

España ganaría 1.200 millones al

► El Gobierno de Rajoy lo asume como proyecto de Estado para reforzar España como nudo de comunicaciones, junto con el Corredor Mediterráneo y el Eje Atlántico

ROBERTO PÉREZ
ZARAGOZA

Que el Pirineo deje de ser un gran muro y se convierta en un gran paso generador de riqueza para el transporte de mercancías. Esa es la esencia de la Travesía Central del Pirineo (TCP), el gran túnel que se pretende construir en el tramo aragonés de esta cordillera. Es la pieza clave de un eje estratégico denominado «Eje 16» en la nomenclatura europea de proyectos de comunicaciones. Una obra que, de hacerse realidad, reportaría al PIB de España 1.200 millones de euros más cada año, por el efecto que tendría el túnel para el fomento del sector logístico, el ahorro de costes de transporte para empresas españolas y, por extensión, la mejora de su competitividad. Así lo destaca uno de los estudios oficiales sobre este proyecto que ha terminado de realizarse recientemente y al que ha tenido acceso ABC.

Si tan positivo resulta, ¿por qué está aún en el aire y cuándo se hará? Porque hacen falta 15.000 millones de euros y es preciso que los gobiernos español y francés cuenten con financiación europea. Quince años se lleva luchando por ello y ahora se vive un momento clave, después de que hace poco más de un año la Comisión Europea revisara el listado de obras prioritarias de la Red Transeuropea de Transporte, aquellas a las que se garantiza inversión directa de la UE.

La TCP, y en su conjunto el «Eje 16», estuvieron durante años en ese selecto listado de proyectos prioritarios, la denominada «Red Básica» transeuropea. En 2003, gracias a las gestiones de la entonces comisaria europea Loyola de Palacio, la TCP entró en esa lista. Pero hace un año, cuando tocó revisarlo en plena crisis, la Comisión Europea recortó y sacó este proyecto en beneficio del Corredor Mediterráneo, el eje ferroviario que pasa por Murcia, Valencia y Cataluña hasta Francia.

Coste: 15.000 millones

Pero ¿qué es el «Eje 16»? Se denomina como tal al corredor ferroviario que cruzaría la frontera francesa a través del gran túnel a construir en el Pirineo aragonés. Por él iría una línea de ferrocarril que conectaría con Zaragoza y con Madrid, y desde la capital de España se bifurcaría en dos ramales, uno hasta el puerto portugués de Sines y otro hasta el español de Algeciras. Para hacerlo realidad hacen falta unos 15.000 millones de euros, 10.000 para construir el túnel y 5.000 para

modernizar y adecuar la conexión ferroviaria desde Huesca hacia Zaragoza, Madrid, Algeciras y Portugal.

Ahora se lucha por que Bruselas rectifique el criterio. En España hay un amplio frente institucional en defensa de la TCP. El Gobierno de Rajoy lo ha asumido como «proyecto de Estado» y quedó incluido igualmente en la declaración oficial emitida por España y Francia tras la última cumbre hispano-gala celebrada el 10 de octubre. El Gobierno portugués también empuja activamente en favor de este proyecto porque le beneficiaría en sus flujos de transporte de mercancías hacia el resto de Europa; y a nivel autonómico, junto a Aragón –la comunidad más directamente interesada en la obra– se han unido en un frente a favor de la TCP los gobiernos de Extremadura, Castilla-La Mancha y Comunidad de Madrid. Las regiones situadas en el lado francés también empujan en la misma dirección.

Avanzan los estudios

Mientras tanto, se sigue avanzando en los estudios técnicos, de viabilidad y de trazado a través de la Agrupación Europea de Interés Económico que se constituyó años atrás y que está integrada por ADIF (Ministerio de Fomento) y por su equivalente francés, RFF. Diez millones de euros se están invirtiendo en esta fase de estudios que se prolongará hasta 2015.

Pero lo esencial es que Bruselas vuelva a incluir la TCP y, en su conjunto, el «Eje 16» en el listado de proyectos prioritarios, porque eso garantiza financiación preferente de la Unión Europea para las obras. Y en eso se está, también con el aval francés. El nuevo Plan de Infraestructuras (Pitvi) del Ministerio de Fomento ha incluido entre sus proyectos estratégicos la TCP. El documento equivalente del Gobierno francés, también.

Los europarlamentarios españoles del PP y del PSOE han presentado enmiendas conjuntas para que la Eurocámara pida la inclusión de la TCP en la Red Básica de transporte de la UE, a fin de que el Consejo europeo, que tiene la última palabra, corrija la propuesta de la Comisión y se considere de nuevo prioritaria la Travesía del Pirineo y el «Eje 16» en su conjunto.

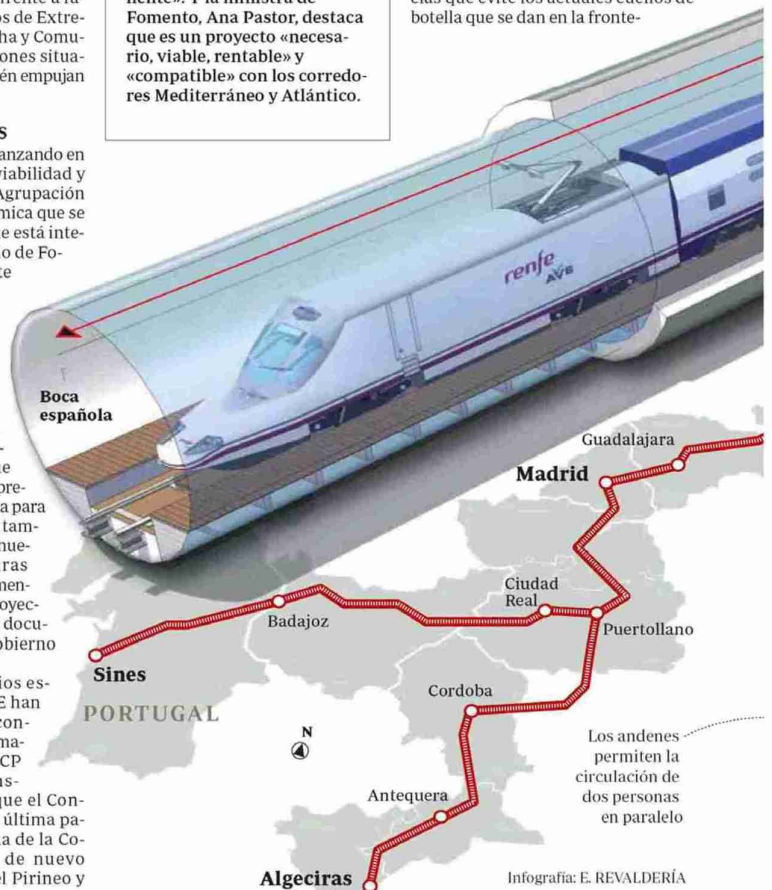
Portugal también mira hacia Aragón

El Gobierno portugués es uno de los firmes defensores del eje ferroviario que cruzaría por el pretendido túnel del Pirineo, como los gobiernos autonómicos de Madrid, Castilla-La Mancha, Extremadura y Aragón. La presidenta aragonesa, Luisa Fernanda Rudi, afirma que es «un proyecto estratégico de Estado y beneficioso para Europa». Su homóloga castellano-manchega, María Dolores de Cospedal, insiste en que «hablar de este proyecto es hablar de futuro para España». Y el presidente extremeño, José Antonio Monago, asegura que, con este trazado, «queremos luchar por el desarrollo de nuestros propios territorios para el desarrollo de todo un continente». Y la ministra de Fomento, Ana Pastor, destaca que es un proyecto «necesario, viable, rentable» y «compatible» con los corredores Mediterráneo y Atlántico.

Asimismo, se está trabando un grupo de apoyo formado por instituciones públicas y por empresas –constructoras, operadores logísticos, grandes industrias con flujos de comercio internacional...– en respaldo de este proyecto.

Corredor Mediterráneo

Durante los últimos años, la TCP y el Corredor Mediterráneo fueron planteados por algunos como proyectos excluyentes. Pero desde el Gobierno aragonés –y desde el propio Ministerio de Fomento– se insiste en que eso ha sido un error de base. «No son excluyentes, porque el Corredor Mediterráneo es un servicio mixto de viajeros y mercancías, que da prioridad a los primeros frente a las segundas», explica el consejero aragonés de Obras Públicas, Rafael Fernández de Alarcón. Por eso no son excluyentes, insiste: el Corredor Mediterráneo, igual que el Atlántico, es competitivo y estratégico para viajeros, pero España necesita un paso ferroviario transfronterizo de gran capacidad para mercancías que evite los actuales cuellos de botella que se dan en la fronte-



año con el gran túnel del Pirineo

ra, tanto en los pasos por carretera como en tren. Y a los puertos del Mediterráneo, por ejemplo al de Valencia y al de Tarragona, les interesa la TCP porque les dotaría de una salida directa y competitiva para las mercancías.

Actualmente, España depende del País Vasco y de Cataluña en sus pasos transfronterizos con el resto de Europa. Dos puertas congestionadas que -es la tesis de quienes apoyan la TCP, incluido el Gobierno central- necesitan de una tercera para diversificar y para sacar más partido al potencial de España como nudo competitivo de comunicaciones para el transporte de mercancías. Los estudios encargados a gabinetes especializados por la Fundación Transpirenaica cifran en 11.000 millones de euros lo que reportaría al PIB español durante los años que duraran las obras. Y luego, una vez a pleno rendimien-

to el túnel ferroviario del Pirineo, calcula que generaría 1.200 millones de euros adicionales al PIB español, sin contar lo que dejaría en la economía de Portugal y del sudoeste de Francia.

Ahorro «ecológico»

Pensando en que este gran túnel estuviera en funcionamiento en el año 2035, los estudios técnicos apuntan a que captaría un tráfico anual de 30 millones de toneladas. Ahora, de los casi 110 millones de toneladas que transitan cada año entre la Península y Francia por los pasos del País Vasco y de Cataluña, solo 2 millones se llevan por ferrocarril;

el resto son transportadas por carretera. Con un gran paso ferroviario no solo se podría tener más capacidad de transporte, sino que se descongestionaría el paso de mercancías por carretera. Y eso también conlleva un ahorro directo. Los estudios calculan que España reduciría 462.000 toneladas de emisiones de CO2 a la atmósfera y 1,2 millones de toneladas en el conjunto de Europa. Eso supone que la TCP podría

suponer un ahorro anual para España de 22,2 millones de euros en compra de derechos de emisión de CO2 y de 56,6 millones de euros para el conjunto de Europa.

