes del mundo empresarial, profesional, sindical e institucional del conjunto de la **Unión Europea** y, en estos momentos cuenta ya con la adhesión de importantes empresas, puertos, Cámaras de comercio y Asociaciones patronales y profesionales. Hay que destacar la im-



**FERRMED**, sin ánimo de lucro, con el objeto de lograr lo antes posible que este eje ferroviario reúna las condiciones de continuidad, interoperatividad, capacidad y velocidad necesarias, para que sea una potente

portancia del colectivo de la Ingeniería Industrial española, que cuenta con los **Colegios Oficiales de Ingenieros Industriales** de Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia y Andalucía Oriental como Miembros de la

Asociación. Cuantas más sean estas adhesiones, mayor será la capacidad de actuación como lobby.

### 3. DESCRIPCIÓN SUCINTA

El Eje FERRMED discurre a través de uno de los encaminamientos naturales más importantes de Europa. En efecto, se trata de la ruta que, a través de los valles del Rin y del Ródano, de toda la costa mediterránea de Provenza, del Languedoc y de la Península Ibérica, une el corazón de Europa con el Norte de África desde

ca del 50% de la población de la **Unión Europea** y del orden del 60% del PIB (curiosamente, la mayoría de las comunidades y regiones de influencia directa, principalmente a causa del déficit en infraestructuras básicas, presentan un PIB inferior a la media de la UE 15).

Además, se trata de un eje que conecta las fachadas portuarias y los corredores fluviales más importantes de Europa y facilita, por tanto, el comercio intracomunitario e intercontinental, así como la potenciación de

La Asociación FERRMED está abierta a la incorporación de miembros provenientes del mundo empresarial, profesional, sindical e institucional del conjunto de la Unión Europea

tiempos inmemoriales. Además, es también el camino más rápido de interconexión entre el Mar del Norte y el Mediterráneo Occidental.

Todo este recorrido carece de obstáculos geográficos importantes, lo que facilita que por él transcurran las vías de comunicación más relevantes de Europa, desde el tiempo del Imperio Romano hasta nuestros días. Es pues, un corredor idóneo para establecer un eje ferroviario potente para el Transporte de mercancías.

El tronco principal del eje se inicia en Algeciras y acaba en Duisburg. Tiene una longitud aproximada de 2.500 kilómetros. En la parte francesa del recorrido, sigue el trazado de la Magistral Eco-Fret. En el sector español, discurre cercano a toda la costa mediterránea desde el Estrecho de Gibraltar hasta el Cabo de Creus.

Por los múltiples ramales de interconexión que confluyen en el mismo, se puede decir que es el gran eje vertebrador de la Europa Occidental. Las áreas de influencia directa y próxima representan en su conjunto cer-

una macro región económica en el Mediterráneo Occidental, incluyendo los países del Magreb.

Por otro lado, el Eje FERRMED es un eje intermodal y sostenible en línea con las políticas europeas de Transporte y medioambientales.

### 4. CARACTERÍSTICAS REQUERIDAS

Como objetivo final, después de etapas sucesivas de mejora de las líneas existentes en el eje, de acuerdo con los volúmenes de circulación previstos, se requiere disponer de una línea dedicada al tráfico de mercancías.

Las características de esta línea deberían ser las siguientes:

- Ancho de vía: UIC.
- Vía doble en todo el recorrido.
- Perfil del recorrido con pendientes inferiores al 12,5‰ (sólo, excepcionalmente, hasta 15‰), limitando la longitud de las rampas.

- Trazado, apartaderos y estaciones aptos para trenes de 1.500 metros y de hasta 3.600 toneladas.

- Tracción eléctrica en todo el recorrido (a ser posible, con idéntico voltaje en todos los tramos).

- Instalación del equipamiento para la circulación en contravía / banalización y aplicación general del ERTMS.

### 5. PLAN DE ACCIÓN

Las principales líneas de acción de la Asociación FERRMED para 2005 son las siguientes:

- Realización de un estudio técnico y argumental completo del proyecto.

- Divulgación del proyecto en toda la Unión Europea Occidental y captación de nuevos miembros.

- Presentación del proyecto a las Instituciones europeas, estatales y regionales afectadas por el tronco principal del Eje y sus ramales más importantes, para que se tomen las decisiones pertinentes para su potenciación.

- Recoger, plantear, defender y transmitir las demandas inherentes al proyecto ante todo tipo de instancias, y participar en equipos de trabajo con las diversas Administraciones, para avanzar en la consecución de los objetivos previstos y lograr la inclusión del **Eje FERRMED** en los programas estatales y europeos de máxima prioridad.

### 6. CÓMO ADHERIRSE A FERRMED

A través de la web ferrmed.com se pueden descargar los documentos de adhesión pertinentes, y en el apartado "miembros" se puede consultar la relación de empresas y entidades que ya han formalizado su participación. ■