

## **DOCUMENTO DE SINTESIS DEL SOBRE LOS PROYECTOS A PRIORIZAR PARA LAS REGIONES DE LA CIM RESPECTO A LOS CORREDORES QUE AFECTAN AL MEDITERRANEO**

Consideraciones generales:

Este documento recoge las prioridades regionales respecto a los corredores que afectan al Mediterráneo, teniendo en cuenta las prioridades estatales y el comprehensive network TEN-T, en concreto: infraestructuras específicas, estudios correspondientes, posibilidades esquemas de financiación público – privada.

Remarcar la importancia de las ramificaciones del corredor lineal en el territorio para el desarrollo socio-económico de nuestras regiones.

### ANDALUCIA (ES)

#### **1.- El tramo Algeciras-Bobadilla, que forma parte de la línea Algeciras-Madrid.**

Esta línea tiene que estar finalizada antes del 2020, de acuerdo con lo aprobado en el Reglamento por el que se crea el Mecanismo “Conectar Europa”.

este tramo, ya desde el año 2004, figuraba en la lista de los 30 Proyectos Prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte declarados de interés europeo, concretamente en el nº 16: Algeciras-Sines-Madrid-París.

Esta infraestructura conecta el puerto de Algeciras, el primer puerto español por movimientos de mercancías, y el primero del Mediterráneo si atendemos al movimiento de contenedores, con la Red Transeuropea de Transporte. Según los datos dados a conocer recientemente por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), movió el pasado año 4´34 millones de TEUs, manipulados en las terminales de APMT y TTI Algeciras, lo que significa que el 31´2% de los contenedores que tocan puerto español ya lo hacen por Algeciras. Además hay que señalar los 250.000 vehículos que cruzan el Estrecho y recorren la Península por carretera, con los problemas de sostenibilidad ambiental y de contribución al cambio climático que ello supone.

Andalucía quiere reivindicar en este Foro del Corredor Mediterráneo (y asimismo en el Foro del Corredor Atlántico, del que también forma parte) un compromiso fiable de las autoridades europeas y del gobierno de España, con un cronograma detallado y asignaciones presupuestarias, para que este tramo esté operativo antes del 2020.

**2.- Que entre las prioridades del Corredor Mediterráneo, a completar antes del 2020, se incluya la ejecución del mismo hasta la provincia de Almería.**

En caso contrario Andalucía Oriental quedaría descolgada del ramal costero del Corredor Mediterráneo durante años, y sin tener acceso a la Red Transeuropea de Transporte. Cabe recordar que sólo el sector hortofrutícola de la provincia de Almería exporta más de un millón de toneladas al año, lo que supone más de 30.000 camiones.

Varios tramos de esta línea ya se encuentran con la plataforma casi finalizada, y se han concluido importantes obras como los túneles de Sorbas. En total Adif ha invertido ya en la línea más de 600 M€. Inversión que quedaría enterrada si no se acomete la finalización de la línea en los próximos años.

La Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, elaboró en el año 2011 un estudio de demanda que da soporte a estas reivindicaciones, realizado en el marco del proyecto PIRENE IV-INTERREG III.

**3.- Por último como criterio general a defender por las regiones en el Foro, se considera la necesidad de que el corredor conecte con las áreas logísticas existentes o planificadas que encuentre a su paso, aunque no estén dentro de la Red Básica de nodos, pues son estas infraestructuras los puntos óptimos de acceso a los corredores de las mercancías.**

CATALUNYA (ES)

**1.- Disponer de un Corredor Mediterráneo que permita la circulación de material rodante ferroviario de los 2 anchos que operativos: el ibérico y el UIC.**

Independientemente de la solución técnica aplicada para asegurar esta interoperabilidad de la infraestructura ferroviaria, el objetivo es asegurar la posibilidad de circulación a lo largo de todo el trazado del CMED, tanto de trenes de ancho ibérico como de ancho UIC.

Este objetivo es coherente con el objetivo europeo de "garantizar la integración óptima y la interoperabilidad de los modos de transporte", planteado en las orientaciones, y específicamente con el de "la migración al ancho de vía nominal de 1435 mm".

**2. Disponer de las conexiones viarias y ferroviarias con los puertos catalanes incluidos en la red transeuropea de transportes básica: Puerto de Barcelona y Puerto de Tarragona**

La red transeuropea de transportes se estructura en dos capas: una red global que incluye todas las infraestructuras existentes y planificadas de la

RTE-T y de una red básica compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo europeos. Siguiendo esta lógica, el 80-85% del presupuesto del instrumento financiero de la RTE-T "Mecanismo Conectar Europa" se destinará a desarrollar los proyectos de la red básica.

Los corredores que conforman la RTE-T básica están definidos en base a unos nodos básicos y unos arcos multimodales conectando estos nodos. Los nodos son: urbanos, puertos, aeropuertos y terminales intermodales.

Uno de los principales compromisos establecidos en la política de RTE-T es Los puertos marítimos de la red básica indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con las infraestructuras de transporte por ferrocarril y carretera y, en lo posible, con las de transporte por vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2030, salvo que haya limitaciones físicas que impidan dicha conexión.

### **3. Tener en funcionamiento las plataformas logísticas estratégicas y sus conexiones a la red transeuropea de transportes básica: Vilamalla, Terminal de autopista ferroviaria en el puerto de Barcelona, BASF y La Llagosta**

Las conexiones ferroviarias de los nodos logísticos al tronco principal del corredor mediterráneo son ramales indispensables para garantizar que la circulación de mercancías por el CMED ferroviario.

Las plataformas de Vilamalla, puerto de Barcelona, BASF y la Llagosta son terminales estratégicas para el desarrollo de los servicios ferroviarios en el CMED.

Las plataformas logísticas, como terminales de intercambio modal y como focos de carga, junto con los nodos urbanos y los puertos y aeropuertos, son los nodos definidos en la política europea que deben ser conectados a la red viaria y ferroviaria transeuropea básica, que incluye el CMED.

### **4. Tener conectados los principales aeropuertos a la red ferroviaria de alta velocidad: Barcelona y Girona**

Las conexiones de los aeropuertos de Barcelona y Girona a la infraestructura ferroviaria de alta velocidad en Catalunya forman parte del propio CMED y como tales son prioridades recogidas en las orientaciones de la RTE-T. El aeropuerto de Barcelona forma parte de la RTE-T básica y el de Girona es uno aeropuerto estratégico para el sector turístico catalán.

Ambas ciudades disponen de alta velocidad y sólo deben completarse sus ramales de conexión con los respectivos aeropuertos.

Incluye aspectos como la promoción de terminales logísticas o las conexiones viarias y ferroviarias en los puertos de Barcelona y Tarragona

### **5. Eliminación de cuellos de botella infraestructurales y operacionales**

Se refiere a la eliminación de cuellos de botella infraestructurales y operacionales, a la existencia de líneas diferenciadas por viajeros y mercancías allí donde la demanda lo justifique o la formación de trenes y apartaderos de 750 m. de longitud, entre otras

La eliminación efectiva de los cuellos de botella es una de las principales razones por las que la red básica transeuropea de transportes se desarrolla mediante unos corredores de transporte. Siendo el CMED uno de los 9 corredores que conforman dicha red, la eliminación de los cuellos de botella en toda su definición, es destinataria prioritaria de los instrumentos de financiación europeos para el desarrollo de la RTE-T.

Como se define en las orientaciones, un cuello de botella es una barrera física, técnica o funcional que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos.

La Generalitat de Catalunya es socio líder de un proyecto europeo, iFreightMed, para la promoción de servicios ferroviarios de mercancías sobre las infraestructuras ferroviarias actuales y futuras de europeas, que ofrecerá como resultado una lista sobre las medidas necesarias para la superación de todos los tipos de cuellos de botella que entorpecen actualmente el desarrollo de servicios ferroviarios para mercancías. Los resultados de este proyecto deberán tenerse en cuenta en la persecución de este objetivo.

## MURCIA (ES)

El corredor mediterráneo en la Región de Murcia, concentra las principales expectativas en el modo ferroviario.

La modernización de la red ferroviaria en la Región se establece mediante el despliegue de la alta velocidad en la Región con el acceso a Murcia de la LAV Madrid-Levante por Alicante, la alta velocidad Murcia-Cartagena y la prolongación del corredor mediterráneo con la LAV Murcia-Almería, que pasado Lorca establece la conexión ferroviaria con Andalucía y el cierre de la sección del corredor por la costa hasta Algeciras.

En mercancías, la especialización de líneas, como objetivo del corredor mediterráneo, puede materializarse en la Región mediante la reposición de la línea convencional para uso preferente de mercancías al mismo tiempo que se ejecuta en el corredor la línea de alta velocidad.

Así se plantea en la línea Murcia-Cartagena que incorpora el acceso de mercancías al Puerto de Cartagena, en la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Murcia (RAF de Murcia), en la línea Murcia-Lorca para los tramos previstos con plataforma para 3 vías de la LAV y entre Lorca y el límite con la provincia de Almería para la conexión Lorca-Granada por el interior, y está planteado en el PITVI 2012-2024 del Ministerio de Fomento para la línea Chinchilla-Cartagena entre Murcia y Chinchilla con la conversión de la línea convencional a la LAV Murcia-Albacete.

Esta especialización de la línea convencional para mercancías, incluso se ha propuesto por la Región de Murcia al Ministerio de Fomento inicialmente en la reposición de la línea convencional Murcia-Alicante, ocupada por el corredor centro de la línea de alta velocidad entre Murcia y Elche, y después en la nueva conexión Murcia-Monforte.

A continuación se señalan las actuaciones prioritarias para la Región de Murcia tanto en la red como en los nodos principales, con especial incidencia en aquellos problemas de accesibilidad y conexiones pendientes, y en las necesidades de capacidad y especialización de líneas, que en la actualidad constituyen los principales cuellos de botella en la Región.

### **1.- Interoperabilidad corredor mediterráneo: Ancho estándar a corto plazo en la conexión con Murcia y el Puerto de Cartagena.**

Las actuaciones prioritarias en la Región de Murcia están incluidas en el Proyecto de Implantación del Ancho Estándar Europeo entre Barcelona y Murcia/Cartagena que desarrolla el Ministerio de Fomento con el objetivo de la conexión al corredor mediterráneo del Puerto de Cartagena y la Terminal de cargas de Murcia en el horizonte de 2016.

Estas actuaciones resultan fases intermedias en la compleción de los accesos en alta velocidad a Murcia y Cartagena

En esta primera fase del corredor mediterráneo, la Región de Murcia considera prioritario también la ejecución de la **conexión con el corredor de la Terminal Intermodal de la ZAL Murcia**, mediante la prolongación del tercer carril hasta Sangonera y la ejecución del ramal de acceso a la terminal en el horizonte del año 2017, que posibilitan el desarrollo del centro logístico y primera fase de la ZAL cuya puesta en servicio se prevé para esa fecha.

De la misma forma, para que en el año 2016 se complete la **Conexión del Puerto de Cartagena con el corredor**, es necesario incluir la prolongación de la red ferroviaria hasta la ampliación de la dársena de Escombreras, la ejecución de las terminales ferroportuarias de esta dársena y la adecuación de la estación de apoyo de Escombreras a la nueva funcionalidad ferroviaria. Estas actuaciones suponen la completa conectividad del actual Puerto de Cartagena con el corredor.

Para una fase posterior resulta imprescindible la conexión viaria y ferroviaria del corredor con el nuevo Puerto de Contenedores del Gorguel y con la ZAL de Cartagena-el Gorguel, actuaciones incluidas en el PITVI 2012-2024 del Ministerio de Fomento.

### **2. Integración urbana del ferrocarril en Murcia.**

El proyecto de integración urbana del ferrocarril en Murcia posibilita la permeabilización del actual trazado ferroviario, mediante el soterramiento y depresión a cota del soterramiento de un tramo de 7,8 km del pasillo ferroviario central entre Los Dolores y Nonduermas, en el que se incluye la construcción de la nueva estación intermodal de Murcia.

El proyecto, que remodela la red arterial ferroviaria, atendiendo a la nueva funcionalidad de la llegada de la alta velocidad a Murcia tiene aprobado el **Estudio Informativo y formulada la Declaración de Impacto Ambiental**.

Actualmente, **está aprobado también el proyecto constructivo de la primera fase de la integración para la licitación de las obras**, que incluye la permeabilización de un primer tramo que asegura el acceso de la alta velocidad a Murcia en 2015.

Sin embargo, las restantes fases de la integración, exigen una importante inyección de fondos públicos en este proyecto, cuyo coste se evalúa por encima de los 400 millones de euros y una previsión de puesta en servicio en el año 2018, constituyendo un hito de especial importancia la construcción de la nueva Estación Intermodal de Murcia.

### **3. La Plataforma Logística Intermodal de Murcia (ZAL de Murcia).**

La ZAL de Murcia, con la Terminal ferrocarril-carretera (terminal intermodal) y las instalaciones logísticas asociadas, constituye un nodo multimodal de la Red Transeuropea de Transportes conectado al corredor mediterráneo.

Como proyecto prioritario del corredor garantizará la interconexión e integración efectiva de los modos de transporte, desarrollando los servicios intermodales y la innovación en el transporte para el despliegue de la actividad logística en la Región.

La ZAL se ubica en el Complejo de Actividades Económicas, Industriales y Dotacionales (CAEDI) de la zona oeste de Murcia, adyacente al futuro Complejo Industrial-Agroalimentario de Murcia (Med-Food), y dispondrá de una superficie de dos millones de metros cuadrados.

Actualmente están realizados los estudios territoriales, urbanísticos y de mercado logístico de la ZAL de Murcia que han permitido seleccionar la alternativa más adecuada, evaluar la demanda potencial de servicios logísticos, y obtener los tráficos susceptibles de pasar al ferrocarril para el análisis de la viabilidad de la actuación.

La fase I incluye la terminal intermodal y las instalaciones logísticas de apoyo que en conjunto forman el Centro Logístico de la ZAL.

Esta primera fase de la ZAL de Murcia tiene una superficie de 733.549 m<sup>2</sup>, ocupando el Centro Logístico (área logística intermodal + terminal intermodal) 530.942 m<sup>2</sup>, de los que más de 140.000 se destinan a la terminal intermodal.

El importe de la inversión de la primera fase para la puesta en marcha del Centro Logístico y la primera fase de la ZAL en el horizonte del año 2017 se evalúa en aproximadamente 76 millones (incluidos suelo y obras en ejecución material), y del conjunto de la ZAL en casi 120 millones de euros, con horizonte en 2020.

#### **4. El Puerto de contenedores del Gorguel (Puerto de Cartagena).**

El Puerto de Cartagena es nodo principal de la Red Transeuropea de Transportes, vinculado al corredor mediterráneo.

Las inversiones realizadas en los últimos años, especialmente la ampliación de la dársena de Escombreras, han consolidado el Puerto de Cartagena como puerto industrial de primera magnitud en tráfico de graneles, ocupando entre el cuarto y quinto puesto de los puertos españoles por volumen de mercancías.

Sin embargo el cuello de botella del Puerto se encuentra en el bajo volumen de tráfico de contenedores, mercancía general y ro-ro, dada las limitaciones de las dársenas urbanas de San Pedro y Santa Lucía para el desarrollo de estas actividades.

Ante las excelentes perspectivas del Puerto de Cartagena para la captación de tráficos de contenedores provenientes de las grandes rutas transoceánicas que discurren por el Mediterráneo entre el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar, la Autoridad Portuaria de Cartagena realizó los estudios necesarios para el desarrollo de una nueva dársena que permitiera el atraque de los grandes buques portacontenedores.

La función del Puerto de Cartagena como puerta sur de entrada de mercancías al centro neurálgico de Europa y de enlace con el Norte de África y el Magreb, posibilita una sustancial ampliación del hinterland del Puerto en mercancía general con el tráfico import-export generado.

Las obras de la primera fase del Puerto de Contenedores de Gorguel, se iniciarían en 2016-2017 y se pondría en servicio en 2022 con inicio de actividades en 2020.

Del estudio de demanda de tráfico realizado y considerando un escenario de crecimiento moderado se desprende que ya en 2020 se moverían 1 millón de TEUS en el nuevo puerto; 1,8 millones en 2022; 2,2 millones en 2025 y 2,6 millones en 2030.

Para la segunda fase (2030-2040), en 2035 con las obras completamente terminadas y manteniendo el mismo escenario de crecimiento moderado se operarían 3 millones de TEUS y 4 millones en 2040.

Este incremento de la mercancía contenerizada exige unas adecuadas conexiones viarias y ferroviarias del corredor mediterráneo con el Puerto que permita la multimodalidad del transporte y el desarrollo de instalaciones logísticas e intermodales, que doten de una mayor capacidad logística al Puerto de Cartagena, y aporten valor añadido adicional al sector del transporte.

El proyecto se encuentra actualmente en fase de aprobación del Plan Director del Nuevo Puerto de Contenedores, que incluye la Evaluación Ambiental Estratégica, para pasar a la elaboración del proyecto constructivo a ejecutar por fases, estando prevista la primera para 2022 con inicio ya de actividades en 2020, y la segunda para 2030 con posible inicio en 2025.

El Puerto de Contenedores del Gorguel, se desarrollará por la Autoridad Portuaria de Cartagena con fondos públicos. Conforme señala el Plan Director, para la primera fase está previsto un inversión de 940 millones de euros incluidos los equipos de la terminal, estos últimos a cargo de los concesionarios de las nuevas terminales.

Además de forma complementaria habrá que asegurar en ese plazo las inversiones de conexión viaria y ferroviaria con el corredor mediterráneo evaluadas preliminarmente en 40 y 65 millones de euros respectivamente.

En cuanto a la Zona Logística Portuaria para ampliar la capacidad logística y multimodal del Puerto de Cartagena, está previsto el desarrollo de la ZAL de Cartagena el Gorguel en el horizonte de la primera fase del Puerto de Contenedores (2020). Esta ZAL incluirá una terminal intermodal (ferrocarril-carretera) asociada a la instalación logística.

## **5.- Prolongación del Corredor Mediterráneo:**

Proyectos prioritarios del corredor son la prolongación desde Murcia a Cartagena de la línea de alta velocidad y el acondicionamiento de la línea actual Alquerías (El Reguerón)-Cartagena para mercancías, la prolongación hacia Andalucía mediante la línea alta velocidad Murcia-Almería y el acondicionamiento de la línea convencional actual Murcia-Lorca-Aguilas

### **Conexión Murcia-Cartagena.**

**Entre Murcia y el Reguerón** (Alquerías) el acceso es común a la línea de alta velocidad Madrid-Levante, tramo Monforte del Cid-Murcia. **Entre el Reguerón y los accesos a Cartagena**, el proyecto se encuentra pendiente de la aprobación definitiva del Estudio Informativo y de la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental.

**El tramo de los accesos a Cartagena por la Variante del Bº Peral**, que actualmente se prevén hasta una nueva estación término en la zona de Mandarache, tiene aprobado el Estudio Informativo y formulada la Declaración de Impacto Ambiental, estando pendiente la terminación del proyecto constructivo de la nueva estación término.

El importe de las obras de la conexión en alta velocidad Murcia-Cartagena, incluida las obras de acondicionamiento de la línea convencional y el ramal de conexión Alicante-Cartagena se elevan a 490 millones de euros. Los accesos de Cartagena se habían calculado inicialmente en un coste de 120 millones de euros, importe que se verá reducido en más del 50% con la solución adoptada del traslado de la estación término.



El objetivo es que el acceso en ancho UIC al Puerto de Cartagena mediante la ejecución del proyecto de implantación del tercer carril en el Corredor Mediterráneo, acondicionando la línea convencional Murcia-Cartagena, se produzca en el año 2016, y la llegada de la alta velocidad a Cartagena en el año 2018.

### **Conexión Murcia- Almería.**

La prolongación del corredor mediterráneo hacia Andalucía se materializa con la conexión en alta velocidad Murcia-Almería.

En la Región de Murcia, el trazado de alta velocidad sigue sensiblemente la línea actual Murcia-Lorca-Águilas, y se planteó inicialmente como un acondicionamiento de ésta para tráfico mixto y prestaciones de 200km/h.

No obstante los proyectos de la línea entre Murcia y Lorca se desarrollan para una doble vía de alta velocidad a 250 km/h independiente de la línea actual, que se reponía para tráfico preferente de mercancías en su misma plataforma en los tramos paralelos a la alta velocidad, o mediante variantes de tercera vía en la plataforma de la alta velocidad en los tramos restantes.

Desde Almendricos (Lorca) la continuidad hacia Andalucía no se realiza recuperado la antigua línea Lorca-Baza que conectaba Murcia con Granada por el interior, sino mediante una nueva línea de alta velocidad por la costa hasta Almería para 250 km/h y tráfico mixto.

En cuanto a obras realizadas en la Región, desde Sangonera hasta Lorca, están ejecutadas las obras de plataforma de los tramos Alhama-Totana y Totana-Lorca, preparada para tres vías, dos para alta velocidad y una tercera para mercancías, con una longitud total de 14,13 kilómetros.

Con el anterior criterio de acondicionamiento de la línea actual se ejecutó la plataforma de duplicación del tramo Sangonera-Librilla de 7,35 km de longitud.

Con proyectos redactados y pendientes de licitación de las obras desde hace ya 3 años se encuentran los tramos de la Variante de Librilla-Alhama y la Variante de Totana, también con plataforma para tres vías y presupuesto cercano a los 250 millones de euros, con una longitud total de 22 kilómetros.

Por último, está pendiente la redacción del proyecto de la Travesía de Lorca de 14,9 km, que incluye los 4 kilómetros de la integración urbana del ferrocarril en la ciudad. El importe aproximado de la travesía sería de 200 millones de euros, para la alternativa de soterramiento del tramo de integración según el estudio informativo en realización; esta solución está excepcionada de declaración de impacto ambiental.

Desde Lorca hasta el límite de provincia el tramo Lorca-Almendricos y la Variante Almendricos-Pulpí se encuentran en fase de redacción de proyecto, el primero pendiente de aprobación y el segundo paralizado.

En resumen, el importe de las obras pendiente de licitar en el tramo Murcia-Lorca se sitúa en más de 550 millones de euros. Este primer tramo de la prolongación se considera indispensable para **asegurar la llegada de la alta velocidad a Lorca en el horizonte del año 2018.**

Para la continuidad de la línea hacia Almería son necesarias importantes inversiones, evaluadas por ADIF en más de 1.000 millones de euros, que habrá que ejecutar en el período 2014-2020 de forma necesaria para la conexión del corredor con el eje transversal andaluz y a través de este con el Puerto de Algeciras, y la culminación de la sección del corredor por la costa.

Para la especialización del corredor de mercancías, se considera idónea la consolidación de la tercera vía entre Murcia y Lorca, reponiendo la línea actual al mismo tiempo que se ejecuta la línea de alta velocidad, y la prolongación de esta tercera vía hasta Almendricos o hasta las inmediaciones del límite de provincia, donde se produciría la bifurcación de la línea hacia Granada, para desarrollar la conexión Lorca-Granada por el interior.

En una posterior fase podría plantearse la duplicación de esta tercera vía

Este nuevo enlace con Andalucía por el interior se traduce en un by-pass del corredor que recupera la línea Almendricos-Guadix extinguida en 1984. Produce importantes ahorros de tiempo al acortar distancias entre Levante y Andalucía, y en consecuencia resulta altamente competitivo por la reducción de los costes de transporte.

En el modelo a largo plazo (2025) del corredor, la conexión de Murcia con Andalucía se realizaría con una doble línea desde Lorca: una doble vía en alta velocidad y tráfico mixto hasta Almería y otra convencional en reposición de la antigua línea entre Lorca y Granada por la comarca del Valle del Almanzora.

## **6.- Cuellos de botella en el corredor de mercancías a medio plazo, en la Región de Murcia.**

### **6.1 Conexión de mercancías Murcia-Monforte**

En el medio plazo, las mejoras en la capacidad y las prestaciones para los tráficos de mercancías en el corredor en el tramo Murcia-Alicante, exigen la construcción de una nueva conexión de mercancías entre Murcia y Monforte, para enlazar con la línea de ancho mixto especializada Alicante-La Encina.

Esta conexión se encuentra en estudio de viabilidad por el Ministerio de Fomento.

La alternativa de paso por Chinchilla-La Encina supondría un estrangulamiento del corredor para las mercancías del sur de Alicante, Murcia y Andalucía, dado que el recorrido se aumenta en más de 130 km

respecto de la conexión propuesta, con un incremento de costes que supone una pérdida de eficiencia y competitividad del corredor de mercancías.

Por tanto y en línea con el objetivo del corredor mediterráneo de una doble vía electrificada e interoperable para tráfico exclusivo de mercancías independiente del tráfico de viajeros, se propuso **la conexión Murcia-Monforte de mercancías en reposición de la línea convencional Murcia-Alicante.**

Esta conexión podría realizarse por etapas, con una primera fase entre Monforte y Crevillente/Elche en paralelo al corredor AVE y una segunda entre Crevillente/Elche y Murcia.

En función de los resultados del proyecto de implantación del ancho estándar en el tramo Murcia-Alicante, es previsible que la primera fase de la conexión pueda estar en servicio en el horizonte 2020, y que en ese horizonte sea posible disponer de los proyectos constructivos para iniciar las obras de la fase siguiente.

## **6.2 Circunvalación de Murcia para mercancías**

Para evitar el paso de trenes de mercancías del corredor mediterráneo conjuntamente con el resto de trenes de viajeros por el futuro túnel de Murcia de casi 8 kilómetros de longitud, incluido el paso de los trenes que transportan mercancías peligrosas procedentes del Puerto de Cartagena en dirección Madrid, sería necesario realizar un nuevo tramo en variante de la red convencional entre el Reguerón y Sangonera.

Se establece así un paso alternativo del corredor mediterráneo de mercancías en Murcia que se apoyaría en un eje viario de gran capacidad (Variante del Reguerón), utilizable también para la conexión de mercancías Cartagena-Madrid por la línea Chinchilla-Cartagena.

De otra forma este túnel, imprescindible para la integración del ferrocarril en Murcia, pasaría a convertirse en un cuello de botella del nudo ferroviario de Murcia con especial atención a las medidas de seguridad necesarias.

Para esta nueva variante se prevé la puesta en servicio en el horizonte 2020.

## **7.- Conexión entre las dos secciones del corredor: Línea Murcia-Albacete.**

Determinaciones secciones de la red global pueden formar parte del programa de trabajo del corredor mediterráneo como rutas alternativas para favorecer la descongestión de tramos del corredor o, en otros casos, actuar como ramificaciones del corredor mediterráneo de gran importancia para las conexiones interregionales y con otros corredores de la red principal.

En esta línea los estudios del corredor mediterráneo establecen la consideración de la línea convencional Murcia-Chinchilla-Albacete, para su inclusión en el Programa de Trabajo.

Las previsiones de esta línea en el PITVI 2012-2024 del Ministerio de Fomento son la conversión a alta velocidad y el acondicionamiento de la línea actual para tráfico de mercancías y cercanías.

El proyecto de la LAV Murcia-Albacete está en redacción el estudio informativo por parte del Ministerio de Fomento desde mayo de 2011.

El PITVI incluye mejoras en la línea convencional Chinchilla-Cartagena, en su tramo Murcia-Albacete consistentes en la duplicación de la vía y la electrificación.

Se trataría de un avance gradual de actuaciones en la línea convencional que posteriormente serían aprovechadas para la alta velocidad.

Las actuaciones prioritarias en este sentido son **la Variante de Camarillas y la Variante de Alcantarilla-Javalí Nuevo**, cuya puesta en servicio sería posible en el horizonte del año 2016, si se tiene en cuenta que en la variante de Camarillas están ejecutadas las obras de plataforma, y en la de Alcantarilla está redactado el proyecto básico, resultando suficiente unas inversiones de 30 y 40 de millones, respectivamente, para la terminación de las obras de la primera fase de ambas variantes (vía única).

En un horizonte intermedio 2017-2018 y de forma coordinada con las anteriores actuaciones, se podría realizar la mejora y modernización de la línea convencional: electrificación y duplicación de la vía.

Con estas nuevas prestaciones, a las que es posible añadir algunas mejoras de trazado y rectificaciones de curvas, en viajeros, además de la mejora sustancial en larga distancia, es posible la creación de nuevos servicios de cercanías en la Región (Murcia-Cieza) y de media distancia Murcia-Albacete que favorecerán la movilidad regional y la cohesión territorial.

En mercancías las mejoras de la línea tienen una importancia capital en la potenciación del hinterland del Puerto de Cartagena y la ampliación del área de influencia de la ZAL de Murcia.

El corredor interior Murcia-Albacete establece la conexión entre las dos secciones, central y litoral, del corredor mediterráneo, y por extensión la conexión del corredor Mediterráneo con el corredor Atlántico.

A través de este enlace la Región de Murcia, Alicante y Almería, quedan conectados al eje básico de mercancías que desde Valencia, la Meseta y la frontera portuguesa llega desde Madrid a Lisboa y al Puerto de Sines en Portugal, por lo que esta conexión potencia los tráficos con el centro y norte de la Península, con Portugal y con la fachada atlántica europea.

De aquí la prioridad intermedia del horizonte del año 2017 para la mejora de la línea Murcia-Chinchilla en el plan de trabajo del corredor mediterráneo.

A más largo plazo, en 2020, el objetivo sería la entrada en servicio de la línea de alta velocidad Murcia-Albacete.

## LANGUEDOC ROUSSILLON (FR)

**1. Le contournement Nîmes-Montpellier.** Le projet comprend 80 km de ligne nouvelle, dont 60 km de ligne à grande vitesse entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier) et deux gares nouvelles, à Montpellier et à Nîmes. Ce contournement ferroviaire a pour objectif d'améliorer significativement la qualité de service pour les voyageurs, avec un développement des trains régionaux et une accessibilité renforcée des métropoles régionales grâce à l'offre à grande vitesse.

Il vise également une amélioration des performances pour le transport de marchandises, notamment avec l'Espagne mais aussi vers l'Italie et l'Europe du Nord. Inscrit dans le prolongement des lignes à grande vitesse existantes Paris-Lyon et Méditerranée vers l'Espagne, le contournement de Nîmes et Montpellier constitue un maillon supplémentaire de la construction de l'Europe ferroviaire.

**2. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.** Prolongement du Contournement Nîmes – Montpellier et dernier maillon ferroviaire entre le nord et le sud de l'Europe (péninsule ibérique), la Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP), constitue un projet majeur pour la Région Languedoc-Roussillon. Elle permettra de renforcer la structure du territoire régional et son attractivité. Par ailleurs, elle a pour objectif d'améliorer, en complément de la réalisation du contournement Nîmes - Montpellier, l'offre de service des transports publics régionaux en dé-saturant l'artère littorale.

La Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan s'inscrit pleinement dans l'aménagement durable du territoire régional et permettra :

- d'assurer la connexion aux territoires européens, nationaux et internationaux ;
- de rapprocher les villes entre elles, en rendant possible des services régionaux et interrégionaux rapides ;
- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour développer le Transport Public Régional et le Fret ;
- de promouvoir les modes alternatifs à la route en cohérence avec l'engagement de la Région en faveur du développement durable, et contribuer au respect des objectifs du Grenelle de l'Environnement.

**3. Los puertos de Sète y de Port-la Nouvelle** también podrían estar afectados, ya que aunque no existe ningún proyecto en ese sentido de forma concreta por el momento, las inversiones que se han llevado a cabo van en esa perspectiva. Además hay que destacar que el Puerto de Sète forma parte de la red secundaria de la RTE-T.

## PACA (FR)

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a une situation géographique particulière avec le port de Marseille, porte d'entrée de l'Europe qui est de fait une infrastructure transfrontalière importante.

Elle est présente dans deux corridors :

- Le corridor n°3, corridor méditerranéen qui relie l'Espagne à l'Europe de l'Est. Les projets ciblés sont des projets ferroviaires reliant Lyon, Avignon et Marseille.

- Le corridor n°9, corridor nord/sud qui relie Marseille à la Grande-Bretagne, via le Bénélux. Les projets ciblés sont fluviaux sur le Rhône; portuaires avec la connexion et les terminaux multimodaux du Port de Marseille et enfin ferroviaires entre Lyon, Avignon et le port de Marseille-Fos.

1. Le terminal de transport combiné de Mourepiane: réalisation d'un chantier de transport combiné performant en continuité avec le terminal à Conteneurs et en lieu et place d'un dispositif ferroviaire à l'exploitation complexe et obsolète (chantier du Canet, triage d'Arenc).

2. Opérations d'augmentation de capacité ferroviaire et de fiabilisation du complexe ferroviaire de la ZIP de Fos sur Mer: L'amélioration de la capacité et de l'exploitation des terminaux à conteneurs du GPMM est prioritaire pour le développement du report modal. Le résultat des études permettra fin 2014 d'arrêter un scénario et les coûts associés. Les opérations consisteront notamment à augmenter le nombre de voies sur les faisceaux.

3. La création d'un point de massification ferroviaire des Bassins Ouest;

4. La réparation navale avec les formes 7 et 10

5. Etude sur le terminal trimodal de Courtine et aménagement de la plateforme fluviale de Courtine

6. Le projet de liaison fluviale qui vise à assurer la connexion directe entre les terminaux à conteneurs en darse 2 et le Rhône via le canal du Rhône à Fos dans un triple objectif: gain de temps, baisse de l'accidentologie et navigation sécurisée quelques soient les conditions météorologiques.

7. Le Terminal d'autoroute ferroviaire (Marseille-Bettembourg) sur les bassins Est, en synergie avec le futur chantier de transport combiné de Mourepiane qui vise à créer une autoroute ferroviaire entre le GPMM et Bettembourg.

8. Etude et travaux sur l'amélioration / doublement du terminal Rail-Route de Miramas et sur l'opportunité de créer un raccordement Nord.

- Enfin au titre du réseau global (périphérique), les projets d'études de grande vitesse sont finançables sur le Marseille-Toulon-Nice-Vintimille.

Ainsi à ce titre, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur souhaite vivement être présente dans le Forum consultatif du Corridor n°9 Mer du Nord – Méditerranée.

## TOSCANA (IT)

### **General introduction**

The TEN-T and CEF guidelines published in December 2013, included some of the underlying principles carried on in Tuscany Region position paper on TEN-T and CEF, although these were inflected in the light of the methodology adopted for the construction of the TEN-T.

Thus, Tuscany Region, starting from its position paper, will move in framework set out by the TEN-T and CEF regulations laid out on december 2013, to develop its priority projects.

### **CEF and TEN-T regulations**

Tuscany Region is involved on the Scandinavian – Mediterranean corridor on both the north – south central axis, and the corridor's west branch connecting the central axis to the core ports of Livorno and La Spezia. As stated in the CEF regulation, Livorno port is among the priority projects for the Scandinavian – Mediterranean corridor for "Port interconnections (further) development of multimodal platform". The Livorno and the Firenze Rail Road Terminals are nodes in the core network.

### **Project proposals on current calls**

Regione Toscana, Livorno Port Authority and the managing Company of the Guasticce freight village (i.e. Livorno Rail Road Terminal) have submitted a first Action, called 'RACCORDO', for the TEN- T Annual Call closed in March 2014. 'RACCORDO' aims to speed up the finalization of short missing rail links near the port and to set up the engineering of global port development.

### **Priorities on the core network corridors**

#### *Livorno Port and Rail Road Terminal*

The submission of the above mentioned "RACCORDO" project represents a first step, paving the way to the further completion of a Global Project, which encompasses the enhancement of efficient connections towards the hinterland, notably that of Central and Eastern European countries, and the upgrading of port infrastructure to accommodate the newest vessels entering into service.

Further steps of this Global Project, named 'Livorno Gateway Project', will be achieved within the framework of Connecting Europe Facility (CEF) in the timeframe 2014-2020. In particular, Livorno Port Authority intends to put in for the completion of physical interventions of small scale rail connections, notably:

- The direct rail interconnection between the port and the near Freight Village located in Guasticce;
- The direct connection of the Guasticce Freight Village to the Pisa-Collesalvetti- Vada railway line;
- Rail bypass for trains northbound of the Pisa railway station.

#### Firenze Rail Road Terminal

The central Tuscany Rail Road Terminal managing company is planning the expansion of freight village. Such expansion includes the design and construction of infrastructures related to urbanization, services, rail links.

#### VALENCIA (ES)

En el tema ferroviario, la prioridad es la implantación del ancho estándar europeo en todo el Corredor.

Para que funcione el Corredor Mediterráneo es necesario resolver de forma óptima las conexiones con las terminales intermodales y con los puertos. En este sentido, son de gran importancia los accesos a los Puertos de Interés General del Estado y a las plataformas logísticas planificadas por la Generalitat junto a ellos.

#### **1.- Implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo.**

El Ministerio, ha comenzado esta actuación y se ha comprometido a haber realizado la implantación del ancho estándar hasta Almussafes en 2015 y hasta Murcia/Cartagena en 2016.

Se han licitado todos los contratos previstos hasta Almussafes (15 contratos, 13 ya adjudicados).



CONTRATOS	LICITADO	ADJUDICADO	EN EJECUCIÓN
<b>INFRAESTRUCTURA. VÍA Y ELECTRIFICACIÓN.</b>			
Castellbisbal-Martorell	X	X	
Martorell-Sant Vicenç de Calders	X	X	
Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nudo de Vila-seca	X	X	
Tarragona (Vila-seca)-Vandellós, Viaducto de Cambrils	X*	X*	X*
Tarragona (Vila-seca)-Vandellós, Vía	X*	X*	X*
Tarragona(Vila-seca)-Vandellós, Electrificación	X		
Vandellós-Vinarós	X	X	
Vinarós-Castellón	X	X	
Moncófar-Castellón (renovación)	X	X	X
Castellón-Sagunto	X	X	
Sagunto - Valencia Norte	X	X	
Valencia Fuente San Luís-Almussafes	X	X	
Conexión de la línea C3 de Cercanías con Fuente de San Luis	X	X	X
<b>SEGURIDAD Y COMUNICACIONES</b>			
Castellbisbal-Vila-seca.	X	X	
Camp de Tarragona -Vandellós	X	X	
Vandellós-Valencia	X		
Castellón-Valencia Norte-Almussafes	X	X	
<b>TOTAL</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>4</b>

\* Con anterioridad a 2012

PRESUPUESTOS DE LICITACIÓN (IVA incluido)*	Millones de Euros
<b>TOTAL OBRAS LICITADAS</b>	571,8
<b>TOTAL OBRAS LICITADAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA</b>	235,0

\* No se incluyen las dos obras contratadas con anterioridad a 2012

En cuanto a obras ha comenzado el tramo Moncófar-Castellón de renovación de vía y la conexión de Valencia San Isidro con Fuente San Luis, al sur de la ciudad de Valencia.

Estamos muy pendientes de como evoluciona la actuación en el tramo Castellón-Vandellós puesto que estaba previsto que ese tramo quedase únicamente en ancho internacional pero el Ministerio ha anunciado que está replanteandose y que igual incorpora un tercer carril tras las peticiones de los empresarios del sector.

No sabemos como va a afectar la decisión final que adopte el Ministerio si finalmente cambia de solución a los tiempos de ejecución, puesto que los proyectos licitados no contemplaban este tercer carril.

Consideramos que se debe llegar a toda la Comunidad, y por tanto a Murcia y Cartagena, puesto que están muy próximos a la provincia, en los plazos en los que se comprometió el Ministerio.

Nos preocupa especialmente el tramo Xàtiva-La Encina, cuyas obras se iniciaron y se pararon. Su puesta en servicio permitiría, además del paso de mercancías en ancho estándar en el Corredor, la circulación del AVE Regional Castellón-Valencia-Alicante que es fundamental para la Comunitat Valenciana. Estimamos que sólo falta una inversión de unos 180 millones de Euros para finalizar las obras que como decimos están empezadas y paradas a mitad.

## **2.- Accesos a Puertos**

Los puertos de interés general del Estado situados en el Corredor deberán contar con acceso en ambos anchos, para garantizar los tráficos en ancho estándar por el corredor y en ancho ibérico al interior de la península. Para ello deberán instalar tercer carril en sus vías.

En los puertos de Castellón y Sagunto se está trabajando también en unos nuevos accesos.

### Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón:

El ministerio está redactando el estudio informativo de este nuevo acceso ferroviario que se encuentra en tramitación. El estudio informativo, fue sometido a trámite de Audiencia e Información Pública en marzo de 2013. En febrero de 2014 se solicitó la ampliación de algunos aspectos del Estudio de Impacto Ambiental por parte del MAGRAMA. Esta documentación complementaria se ha remitido al MAGRAMA y a otras administraciones (Generalitat Valenciana, entre otras) en agosto de 2014.

### Nuevo acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto.

El 20 de febrero de 2014 se publicó en el BOE la Resolución de 30 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acceso Ferroviario al puerto de Sagunto.

El Ministerio está redactando el proyecto constructivo.

### **3.- Terminales intermodales**

Para la efectiva realización del Corredor Mediterráneo, que permitirá la conexión de la red ferroviaria en ancho estándar con el resto de la red europea es asimismo prioritario contar con plataformas logísticas para permitir la concentración de la carga y, de este modo, poder hacer un uso óptimo de dicha infraestructura.

La Generalitat Valenciana planificó una red de nueve nodos logísticos cuyas instalaciones enlazarán el territorio de la Comunidad en toda su extensión geográfica para permitir la distribución de mercancías desde y hacia el resto de España y Europa.

La red tiene dos niveles de prioridad, un nivel prioritario, con los Nodos vinculados a los Puertos de Castellón, Sagunto, Valencia y Alicante, con tres modos de transporte (marítimo, carretero, ferroviario) y que se sitúan todos ellos en el Corredor Mediterráneo.

En segundo lugar, irían una serie de nodos Vinaroz-Benicarló, Utiel, La Costera, Villena y La Vega Baja, con dos modos de transporte (carretero y ferroviario) algunos de ellos en el Corredor y otros no.

En noviembre de 2013 la ministra de Fomento presentó la "Estrategia Logística de España", que recoge 18 líneas de actuación prioritarias, una de las cuales es "el impulso a las nuevas terminales logísticas estratégicas y prioritarias".

En esa línea, en febrero de 2014 la Generalitat Valenciana ha firmado un Protocolo de colaboración con el Ministerio de Fomento para el desarrollo de la red de infraestructuras nodales del PITVI 2012-2014 -que incluye los 4 nodos vinculados a los puertos de interés general: Castellón, Sagunto, Valencia y Alicante.

El nodo logístico que se encuentra más avanzado es Fuente de San Luis, junto al Puerto de Valencia. En esta actuación la práctica totalidad de los terrenos pertenece a la Generalitat y se está trabajando en la definición de la terminal ferroviaria.

A este respecto, se considera que la Terminal Intermodal y Logística de Fuente de San Luis debe considerarse prioritaria a nivel estatal y promoverse su desarrollo para que esté operativa a la mayor brevedad posible, en relación con la puesta en servicio del Corredor Mediterráneo.

En el nodo logístico de Valencia se cuenta también con la PLV, en Riba-roja, que se encuentra operativa.

La situación de los otros tres nodos, incluidos en el Protocolo, es la siguiente.

La PLC de Castellón, cuenta con un Plan Especial de Reserva de Suelo. Actualmente el Ministerio de Fomento está trabajando en el nuevo acceso ferroviario sur al Puerto de Castellón, cuyo Estudio Informativo está en desarrollo, y la terminal ferroviaria prevista se tendrá que adecuar a dicho trazado.

El nodo logístico de Sagunto cuenta con Parc Sagunt I, ya desarrollado y con Parc Sagunt II y una terminal ferroviaria. Cuenta con la reserva de suelo ya aprobada. Este año el Estudio Informativo del nuevo acceso ferroviario al Puerto de Sagunto obtuvo la DIA y el Ministerio está redactando el proyecto de construcción. Una vez esté bien definido se podrá concretar la terminal ferroviaria.

El nodo logístico de Alicante contaba con un Plan Especial de Reserva de Suelo que fue aprobado definitivamente. Sin embargo, ha habido una sentencia en contra de dicho Plan y se está a la espera de resolución del recurso de amparo interpuesto por la Generalitat. Por otro lado, el Plan Especial de Ordenación que ya salió a información pública, está en tramitación aunque algunos aspectos siguen pendientes de definirse. La reciente firma del "Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para el desarrollo de la Red de Infraestructuras Nodales del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2102-2024)" permitirá crear una comisión de trabajo para llegar a consensuar la solución final.