

# LA TRAVESÍA CENTRAL DE LOS PIRINEOS

## 1. INTRODUCCIÓN

La globalización, la deslocalización y el desarrollo económico ha motivado en los últimos años, un aumento del tráfico internacional de mercancías. Tanto es así, que los corredores existentes están acaparando una densidad de tráfico superior a la capacidad para la que fueron diseñados. Durante la última década, los puertos de la Península Ibérica, tanto de Portugal como de España, se han ido adaptando a los nuevos flujos de mercancías provenientes de América, África y Asia, que posteriormente deben ser transportadas hacia Europa. Todos estos flujos se canalizan en la actualidad por dos vías: Portbou e Irún. El tránsito de mercancías por estos dos pasos es tal que resulta inviable dar salida en la actualidad a la mercancía sin necesidad de realizar ninguna espera, en el caso del ferrocarril. En el caso de la carretera está actualmente saturada, y las expectativas de mejora no se contemplan a corto plazo.

El sector logístico es primordial en la Europa actual para el crecimiento económico de sus territorios, y para ser eficaz debe basarse en la intermodalidad y el uso eficiente de cada modo de transporte. El mercado único de la Unión Europea exige que se eliminen todas las barreras, incluidas las físicas y geográficas, a los intercambios de personas y mercancías en todo el territorio europeo.

Este marco conduce a la necesidad de un enlace ferroviario de baja cota por la parte central de los Pirineos, dando salida así a la mercancía proveniente de la meseta central y favoreciendo el empleo de las Plataformas Logísticas de la zona, creadas para ese fin. El uso del ferrocarril junto a un empleo más eficiente del cabotaje, permitirían paliar la situación que se vive actualmente en los dos únicos puntos de intercambio de mercancías con el norte de Europa de la Península Ibérica.

## 2. SOLUCIONES A LA SATURACIÓN DE TRÁFICOS EN EL PIRINEO

Todos los flujos de mercancías que llegan a al Península Ibérica necesitan corredores de gran capacidad que canalicen los tráficos y permitan los intercambios, facilitando las conexiones con los principales centros económicos europeos.

Tal y como indican el Observatorio franco-español de tráficos y el Libro Blanco de Transportes de la UE, el tráfico a través del Pirineo no deja de aumentar, mostrando el fuerte dinamismo de estos territorios. De seguir así, el incremento del volumen de mercancías que atravesará los Pirineos previsto en los próximos 10-15 años oscila entre 100 y 150 millones de toneladas. En la hipótesis más moderada, en 2020, 200 millones de toneladas atravesarán el Pirineo por vía terrestre.

La carretera, mediante la mejora de las infraestructuras existentes y el desdoblamiento de algunas vías podrá absorber unos 45 o 50 millones de toneladas, lo que significa un incremento de unos 10.000 camiones diarios en los pasos pirenaicos actuales, algo insostenible e ineficaz en el concepto actual de desarrollo sostenible.

Descontando una cuota importante de incremento para el modo marítimo, de 20 a 40 millones de toneladas, el ferrocarril habrá de asimilar del orden de 35 a 50 millones de toneladas hasta el año 2020. La mejora o duplicación de los pasos ferroviarios de los extremos supone la captación de alrededor de 10 millones de toneladas de mercancías como máximo, porque las nuevas redes de enlace de la parte francesa, especialmente de Dax a Irun, pero también de Perpignan a Figueras, están diseñadas para viajeros y sólo para cierto tipo de mercancías. En resumen, se deben hacer pasar "hasta" 50 millones de toneladas de mercancías a través de los Pirineos y no disponemos de las infraestructuras necesarias para ello, ni se están proyectando a medio plazo, salvo el proyecto de túnel de baja cota central.

### **3. APERTURA DE UN NUEVO CORREDOR TRANSPIRENAICO INTERNACIONAL**

La solución más adecuada desde un punto de vista funcional y ambiental, es un tercer eje transpirenaico destinado prioritariamente al transporte de mercancías que resuelva los problemas de capacidad con mínima repercusión medioambiental, basado en el uso de un modo eficiente y sostenible.

La Travesía Central del Pirineo, como eje transversal Norte - Sur, ayudará a la descongestión de actividades y tráfico en grandes poblaciones y áreas metropolitanas, impulsando las localizaciones específicas, como Plataformas Logísticas y Puertos Secos. Supone una conexión eficaz, sostenible y de gran capacidad entre España, Francia y Europa, con un ahorro de tiempo significativo para viajeros en las ciudades españolas y francesas conectadas por ferrocarril, además de las mejoras fundamentales para el transporte de mercancías y el intercambio económico, favoreciendo el desarrollo y la cohesión territorial. Por sus características y sus conexiones, será el corredor ferroviario masivo lógico del Sudoeste hacia Europa, como continuación al enlace proyectado entre Europa y el Continente africano, bajo el Estrecho de Gibraltar.

#### **3.1 Beneficios**

Algunos de los beneficios (en términos medioambientales y de costes) de un ferrocarril de gran capacidad mediante un túnel de baja cota son los siguientes:

- El ferrocarril es un modo de transporte sostenible
- Como está construido a baja cota, el impacto en el Pirineo se verá minimizado. Hay que tener en cuenta que el túnel se sitúa unos 2.000 metros por debajo de las cimas del macizo Pirenaico.
- Los trenes no tendrán que parar en la frontera, ya que el nuevo corredor no tendrá los problemas de diferencia de ancho de vía como ocurre en Irún y Portbou. El proceso de conexión con el ancho europeo incrementa notablemente la saturación del tráfico.
- La red de alta velocidad en la Península Ibérica y las nuevas conexiones en Francia para pasajeros en TGV permiten liberar vías para el tráfico convencional, que podrían convertirse en los grandes corredores para mercancías sin grandes inversiones adicionales, a diferencia de otros proyectos. Este eje cuenta por tanto con ventajas muy apreciadas en la UE actual: espacio e infraestructuras no saturadas.
- Es un corredor ecológico y sostenible en el centro de los Pirineos, que

enlaza con los nodos logísticos más importantes de la Península Ibérica (puertos del Atlántico y del Mediterráneo – Barcelona y Tarragona, Valencia, Sagunto, Algeciras, Sines, etc., así como Madrid, la capital de España y punto principal para el movimiento de mercancías), siendo el flujo natural de las mercancías hacia Europa; este corredor solucionaría los problemas de saturación actuales.

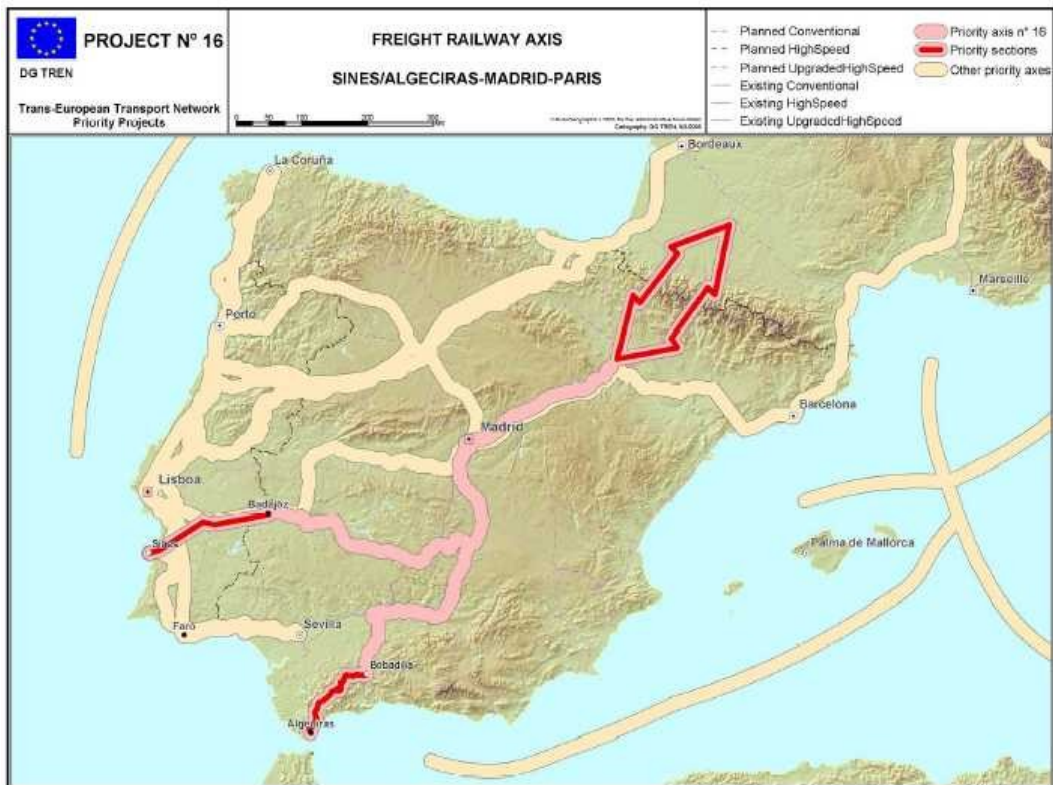
#### **4. ENCUADRE EN LA POLITICA EUROPEA DE TRANSPORTES**

La Comisión ha propuesto adaptar las orientaciones de la red transeuropea de transporte (RTE-T) a la escala de la Europa ampliada. Propone declarar de interés europeo una serie de proyectos prioritarios que representan 220.000 millones de euros. La extensión de los grandes ejes a los futuros Estados miembros debería contribuir al éxito de la ampliación y ofrecer a la Unión una nueva oportunidad de reducir la congestión fomentando la intermodalidad. Dentro de estos proyectos prioritarios europeos está incluido el eje nº 16 de la Red Transeuropea de Transporte.

Como proyecto prioritario nº 16, eje Sines/Algeciras – Madrid – París, incluyendo un corredor de gran capacidad por el Pirineo Central, este eje ha obtenido financiación de la UE por una cantidad de 5 millones de euros (50% del total del presupuesto estimado), aportando los Estados implicados el otro 50% hasta un total de 10 millones de euros presupuestados para el periodo 2007-2013, destinados a realizar los estudios medioambientales, de definición técnica y geográfica del corredor, de engarce con las redes española y francesa de mercancías, y para los procesos de debate público en España y en Francia.

La cumbre franco-española de enero y la reunión de alto nivel de junio de 2008 han confirmado estos avances, aprobando un calendario de trabajo entre España y Francia para realizar los estudios necesarios para la puesta en marcha de esta infraestructura. En junio de 2008, ambos Estados decidieron la creación de una Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) formada por ADIF (parte española) y por RFF (parte francesa) que se encargarán de desarrollar este calendario, el cual tiene previsto realizar los siguientes estudios:

- corredores de trazado
- evaluación ambiental
- para la exposición pública en España
- debate público previo en Francia



**Proyectos Prioritarios de las Redes Transeuropeas de Transporte de la UE. Proyecto 16:** eje Sines / Algeciras – Madrid – Paris. Fuente: Comisión Europea

## 5. ACCIONES PARA LA PROMOCIÓN DE ESTE EJE

La Fundación Transpirenaica, de la cual son patronos fundadores entre otros las Cámaras de Comercio e Industria de Zaragoza, Huesca y Teruel, tiene como objeto principal promover la mejora de todas las redes de infraestructuras de transporte que atraviesen el macizo pirenaico, en una perspectiva de desarrollo sostenible. En particular trabaja promoviendo la realización de una travesía ferroviaria central en los Pirineos, a través de un túnel de baja cota que enlace España con Francia por Aragón, dando solución así al transporte de mercancías en todo un eje que va desde los puertos de Sines y Algeciras, atravesando Madrid, hasta el norte de Europa pasado por París, con ramificaciones hacia algunos de los puertos más importantes de la Península Ibérica (Barcelona, Bilbao, Valencia). Gestiona y coordina las actuaciones relacionadas con el desarrollo y potenciación del proyecto, en concreto:

- promoción y defensa de este corredor, esencial para el desarrollo económico y la cohesión de los territorios del Sudoeste europeo, pero

igualmente necesaria para optimizar los intercambios de la Península Ibérica con el resto del mundo.

- búsqueda de fórmulas viables de financiación mediante la participación conjunta de agentes públicos y privados.
- Coordinación de los distintos agentes implicados en su desarrollo
- Representación en los foros internacionales

**Grandes flujos de la Península Ibérica. Fuente: Fundación Transpirenaica**

