



I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

Ier CONGRÈS
INTERNATIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONFERENCE
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING

Bajo el lema de « Grandes infraestructuras europeas », los pasados 29, 30 y 31 de octubre tuvo lugar en Zaragoza el I Congreso Internacional sobre la Travesía Ferroviaria por el Pirineo Central.

Un evento organizado conjuntamente por la Fundación Transpirenaica (<http://www.transpirenaica.org/>) y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con el apoyo del Gobierno de Aragón, el Ministerio de Fomento y la Fundación Aragonesa para el Fomento de las Infraestructuras (AFI) que ha tenido como finalidad realizar un análisis político, técnico y financiero de este Proyecto de Travesía Ferroviaria por el Pirineo Central. El evento contó con el patrocinio de varias empresas constructoras -OHL, Isolux Corsán, Ideconsa, MLN, Coalvi y Aldesa-, firmas de ingenierías y consultoría -Ideconsa y Asincar-, el fabricante de trenes CAF, el grupo siderúrgico ArcelorMittal, y la Asociación Nacional de Fabricantes de Travesías para Ferrocarril.

Durante la sesión inaugural, **Natalia Blázquez**, Directora Gerente de la Fundación Transpirenaica, señaló el carácter técnico e internacional de las jornadas y la estructuración de las mismas en cuatro bloques temáticos:

- Proyectos ferroviarios europeos
- Diseño y aspectos constructivos de infraestructuras transfronterizas
- Transporte ferroviario y gestión de infraestructuras transfronterizas
- Financiación de infraestructuras ferroviarias

La inauguración del Congreso contó con la presencia del **Excmo. Sr. D. Marcelino Iglesias Ricou**, Presidente de Aragón, quien puso de manifiesto la importancia de las comunicaciones para la integración de las regiones europeas y la necesidad de un transporte menos contaminante y más seguro como elemento clave para el desarrollo. La Travesía Central Pirenaica es en este contexto un proyecto imprescindible, y así lo ha entendido la UE al recogerlo entre los 30 proyectos prioritarios para crear una red transeuropea de transporte (RTE-T), y concederle financiación para la realización de los estudios técnicos, medioambientales y de trazado para su puesta en marcha –cinco millones de euros, a los que se añaden otros cinco aportados por España y Francia-. Iglesias destacó la importancia de estas infraestructuras, que permitirán reactivar la economía de Europa en estos tiempos de crisis económica.

Por otro lado, y teniendo en cuenta el escaso presupuesto asignado por la UE para el conjunto de las RTE-T en 2007-2013, remarcó la necesidad de aumentarlo considerablemente en los próximos periodos, apostando por la búsqueda de nuevas fórmulas de financiación con la colaboración de la iniciativa pública y privada.



COLEGIO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



FUNDACIÓN
TRANSPIRENAICA

Travesía central del Pirineo



fundación AFI
ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO
DE LAS INFRAESTRUCTURAS





I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

Ier CONGRÈS
INTERNACIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONFERENCE
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING



COLEGIO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



FUNDACIÓN
TRANSPIRENAICA
Travesía central del Pirineo



fundación AFI
AGENCIA PARA EL FOMENTO
DE LAS INFRAESTRUCTURAS



El transporte eficaz y sostenible y la movilidad constituyen, según palabras del Presidente de Aragón, la doble convicción sobre la que se iniciaría el debate sobre la Travesía Central del Pirineo y permitiría intercambiar reflexiones y experiencias.

El aumento del volumen del tráfico de mercancías (un 7% cada año) junto con los estrangulamientos existentes en ambos extremos de la codillera pirenaica, por Hendaya y La Junquera, hace de los Pirineos la “última frontera física real de Europa”. Romper esta barrera es fundamental para Europa desde el punto de vista social, económico y cultural. Hay que tener en cuenta también que en los próximos años vamos a vivir un gran desarrollo de los intercambios entre Europa y los países del Magreb y África occidental puesto que los corredores ibéricos serán más accesibles

El paso a través del centro de los Pirineos permitirá comunicar el sur con el noreste europeo, conectando los puertos de la Península Ibérica a las redes de alta capacidad y aportando el valor añadido del espacio y de las infraestructuras de transporte no saturadas.

El túnel de baja cota es la alternativa idónea al transporte por carretera en zonas sensibles como el Pirineo, puesto que supone una apuesta por el transporte sostenible, reduce la contaminación medioambiental y la accidentalidad del tráfico viario.

Aragón, territorio directamente implicado por su posición geoestratégica quiere participar activamente en estas políticas europeas, ya que su área de acción afecta a unos 30 millones de personas (incluyendo ciudades como Burdeos, Toulouse, Bilbao, Madrid, Barcelona o Valencia, que se encuentran en un radio de 300 km. de Zaragoza). Es especialmente sensible al transporte de mercancías: PLAZA, la plataforma logística de Zaragoza, es el nodo logístico más grande de Europa de sus características (con una superficie de 1200 ha.), siendo además “plurimodal” (cuenta con conexiones por carretera y ferrocarril, limita físicamente con el aeropuerto y ha firmado acuerdos con importantes puertos de la Península Ibérica).

La primera impresión extraída del Congreso es claramente la firme voluntad de los españoles en general y de los aragoneses en particular de ver abierto un nuevo enlace de gran capacidad a través de los Pirineos que conecte el sudoeste europeo con el resto de la UE. También es de destacar la enorme participación, con más de 400 participantes y ponentes con el más alto nivel técnico y profesional.

Vicente Luque Cabal, Director adjunto de la Unidad de RTE-T de la Comisión Europea, explicó el origen, los objetivos y la agenda política de la UE respecto a las redes transeuropeas, así como algunos detalles del Reglamento Financiero de las RTE-T. Luque anunció la próxima refundición de toda la base legislativa respecto a las RTE en un solo documento y respecto a la agenda política de la UE explicó que la Comisión europea ha abierto un proceso de revisión de las orientaciones RTE-T que concluirá en 2010.

Pascual Villate Ugarte, Director General de Planificación del Ministerio de Fomento español, dio una idea de los esfuerzos llevados a cabo en España para dotar al territorio de



I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

Ier CONGRÈS
INTERNACIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONFERENCE
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING



COLEGIO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



FUNDACIÓN
TRANSPIRENAICA

Travesía central del Pirineo



fundación AFI
ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO
DE LAS INFRAESTRUCTURAS



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

infraestructuras ferroviarias multimodales y modernas. Informó de la próxima creación de una AEIE para coordinar las actividades relativas a la Travesía Ferroviaria por el Pirineo Central.

En representación de **Dominique Bussereau**, Secretaria de Estado en materia de transportes de Francia, **Thierry Louis** informó de la evolución de los Proyectos ferroviarios llevados a cabo en Francia, donde el Estado ha establecido como prioritarios los modos fluvial y marítimo. En relación a las conexiones ferroviarias transpirenaicas, Louis manifestó la voluntad política compartida de desarrollar las uniones ferroviarias entre Francia y España.

Para hablar de cuestiones técnicas y constructivas se contó con la presencia de especialistas de AITES, la Asociación Internacional de túneles y del Espacio Subterráneo, provenientes de Francia, Suiza o Japón, que han dirigido las obras de los túneles ferroviarios de mayor longitud en el mundo. Como preámbulo, **Rafael López Guarga**, Presidente del Comité Túneles de la Asociación Técnica de Carreteras inició el bloque temático de intervenciones técnicas con una ponencia introductoria sobre el diseño y la construcción de grandes túneles. Definido un túnel como: "paso subterráneo abierto artificialmente para establecer una comunicación" y vista la indefinición técnica de túnel largo, el ponente enunció algunos ejemplos existentes (Mont Cenís, San Gotardo, Simplon, Lötschberg...) y explicó la diferencia entre túneles carreteros y túneles ferroviarios.

Se expusieron en este bloque diversas Infraestructuras que cuentan con una envergadura similar a la Travesía Central. En este sentido, **Patrice Raulin**, Presidente de Lyon-Turín Ferroviaire presentó el enlace ferroviario de gran capacidad entre estas dos localidades cuyas obras ya se han iniciado, y que tiene gran dimensión ecológica, pues permitirá reemplazar la carretera por las vías férreas reduciendo así las emisiones de dióxido de carbono. Este enlace y la Travesía Central Pirenaica son dos infraestructuras que presentan muchos aspectos en común: conectan diferentes Estados europeos, buscan solucionar problemas de comunicación en entornos especialmente sensibles como son las zonas de montaña, ayudan a cohesionar el territorio de la UE y promueven los intercambios y el mercado único.

Además se presentaron desde el ejemplo Suizo del túnel de Lötschberg abierto desde hace 10 meses, pasando por el Túnel de Saint Gotthard, el más largo del mundo con 57 Km y claro ejemplo por sus dimensiones y por las dificultades que presenta, hasta el amplio abanico de obras llevadas a cabo en Japón y presentadas en el Congreso por el representante de la Asociación Japonesa de túneles, **Minoru Shimokawachi**. Este último hizo una presentación de los problemas ligados a la excavación de túneles, mostrando una comparativa de las excavaciones y las dificultades a las que se enfrentaron.

En lo que respecta a la financiación de las Infraestructuras Ferroviarias, último de los bloques temático del Congreso, los partenariados publico-privados fueron presentados como una solución para la financiación de grandes infraestructuras europeas. En este sentido **Patrick Vandevoorde**, Director de los proyectos



I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

1er CONGRÈS
INTERNACIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONFERENCE
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING



COLEGIO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



FUNDACIÓN
TRANSPIRENAICA

Travesía central del Pirineo



fundación AFI
ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO
DE LAS INFRAESTRUCTURAS



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

de participaciones público-privadas de la Caisse des Dépôts et Consignations francesa explicó la esencia de la colaboración entre los sectores público y privado ante la coyuntura actual de escasez de financiación pública y las especificidades de construcción de infraestructuras ferroviarias. El ponente definió los Partenariados Público Privados (PPP) como “contratos globales de larga duración que transfiere la gestión a los actores privados”. No se trata de un remedio “milagro”, pero permite dinamizar el crecimiento sin que se cargue en exceso a la administración pública.

Louis Roland-Gosselin, Vicepresidente de Transportes e Infraestructuras, SNC Lavalin, presentó el tren de Puy de Dôme como ejemplo de infraestructura construida gracias a la colaboración público-privada. 88 millones de euros se invirtieron en este tren destinado a dinamizar el turismo de la zona.

La última intervención corrió a cargo de **Ángel Ferrero**, Jefe de la Oficina de Madrid del Banco Europeo de Inversiones (BIE), quien explicó la estrecha colaboración del BEI con la Comisión Europea en la financiación y evaluación de los proyectos. El BEI, como institución supranacional que concede el mayor volumen de préstamos, es el más activo en el mercado de capitales. Ferrero especificó que un 36% de sus préstamos están dedicados al sector de transportes, siendo España uno de los mayores receptores de esta financiación, habiendo recibido 7.000 mill de euros de los cuales 5 han sido destinados a la financiación de líneas de alta velocidad. Las ventajas de estos préstamos son principalmente la financiación de hasta el 50 % del coste del proyecto, plazos de amortización hasta 50 años y ofreciendo los costes más bajos del mercado estableciéndose como condición el cumplimiento de una serie de condiciones: que los proyectos sean factibles y que respeten las exigencias medioambientales europeas. A modo de conclusión, Ferrero anunció que la nueva política del BEI en materia de transporte era centrarse en el ferrocarril como medio de transporte ferroviario, puesto que cumple los objetivos de desarrollo regional, RTE y transporte sostenible. En este sentido, la Travesía Central del Pirineo encaja a la perfección en los criterios necesarios para acceder a este tipo de ayudas.

Estos son sólo algunos de los ejemplos que muestran la importancia y la relevancia de este I Congreso, un éxito de asistencia y participación a todos los niveles.

La clausura del Congreso contó con la presencia del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, **Alfonso Vicente Barra**, y el Secretario de Estado de Planificación del Ministerio de Fomento, **Víctor Morlán**.

Alfonso Vicente explicó que uno de los principales compromisos del Gobierno de Aragón era la mejora de las comunicaciones. Señaló los esfuerzos continuados realizados en este sentido, con aportaciones económicas importantes sobre el terreno, para alcanzar un papel protagonista en las relaciones transnacionales a través de unas infraestructuras adecuadas que nos comuniquen con Europa.



I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

Ier CONGRÈS
INTERNATIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONFERENCE
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING

Víctor Morlán, reiteró el apoyo del Gobierno central a la travesía ferroviaria que conectará España con Francia por Zaragoza y Huesca. En su intervención Víctor Morlán señaló que "el Gobierno de España está firmemente decidido" a ejecutar esta obra, junto con el Gobierno de Francia. El secretario de Estado señaló, por otra parte, que el Ministerio tiene previsto invertir 250.000 millones de euros hasta 2020 para construir 9.000 kilómetros disponibles para la alta velocidad ferroviaria y el desarrollo del tren convencional. Casi el 50 por ciento de esta cantidad se dedicará a realizar mejoras en la red ferroviaria.



COLEGIO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



FUNDACIÓN
TRANSPIRENAICA
Travesía central del Pirineo



fundación AFI
ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO
DE LAS INFRAESTRUCTURAS

