



Revisión de la Red Transeuropea de Transportes

## La Unión Europea acepta la propuesta del Gobierno de España sobre Redes Transeuropeas de Transporte

- La Comisión Europea contempla una red mallada que comprende 5 grandes corredores: Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo y Atlántico-Mediterráneo.
- Permite avanzar hacia un sistema de transportes mallado, basado en la intermodalidad, la eficiencia económica y la sostenibilidad ambiental.
- “La Comisión Europea ha recogido la filosofía que el Gobierno de España le ha trasladado”, afirma el ministro de Fomento, José Blanco.
- El Gobierno de España ha detallado a la Comisión Europea un conjunto de actuaciones que supondrán una inversión de más de 49.800 millones de euros en el periodo 2014-2020.

Madrid, 19 de octubre de 2011 (Ministerio de Fomento).

La Comisión Europea ha avalado hoy la propuesta del Ministerio de Fomento de incluir en las Redes Transeuropeas de Transportes un mapa mallado que contempla cinco grandes corredores: Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo, y Atlántico-Mediterráneo.

Con esta decisión, hecha pública esta mañana por el Vicepresidente y Comisario de Transporte, Siim Kallas, España logra que la UE ratifique su apuesta por la consecución de un sistema de transportes mallado en el que se prioriza la intermodalidad, la eficiencia económica y la sostenibilidad ambiental.



El ministro de Fomento, José Blanco, se ha mostrado satisfecho al conocer que “la Comisión Europea ha recogido la filosofía que el Gobierno de España le ha trasladado” y ha añadido que ésta decisión supondrá, en el ámbito de las infraestructuras y el transporte, “un segundo esfuerzo modernizador para nuestro país”.

### **El nuevo modelo de la Red Transeuropea de Transportes**

Desde 1996, año en que se establecen las primeras directrices de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), la UE ha sometido en dos ocasiones a esta Red a un proceso de revisión: la primera data de 2003 y la actual que se inició en 2009.

A lo largo de estos dos últimos años, la Comisión Europea y los Estados miembros han realizado el que probablemente sea el ejercicio de planificación más importante que nunca antes se ha realizado en el ámbito del transporte en Europa.

Este arduo trabajo, en el que España ha participado activamente, culmina con el establecimiento de un modelo formado por una Red Básica y otra Global. Esta última garantiza el acceso a todas las regiones de la UE con unos estándares mínimos comunes. La Red Básica, que forma parte de la Global, constituirá una malla conexas que unirá los nodos y enlaces de importancia estratégica a través de Corredores multimodales.

Para la constitución de la Red Básica, la Comisión ha identificado unos nodos primarios sobre la base de unos criterios objetivos. Por ejemplo, que sean áreas urbanas de más de un millón de habitantes o que sean puertos con un tráfico anual superior al 1% del total del tráfico de la UE.

El nuevo modelo prevé además los mecanismos para garantizar que los Estados miembros cumplen con sus obligaciones para con la Red. Así, las infraestructuras de la Red Básica deberán estar concluidas antes del fin de 2030 y las de la Red Global en 2050.



Por otra parte, la Comisión ha presentado un Reglamento financiero por el cual los Estados miembros han tenido que definir las actuaciones que pretenden realizar. Concretamente, el Gobierno español ha remitido un cuadro detallado con todas las actuaciones que deberán realizarse para cumplir con las previsiones de la Red Básica. Estas actuaciones supondrán una inversión de más de 49.800 millones de euros, en el periodo 2014-2020.

Sin embargo, las previsiones de actuación que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantizan que todas estarán plenamente operativas en 2020, diez años antes del plazo máximo fijado.

### **Sistema de transportes eficiente y sostenible**

Los corredores, que se recogen en el mapa mallado presentado hoy por la Comisión Europea, son multimodales. Es decir, todos los puertos, aeropuertos, nudos y plataformas logísticas, y centros de producción estarán conectados a ejes viarios y/o ferroviarios -y, en su caso, fluviales- de viajeros y mercancías. Lo que significa la plena interoperabilidad.

Además, la decisión de la Comisión Europea garantiza, en el ámbito del transporte ferroviario, que España supere el viejo problema que arrastra en cuanto al ancho de vía -que ha supuesto una gran barrera comercial- ya que los corredores ferroviarios deberán ser interoperables. Es decir, deberán contar con ancho internacional, sistema ERTMS y deberán estar electrificados.

Estas dos medidas, la multimodalidad e interoperabilidad, vienen a garantizar un sistema eficiente y sostenible. Esto se traduce en una reducción en los costes de las empresas, lo que, a su vez, conllevará un mayor crecimiento y desarrollo económico para nuestro país. Además, se eliminarán los cuellos de botella y se favorecerá la sostenibilidad al potenciar el modo de transporte ferroviario, el más respetuoso con el medio ambiente.



## Red de transportes mallada

La decisión de la Comisión consiste en una red conexas que abarca de una forma ordenada y coherente el conjunto del territorio nacional.

La Comisión, en el Anexo de su propuesta al Consejo y al Parlamento Europeo, recoge textualmente diez corredores que recorren Europa en distintas conexiones, de los cuales dos ejes afectan a España:

- Un Corredor del Mediterráneo, que engloba lo que el Gobierno de España denomina como Corredor Mediterráneo y Corredor Central, entra en España por Figueras y discurre hasta Algeciras y Sevilla bifurcado en dos secciones.
- Un eje Lisboa-Estrasburgo, que en España comprende el denominado Corredor Atlántico y que vertebrado todo el oeste español, desde la frontera portuguesa hasta Irún.

Además la Comisión recoge específicamente lo que denomina "otras secciones" de estos corredores de la Red Básica, en las que se encontrarían las conexiones a Galicia y a Asturias, así como el tramo Valencia-Bilbao que denominamos Corredor Cantábrico Mediterráneo, y el tramo Madrid-Valencia de lo que denominamos Atlántico-Mediterráneo.

Todo ello supone hacer realidad un mapa mallado con 5 grandes corredores multimodales (Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo, y Atlántico-Mediterráneo) conectados entre sí y que, en algunos casos, comparten algunos tramos.

Se trata de corredores, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones, que conectan los principales nodos existentes en cada corredor, ya sean ciudades, puertos, aeropuertos, grandes centros de producción y las terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos.



### Corredor Mediterráneo

El Corredor Mediterráneo se constituye en un corredor multimodal, viario y ferroviario, que conecta desde la frontera francesa los principales nodos del mediterráneo, atravesando cuatro comunidades autónomas que engloban el 40% de la población española y el 40% del PIB nacional. Se trata de un eje estratégico para España y para Europa, al permitir la conexión del sur con el centro y norte del continente.

El corredor ferroviario presentado hoy sigue el trazado previsto en el estudio elaborado por el Ministerio de Fomento. Así, conectará en la red básica las ciudades de Girona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Cartagena y Almería, y enlazará a través del eje transversal andaluz con Granada y Antequera, ciudad en la que se bifurca para finalizar en Sevilla y en Algeciras, ramal que comparte con el corredor central.

En la red global se contempla la conexión ferroviaria desde Sevilla a Cádiz y a Huelva, que estarán próximamente conectadas mediante líneas de alta velocidad, continuando hasta la frontera portuguesa. Así mismo, Málaga estará conectada con los corredores Central y Mediterráneo a través de su enlace por Antequera con la línea de alta velocidad ya existente.

En cuanto al corredor viario, el trazado de la red básica discurre por la costa desde la frontera francesa hasta Málaga, conectando todas las ciudades ya citadas, y continúa hasta Sevilla, bifurcándose en dos ramales, uno que finaliza en la frontera portuguesa pasando por Huelva, y otro, compartido con el corredor central, que termina en Algeciras, pasando por Cádiz. Además, en red global están incorporados otros viales ya existentes, como los accesos a Granada desde Lumbreras y desde Motril, así como el enlace entre Málaga, Algeciras y Cádiz.

De esta forma, tendrán acceso al corredor los puertos de Barcelona, Tarragona, Castellón, Sagunto, Valencia, Alicante, Cartagena, Carboneras, Almería, Motril, Málaga, Algeciras, Sevilla, Cádiz y Huelva.



Igualmente, está previsto el desarrollo del corredor fluvial por el Guadalquivir hasta el puerto de Sevilla, lo que refuerza el carácter multimodal y estratégico de este corredor para el tráfico de mercancías. Se trata de la primera vez que este corredor fluvial se contempla en las Redes Transeuropeas de Transportes.

Además de la conexión de los puertos, también se asegura la intermodalidad del corredor, al conectar los grandes centros de producción, como Seat-Martorell o Ford-Almussafes, así como mediante la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las siguientes: El Far- Empordà, El Vallés, El Prat, El Penedès, Castellón, Sagunto, Valencia Fuente de San Luis, Alicante, ZAL Murcia, El Gorguel, Antequera, San Roque y Sevilla.

El Ministerio de Fomento se ha comprometido a que el eje básico esté plenamente operativo en 2020. La inversión que se llevará a cabo en las actuaciones previstas entre 2014 y 2020 es la siguiente:

<b>Corredor Mediterráneo</b>	<b>19.424 M€</b>
Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia	5.930 M€
Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena-Almería	1.846 M€
Almería-Granada-Antequera-Sevilla/Algeciras	4.385 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril):	
- Barcelona-Cartagena	
- Granada-Antequera-Sevilla	3.756 M€
Acceso ferroviario a puertos	513 M€
Acceso viario a puertos	520 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	2.474 M€



### Corredor Central

El Corredor Central se constituye en un corredor multimodal, viario y ferroviario, que conecta la frontera francesa con Andalucía discuriendo por el centro de la península a través de cinco Comunidades Autónomas: Cataluña, Aragón, Madrid, Castilla-La Mancha y Andalucía.

Además, el corredor pretende desarrollar una conexión de alta capacidad del puerto de Algeciras con el centro de la UE, adicional a la del Corredor Mediterráneo, permitiendo extender su área de influencia. Ello favorecerá el tráfico ferroviario entre Algeciras, el centro de España y el resto de Europa.

El trazado parte de Algeciras y Sevilla hacia Antequera y Córdoba, discurre por las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha, Madrid y Aragón y desde Zaragoza se dirige a la frontera francesa pasando por Lleida, Tarragona, Barcelona y Girona, en un itinerario y, por otro, directamente hacia Francia por la Travesía Central del Pirineo (TCP).

Cabe destacar en la red global ferroviaria la conexión específica que desde la provincia de Toledo discurre por Alcázar de San Juan y Linares hasta Jaén.

En cuanto al trazado del corredor viario, la red básica discurre desde la frontera francesa pasando por Girona, Barcelona, Lleida, Zaragoza, Guadalajara, Madrid, Córdoba, Sevilla y, desde allí, a Cádiz y Algeciras y a Huelva y a la frontera portuguesa.

Además de la conexión de los puertos, también se asegura la intermodalidad del corredor, al conectar los grandes centros de producción, así como mediante la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las previstas en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2010: El Far-Empordà, El Vallés, El Prat, El Penedès, Zaragoza Plaza, Madrid, Alcázar de San Juan, Linares, Córdoba, Antequera y San Roque.



# Nota de prensa

De esta forma se dispondrá de un corredor multimodal, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, es decir, con líneas en ancho internacional, electrificadas y con sistema ERTMS, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones.

Las inversiones previstas en el corredor central para el periodo 2014-2020 son las siguientes:

<b>Corredor Central</b>	<b>11.621 M€</b>
Madrid-Aranjuez	175 M€
Antequera-Algeciras	1.500 M€
Antequera-Sevilla	385 M€
Barcelona-Tarragona	1.956 M€
Travesía Central de los Pirineos (TCP)	110 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - Tarragona-Zaragoza-Madrid - Madrid-Córdoba-Algeciras	4.832 M€
Acceso ferroviario a puertos	286 M€
Acceso viario a puertos	297 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	2.080 M€





## Corredor Atlántico

El Corredor Atlántico se constituye en un corredor multimodal que, desde la frontera francesa, conectará con los principales nodos del arco atlántico y con Portugal.

Este corredor es de vital importancia para España y Europa, convirtiéndose en un eje estratégico de conexión del suroeste europeo con el resto del continente.

El corredor ferroviario recoge en la red básica la conexión de la frontera francesa en Irún con la frontera portuguesa en Fuentes de Oñoro (Salamanca) para terminar en los puertos de Oporto y Aveiro, así como la conexión con todo el noroeste de España.

Así, el corredor conecta las ciudades de Irún, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca, e incluye las siguientes conexiones:

- Con Bilbao, a través de la alta velocidad vasca en red básica, y con Santander en red global compartiendo trazado con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo.
- Con Santander, en red global desde Palencia
- Con León y Asturias, llegando a Oviedo y Gijón en red básica, y a Avilés en red global.
- Con Galicia, en mercancías desde León, pasando por Ponferrada, Monforte de Lemos, Ourense, Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña en la red básica. La conexión de viajeros con Galicia se contempla en la red básica a través de la Línea de Alta Velocidad Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago-A Coruña, y en la red global se contempla la línea hacia Pontevedra y Vigo, así como las conexiones Ourense-Lugo y A Coruña Ferrol.
- Con Madrid, en viajeros por Segovia, y en mercancías por Ávila



# Nota de prensa

En cuanto al trazado viario, el corredor tiene dos ramales diferenciados, uno por la costa y otro por el interior. El trazado por la costa discurre a lo largo del Cantábrico desde Irún hasta A Coruña, conectando el País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia. El trazado del interior facilita la conexión de Portugal con Europa, mejorando también la intermodalidad de ciudades como Burgos, Valladolid, Salamanca o Madrid.

Además de la conexión de los puertos de Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, Ferrol, A Coruña y Vigo, también se asegura la intermodalidad del corredor, al conectar los grandes centros de producción y crear distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las previstas en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2010: Lezo, Júndiz, Valladolid, Salamanca, Madrid, León, Monforte de Lemos, Vigo PLISAN y A Coruña.

La Comisión Europea establece que las infraestructuras que se incluyen en la red básica deberán estar finalizadas en 2030. Sin embargo, la previsión de actuaciones que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantiza que todas estarán plenamente operativas en 2020.

De esta forma, se dispondrá de un corredor multimodal, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, es decir, con líneas en ancho internacional, electrificadas y con sistema ERTMS, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones.

El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 millones de euros. Las principales inversiones previstas en el periodo 2014-2020 son las siguientes:



# Nota de prensa

<b>Corredor Atlántico</b>	<b>11.699 M€</b>
Frontera Francesa-Valladolid	1.739 M€
Venta de Baños-León-Asturias	300 M€
Olmedo-Ourense	2.500 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - Madrid-Ávila-Valladolid - León-Ourense-Vigo - Medina del Campo-Potuguese border - Burgos-Bibao&French border	3.770 M€
Lugo-Santiago de Compostela (viario)	600 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.450 M€
Acceso viario a puertos	320 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.020 M€



### Corredor Cantábrico-Mediterráneo

El Corredor Cantábrico-Mediterráneo se constituye en un corredor multimodal, viario y ferroviario, que conecta el Mediterráneo desde Valencia y Sagunto con el Cantábrico en Bilbao y San Sebastián, atravesando las comunidades autónomas de la Comunidad Valenciana, Aragón, La Rioja, Navarra, País Vasco y Cantabria . Se trata de un eje estratégico para España como conexión transversal de la península ibérica.

Este corredor permite además la unión intermodal entre varios corredores, estableciendo las conexiones entre los corredores Mediterráneo, Atlántico y Central.

El corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo conecta en la red básica para viajeros y mercancías las ciudades de Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Zaragoza, Teruel y Valencia. Asimismo, en la red global ferroviaria se contempla el trazado de conexión de Zaragoza y las ciudades de Santander, Bilbao y San Sebastián a través de Vitoria.

En cuanto al corredor viario, el trazado de la red básica conecta Valencia, Teruel, Zaragoza, Logroño, Bilbao y desde ahí a Santander, por un lado, y a San Sebastián y la frontera francesa, por el otro.

Además tendrán acceso al corredor los puertos de Valencia, Sagunto, Bilbao, Santander, San Sebastián y Pasaia.

La intermodalidad del corredor queda asegurada mediante la conexión de los puertos y los grandes centros de producción, así como mediante la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las siguientes: Valencia Fuente de San Luis, Sagunto, Zaragoza Plaza, Tudela, Noáin, Lezo y Júndiz.

El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo en el periodo 2014-2020 ascenderá a 13.168 millones de euros. Las principales inversiones son las siguientes:



# Nota de prensa

<b>Corredor Cantábrico-Mediterráneo</b>	<b>13.168 M€</b>
Zaragoza-Pamplona-Y vasca	3.274 M€
Y vasca	1.029 M€
Zaragoza-Teruel-Sagunto	3.445 M€
Sagunto-Valencia	1.069 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril):	1.515 M€
Jaca-Pamplona (viario)	500 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.271 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.065 M€



### **Corredor Atlántico-Mediterráneo**

El Corredor Atlántico-Mediterráneo conecta, desde Valencia, el Mediterráneo con la meseta central y la frontera portuguesa, atravesando las comunidades autónomas de la Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha, Madrid y Extremadura, y llegando a Lisboa y el puerto de Sines en Portugal..

Como consecuencia directa, esta infraestructura favorecerá el tráfico ferroviario entre España y Portugal, permitiendo la extensión del área de influencia del Puerto de Valencia, así como la conexión de los corredores Mediterráneo, Central y Atlántico a través de Portugal.

El corredor ferroviario conecta en la red básica para viajeros las ciudades de Valencia, Cuenca, Madrid, Mérida y Elvas/Badajoz, mientras que, en el caso de las mercancías, conecta Valencia, Albacete, Alcázar de San Juan, Madrid, Mérida y Elvas/ Badajoz, coincidiendo parcialmente con el Corredor Central en el tramo entre Alcázar de San Juan y Madrid.

Asimismo, en la red global se contempla el trazado de conexión entre Valencia de Alcántara y Cáceres, entre Mérida, Puertollano, Ciudad Real, Manzanares y Alcázar de San Juan, así como la conexión entre Motilla del Palancar y Albacete.

En cuanto al corredor viario, el trazado de la red básica conecta Badajoz, Mérida, Madrid y Valencia. Además, en la red global están incorporados otros enlaces como la conexión entre Badajoz, Ciudad Real y Valencia. En la red global, se incluye la Autovía de La Plata, que conecta Extremadura con Andalucía, por el sur, y con Castilla y León, Asturias, Galicia y el resto del norte de la península.

Así pues, el puerto de Valencia se convierte en el principal puerto de conexión intermodal del corredor, a la vez que se asegura la conexión con los principales centros de producción, como FORD-Almussafes, mediante la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos.



El conjunto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico-Mediterráneo para el periodo 2014-2020 es el siguiente:

<b>Corredor Atlántico-Mediterráneo</b>	<b>6.025 M€</b>
Madrid-Cáceres-Badajoz-Frontera Portuguesa	3.000 M€
Duplicación ramal mercancías Silla-Fuente San Luis	100 M€
Duplicación vía Xátiva-L'Alcudia	38 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - Madrid-Albacete-Valencia	2.100 M€
Acceso ferroviario a puertos	2 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	785 M€