

## El Corredor Mediterráneo y sus dificultades de financiación. ¿Es el “tercer carril” una solución adecuada?

En este artículo se analizan las dificultades de financiación del Corredor Mediterráneo definido en el Escenario completo FERRMED (FFS) del Estudio Global realizado en el año 2009. La alternativa diseñada por el Ministerio de Fomento basada en la instalación de un tercer carril entre Castellbisbal (Barcelona) y Murcia es una “solución política”, compleja técnicamente, que implicará múltiples situaciones transitorias con afecciones al tráfico ferroviario actual.

A pesar de los deseos del Ministerio de Fomento de fomentar los contratos CPP, los pasos dados hasta el momento no parece que vayan en esa dirección. Sería más aconsejable acometer un Estudio de Viabilidad que la redacción de Proyectos Constructivos.

### Los datos manejados por FERRMED

El **Estudio Global de Oferta/Demanda, Técnico y Socio-Económico del Gran Eje FERRMED y su Área de Influencia** (en adelante Estudio Global), fue una iniciativa de la Asociación FERRMED, cofinanciada por la CE y diferentes Gobiernos nacionales y regionales, para contribuir a la mejora del transporte ferroviario de mercancías en la UE.

El importe global del contrato para la realización de este estudio ascendió a más de 2 millones de euros y la duración fue de 25 meses, comenzando en septiembre de 2007 y terminando en **octubre de 2009**. El equipo de estudio, liderado por WYG International, contó con los siguientes miembros: SENER (ES), Inexia (FR), Stratec (BE), Dorsch (DE), Progtrans (CH) y Geste Engineering (CH).

El horizonte del Estudio Global es el año 2025

El Estudio Global considera el desarrollo de la Red del Gran Eje Ferroviario FERRMED bajo <b>cuatro escenarios principales</b> :	Nivel mínimo de inversiones	Inversiones planeadas hasta el 2025	Inversiones para la eliminación de los cuellos de botella	Implementación de los Estándares FERRMED	Inversiones para los by-passes de grandes ciudades
Escenario de Referencia (RS)	X	X	X		
Escenario Medio FERRMED (MFS)	X	X	X	X	
<b>Escenario Completo FERRMED (FFS)</b>	X	X	X	X	X
Escenario Completo + FERRMED (F+FFS)	X	X	X	X	X

Estándares FERRMED	Escenario Medio MFS	Escenarios FFS y F+FFS
1. Señalización	ERTMS 1	ERTMS 2
2. Longitud de tren	750 m	1500 m en Líneas Básicas y Ramales Principales
3. Creación de nuevas terminales y ampliación de las existentes	Capacidad Media	Capacidad Alta

4. Aumento del peso máximo por eje	22,5 ton/eje y nuevas líneas 25 ton/eje	
5. Homogeneización del ancho de vía al estándar UIC de 1435 mm	Ancho UIC de Francia a Almería	Ancho UIC de Francia a Algeciras
6. Liberalización efectiva del mercado de mercancías por ferrocarril	Incluido	
7. Fiabilidad y Calidad	Consecuencia de los otros estándares	
8. Estándar del Gálibo de carga UIC C para las líneas nuevas y renovadas	Incluido	
9. Dos líneas paralelas (2x2) en la Red Básica FERRMED	Incluido (si necesario)	
10. Aumento de la prioridad de los trenes de mercancías	Incluido	
11. Pendiente limitada al 12 ‰ para las nuevas líneas	Incluido	
12. Electrificación	Incluido	
13. Renovación gradual del material rodante	Incluido	

Con estas premisas, los resultados eran los siguientes:

	Escenario MFS	<b>Escenario FFS</b>	Escenario F+FFS
Inversión (M€)	130.000	<b>177.800</b>	210.000
Ahorro VOC <sup>1</sup> (M€)	150.000	<b>228.000</b>	
Ahorro tiempo de viaje (M€)	41.000	<b>285.000</b>	
Ahorro emisiones (M€)	12.000	<b>15.000</b>	
EIRR <sup>2</sup>	4,97%	<b>11,09%</b>	8,85%

Extraído del Resumen Ejecutivo del Informe que maneja el Ministerio de Fomento, las cifras correspondientes al Corredor Mediterráneo en el Escenario FFS, serían las siguientes:

	Global Red	Italia (7,9%)	Corredor Mediterráneo 90% Italia	Francia (31,6%)	Corredor Mediterráneo (27% Francia)	España (18,2%)	Escenario FFS – España – Corredor Mediterráneo (70%)
<b>Inversión (M€)</b>	<b>177.800</b>						<b>24.663<sup>3</sup></b>
Ahorro VOC (M€)	228.000	18.012	16.211	72.048	19.453	41.496	29.047,2
Ahorro tiempo de viaje (M€)	285.000	22.515	20.263	90.060	24.316	51.870	36.309
Emisiones (M€)	15.000	1.185	1.066	4.740	1.280	2.730	1.911
Total	528.000	41.712	37.541	166.848	45.409	96.096	67.267,2

<sup>1</sup> VOC. Vehicle Cost Operation

<sup>2</sup> EIRR. Tasa Interna de Rentabilidad Económica

<sup>3</sup> Esta cifra es de 19.424 M€ en las noticias de prensa de la aprobación del Plan por la Unión Europea.

## La posición de la Comisión Europea

El **Plan de Red Transeuropea de Transportes (RET-T)**, presentado el 19 de octubre de 2011 por Slim Kallas, Comisario Europeo de Transportes, contaba con una dotación de 31.700 M€; esta financiación debía repartirse entre los 27 estados miembros de la Unión Europea. La financiación europea llegaría a un máximo del 20% de las obras en los tramos normales, un 30% si se trata de cuellos de botella para el transporte y hasta el 40% en zonas transfronterizas, correspondiendo a los estados sufragar el coste restante, bien con fondos públicos o captando financiación privada.

España logró que cinco proyectos entrasen en la consideración de red básica ferroviaria. Dos de ellos considerados como prioritarios: el **Corredor Mediterráneo** y el **Eje Atlántico, incluyendo el tramo portugués**. Se catalogaron también como básicos, pero de segunda necesidad por no ser conexión transfronteriza, el Eje Central hasta Zaragoza y las conexiones cantábrico-mediterráneo y atlántico-mediterráneo. La Unión Europea descartó la Travesía Central del Pirineo hasta el 2030

## Dificultades de financiación de los proyectos

En el contexto actual de profunda crisis económica, tanto en España como en otros países de la Unión Europea, parece evidente que no se puede recurrir a un sistema puro de financiación pública mediante contratos ordinarios de obras, puesto que la deuda computaría en las cuentas de la Administración Pública.

Tampoco cabría recurrir a otra fórmula de financiación pública utilizando entidades públicas empresariales, cuya deuda no computaría en las cuentas públicas, pero que tendría extraordinarias dificultades de financiación.

Se debería **recurrir a fórmulas de financiación privada o mixta** que no computasen en las cuentas de la administración pública, tales como: concesión de obra pública, sociedades de economía mixta u otras colaboraciones público privadas (CPP) no concesionales.

Descartada en la actualidad cualquier fórmula de sociedad de economía mixta en la que participase la administración pública por absoluta falta de recursos financieros, la fórmula de abordar la financiación de este tipo de proyectos sería mediante la colaboración público privada, sea en régimen de concesión o mediante otra fórmula no concesional.

Las inversiones necesarias para acometer un proyecto de concesión de obra pública de esta magnitud son muy cuantiosas. Una parte de los recursos sería aportada por los concesionarios, pero éstos tendrían que recurrir a una financiación adicional muy elevada. Los importantes riesgos que el promotor trasladaría al financiador y la crisis económica en la que nos encontramos han encarecido enormemente las condiciones de financiación.

Una ayuda podría venir de la **Comisión Europea**, que presentó en su propuesta de marzo de 2011 una idea para poner en marcha a partir del 2014 unos **bonos** con los que fomentar la inversión privada en infraestructuras clave; no sólo en materia de transporte, también en energía y tecnología de la información. No obstante el grueso de la financiación de la deuda debería venir de financiadores tradicionales: bancos y mercado de capitales.

Los bancos europeos están inmersos en una profunda crisis con graves problemas de liquidez y mayores exigencias de recapitalización, lo que ha provocado una reducción de los créditos concedidos. Su crisis ha contagiado a los bancos asiáticos que tratan de ocupar el hueco dejado por la retirada de los bancos europeos.

Con este escenario **resulta imprescindible recurrir al mercado de capitales** para tratar de financiar este proyecto.

El Estudio Global proporciona el dato de un **TIR de 11,09% para el Escenario FFS**, el único favorable. Esta cifra estaría dentro de la horquilla de la rentabilidad exigida habitualmente por los inversores privados, pero **los riesgos son muy elevados**.

- El Estudio Global está realizado en los años 2007-2009. La crisis económica es mucho más profunda y persistente de lo que se pensaba en aquellos años, por lo que una actualización de los datos de demanda obtendría unos resultados de rentabilidad mucho peores.
- La crisis financiera supone en la práctica un encarecimiento del precio del dinero hasta niveles impensables.
- El Escenario FFS suponía una ejecución completa del Corredor tanto en España como en el resto de países europeos que atraviesa. La Unión Europea, liderada por Alemania, está centrada en políticas de rigor presupuestario extremo; parece **poco probable** que ni a corto ni a medio plazo se pueda dar un **impulso político** de la suficiente magnitud para liderar este tipo de proyectos transnacionales. No hay que olvidar, además, que el Corredor Mediterráneo, basa una gran parte de su estrategia en atraer parte del tráfico marítimo cuyo destino actual son los puertos del norte de Europa: Rotterdam, Hamburgo, etc.

La coincidencia de estos tres factores tan desfavorables y la ausencia de soluciones que se vislumbren a corto y medio plazo elevan el riesgo financiero del proyecto a niveles inasumibles, lo que debería llevar a un **abandono temporal del proyecto**.

### **El tercer carril entre Murcia y Barcelona. El “otro Corredor Mediterráneo”**

Según declaración de la ministra de Fomento del 15 de noviembre de 2012, al referirse al tercer carril ferroviario del corredor mediterráneo entre Barcelona y Castellbisbal y Murcia, estima una **inversión de 1.417 millones de euros**. De esta cantidad se destinarían 381 millones al tramo Castellbisbal – Tarragona; 702 millones al tramo Tarragona – Valencia y 334 millones al tramo Valencia – Almussafes – Murcia.

La ingeniería INECO, del Ministerio de Fomento, está redactando los proyectos constructivos que, en el caso de Castellbisbal – Tarragona estará terminado a finales de 2012, mientras que en los primeros meses de 2013 estará listo el tramo Tarragona – Valencia, y a mediados de 2013 el Valencia – Murcia.

La solución técnica para el tramo Valencia – Murcia supone que el Ministerio de Fomento pone en servicio infraestructuras de alta velocidad como el tramo Valencia – La Encina, obra actualmente paralizada, además de otras actuaciones importantes en la red convencional.

Ni las soluciones técnicas contempladas en los proyectos de tercer carril, ni el ámbito de actuación geográfica, limitado al tramo español, cumplen con los requisitos del Escenario FFS del Estudio Global de FERRMED. No cabe, por tanto, extrapolar los datos de demanda ni de tasas de retorno de las inversiones.

La solución del tercer carril es una **solución “de compromiso político”**, y constituye un nuevo escenario no estudiado. **No existe un estudio de viabilidad**, tal como sería exigible en el caso de que esta infraestructura se quisiese proveer mediante una Colaboración Público Privada (CPP) en régimen de concesión según el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público de 2011.

Cabe pensar, por tanto, que el Ministerio de Fomento piensa acometer esta infraestructura mediante un sistema de financiación pública del tipo contrato ordinario de obras y, vista la situación de la deuda española, esta solución “política” **genera muchas incertidumbres** que convendría despejar.

### **Conclusión**

Descartada la construcción del Corredor del Mediterráneo tal como se contempla en el Escenario FFS del Estudio Global de FERRMED, la solución de tercer carril entre Murcia y Barcelona es una solución “política” que, inicialmente se había considerado provisional, pero que puede consolidarse como definitiva visto desde la situación de crisis actual.

En cualquier caso las soluciones técnicas implementadas son **complejas**, crean muchas **situaciones provisionales que pueden afectar mucho a la explotación** de trenes actual, serán **irreversibles** y suponen una inversión, como mínimo, del orden de 1.500 M€.

Estos factores deberían hacer replantear seriamente al Ministerio de Fomento cómo piensa abordar la financiación de esta obra. En el caso de que disponga de fondos para financiarla con cargo a deuda, lo que es improbable, estaríamos ante una opción de contratación sencilla, pero **habría que justificarle a la ciudadanía cómo se piensa recuperar la inversión**.

En el caso de que se barajen fórmulas de CPP **es más urgente, y conveniente, acometer los estudios de viabilidad que los proyectos de construcción**.

#### **Fuentes de información**

1. Presentación del Corredor Ferroviario Mediterráneo. Ministerio de Fomento.  
<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/67c2b24d-0930-4e6d-8db7-9f7e903ec7ef/106615/111011PresentacionCorredorMediterraneoVALENCIA.pdf>
2. Síntesis Estudio Global  
[http://www.compagniapietrochiesa.it/documenti/FERRMED\\_Sintesis.pdf?PHPSESSID=653ca2aa386f8d71c114f16205717e70](http://www.compagniapietrochiesa.it/documenti/FERRMED_Sintesis.pdf?PHPSESSID=653ca2aa386f8d71c114f16205717e70)
3. Resumen Ejecutivo Informe de Ferrmed sobre las actuaciones en el Corredor Mediterráneo  
<http://www.cocin-cartagena.es/pdf/FERRMED.pdf>
4. Declaraciones ministra de Fomento 06.11.2012  
[http://ccaa.elpai.com/ccaa/2012/11/06/valencia/1352229823\\_530346.html](http://ccaa.elpai.com/ccaa/2012/11/06/valencia/1352229823_530346.html)