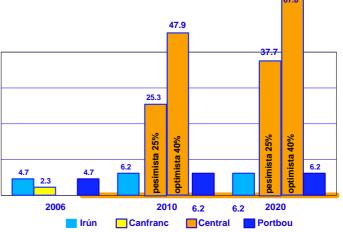
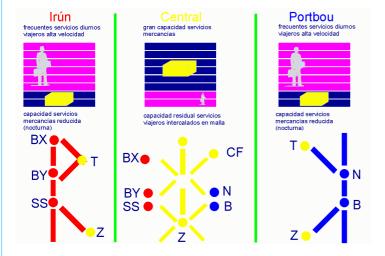
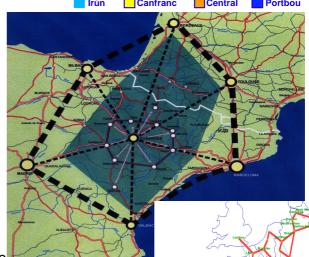


- La solución adecuada, desde un punto de vista funcional y ambiental, es un tercer transpirenaico destinado preferentemente a mercancias que resuelva los problemas de capacidad con mínima repercusión ambiental
- Se basa en el uso de un modo eficiente v sostenible
- La reapertura del Canfranc en 2006 supone un incremento de capacidad de 2,3 millones de Tm año, pequeño, pero que alivia el problema durante el período de construcción del nuevo eje ferroviario. El Libro Blanco del Transporte, en su Segundo Capítulo "Supresión de los puntos de estrangulamiento", hace mención a esta necesidad cuando recomienda medidas para permeabilidad meiorar la de los 40 problemática Pirineos, reconsiderando la ambiental y social de las conexiones por 30 carretera y apostando por el modo ferroviario mediante la inclusión en el esquema de RTE de 20 un "proyecto específico potencial número 16", de los añadidos a la original lista de Essen.









El planteamiento del nuevo túnel para el 2010 Red europea con proyecto conseguiría proporcionar la capacidad necesaria modelizada en VISUM durante los próximos 20-30 años.

- Se plantean dos escenarios de captación para el tren
 - pesimista 25% tren
 - optimista 40% tren
- Los repartos modales ferrocarril-carrretera planteados responden a los objetivos perseguidos desde la Comisión europea, en línea con los actuales alpinos (37%), aún antes de que se lleven a cabo proyectos como el Lyon-Turín.
- Se potencia, además, el transporte combinado incrementando las capacidades logísticas. La conexión ferroviaria de los Pirineos aprovecharía las capacidades logísticas de nodos como Zaragoza, Madrid, Valencia, Toulouse, Burdeos.... junto con los tráficos provenientes de los puertos de Lisboa. Sines y Continente Africano a través de Algeciras