



## COMUNICACIONES TRANSPIRENAICAS

# Proyectos que generen riqueza y empleo

Con el descubrimiento del Nuevo Mundo en el siglo XV y las nuevas rutas hacia el Oriente, la era de la globalización del comercio transfronterizo había comenzado. En 2012, según la Organización Mundial del Comercio (OMC), el valor monetario del comercio mundial se situó en los 18,3 trillones de dólares, y el volumen de comercio marítimo alcanzó alrededor del 90 % del comercio mundial total. El desarrollo del e-commerce, las nuevas potencias asiáticas, los tratados de libre comercio, la nueva generación de buques contenedores triple-E, tienen como consecuencia un intenso crecimiento de los flujos mundiales de transporte. Con estas previsiones, se impulsan en el mundo grandes infraestructuras de transporte como la ampliación del Canal de Panamá, nuevos pasos interoceánicos a través de Centroamérica y la preparación de los puertos para albergar a los nuevos buques de gran capacidad. En Europa nuevas conexiones ferroviarias continúan permeabilizando los Alpes o conectan por ejemplo Escandinavia con Alemania con el túnel submarino de Fehmarnbelt. En este contexto global debemos analizar qué papel juega la península ibérica y en concreto la Comunidad Autónoma de Aragón.

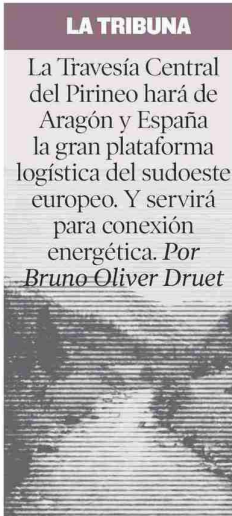
La península ibérica por su ubicación geográfica es una plataforma logística natural. La consultora holandesa Dynamar acaba de anunciar que España es el país que ve transitar el mayor número de contenedores. Es decir, una oportunidad de oro para España. Esta visión de la península ibérica como plataforma logística, es una de las ideas básicas de la estrategia logística del Gobierno de España.

Aragón ha apostado por la logística, poniendo así en valor su privilegiada posición en el centro de gravedad del cuadrilátero que concentra el 60 % del PIB español. Fruto de esa apuesta son las importantes infraestructuras logísticas que Aragón tiene y que suponen el 38 % de toda la superficie logística ocupada en España. Pero, además de su posición central en el cuadrante nordeste español, Aragón limita con Francia y, por ende, con Europa. Y, sin embargo, los gran-

des corredores de transporte terrestre entre la península y el continente discurren por los extremos del Pirineo, presentan problemas de congestión viaria (a diario cruzan la frontera más de 20.000 camiones) y, en el caso del tren, comparten la infraestructura los servicios de viajeros y mercancías con lo que aparecerán problemas de capacidad a medio plazo. A diferencia de lo que pasa en los Alpes, no existen vías de transporte adecuadas a través del Pirineo Central.

Tenemos una oportunidad histórica pero necesitamos unas infraestructuras adecuadas, eficientes y sostenibles, basadas en la política de transporte de la UE de potenciar el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías. Ello mediante un sistema de comunicaciones transfronterizas que malle la red, enlazando los corredores atlántico y mediterráneo, mediante la conexión cantábrico-mediterráneo y una nueva salida hacia Europa a través del Pirineo Central. Una salida ferroviaria de gran capacidad, prioritaria para las mercancías, multimodal e interoperable con el resto de la red europea. Esta nueva conexión es la Travesía Central del Pirineo (TCP).

Este sistema de comunicaciones no es un sistema de elementos intercambiables unos por otros, porque no es sólo la TCP, sino que tiene además como piezas indispensables e irrenunciables, el Canfranc, el eje cantábrico mediterráneo, el eje carretero E07 Zaragoza-Pau-Bordeaux y los pasos del Portal et y del Túnel de Bielsa. Cada una de distinta naturaleza en cuanto a capacidad, plazos y características, pero complementarias. Ningún proyecto por sí mismo, soluciona todo lo que necesitamos



### LA TRIBUNA

La Travesía Central del Pirineo hará de Aragón y España la gran plataforma logística del sudoeste europeo. Y servirá para conexión energética. Por

Bruno-Oliver Druet

para rentabilizar la oportunidad histórica que se nos presenta.

La TCP es una conexión ferroviaria con capacidad suficiente para mover 30 millones de toneladas (esto supone diez veces lo que actualmente cruza la frontera por ferrocarril), prioritaria para mercancías y que mediante un túnel de baja cota a través del Pirineo Central, permitirá a Aragón y a España, rentabilizar el valor añadido de los flujos norte-sur y de los provenientes de los puertos de la península, convirtiéndonos en la gran plataforma logística del sudoeste europeo. Un

proyecto de gran alcance a medio y largo plazo con enormes impactos en el PIB y el empleo según los estudios. Además, la TCP podría ser aprovechada para otras necesidades, tales como la conexión energética entre España y Europa.

La línea de Canfranc, una línea de ferrocarril de montaña en su tramo transpirenaico, limitada para las mercancías pero con connotaciones históricas y grandes posibilidades para el transporte de proximidad y el desarrollo turístico y cultural, ligada además a una infraestructura de primer orden como la estación internacional de Canfranc. El eje viario europeo E07 Zaragoza-Pau-Burdeos, cuya lamentable situación en unos cuantos kilómetros a continuación del túnel de Somport impide aprovechar mejor la potencialidad de esta magnífica infraestructura transfronteriza. Hay que impulsar todas las piezas del sistema en sus diferentes ámbitos, tiempos y naturalidades. El Canfranc avanza; hay una hoja de ruta y hay una fecha, el 2020, siempre y cuando Francia llegue. Se ejecutan por parte francesa los trabajos para la puesta en servicio del tramo Oloron-Bedous y en España, la renovación de la vía entre Alerre y Plasencia del Monte. Por su parte la TCP ha visto acelerar el ritmo de los estudios previos y de viabilidad de manera que en 2015 conoceremos cuáles son las diferentes alternativas de paso. Nuestro objetivo debe ser convertir el proyecto en prioritario cuando se revise la red transeuropea en 2023. Los pasos de Portal et y Bielsa son dos ejemplos de colaboración transfronteriza para, a partir de la mejora de las condiciones de la carretera, contribuir a la dinamización de las relaciones entre las dos vertientes del Pirineo.

Por todo ello, Aragón no puede ni debe renunciar a unas comunicaciones transfronterizas adecuadas, objetivo que no es de escala regional sino que debe integrarse en la estrategia nacional de transporte, cuestión que impulsamos desde la Fundación Transpirenaica con el apoyo decidido del Gobierno de Aragón en beneficio del desarrollo de toda la Comunidad.

Bruno Oliver es director de la Fundación Transpirenaica