



## COMUNICACIONES TRANSPIRENAICAS

QUIERO iniciar esta reflexión con un recuerdo a unas jornadas celebradas este mes en Huesca, relacionadas con el 150 aniversario de la llegada del tren a Huesca. Decisiones que se tomaron a lo largo de este siglo y medio no consiguieron modificar corredores ferroviarios definidos en aquella época; lo que se diseñe y construya ahora va a quedar para las futuras generaciones. En la definición de las grandes infraestructuras siempre ha habido más tiempo en su preparación (estudios, análisis, proyectos, etc.) que en su ejecución, porque una vez construidas se hace muy difícil acometer nuevas obras que unan los mismos puntos origen-destino, salvo que se trate de atender a las necesidades del propio tráfico de personas o mercancías.

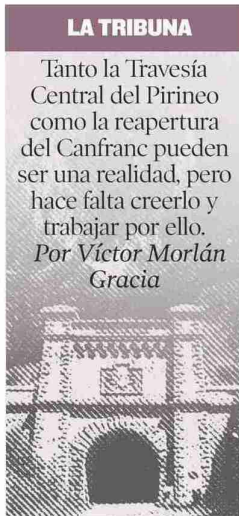
Con ello quiero decir que las decisiones que se vayan tomando han de tener el rigor, la certeza de su materialización y la seguridad de sus objetivos y consecuencias positivas para la movilidad y el transporte. Aragón, dentro de España, y Zaragoza en el noreste peninsular gozan de una situación destacada en materia de transporte. No voy a pormenorizar la red de autovías (algunas pendientes de conclusión) autopistas, red ferroviaria, etc. que atraviesan Aragón, porque es de todos conocida. Es obvio recordar que en un radio de 300/400 km, Zaragoza es el centro de un territorio, cuyo perímetro forman grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Toulouse o Burdeos que ahora sufren los agobios de la crisis pero que recuperarán su iniciativa económica y social.

Nos queda solucionar nuestras comunicaciones ferroviarias con Francia y el resto de Europa por el Pirineo central, pues considero que una carretera de alta capacidad, tipo autovía, va a ser muy difícil, por no decir imposible, que se construya, viendo las limitaciones ambientales a ambos lados de los Pirineos. Y si complejo es acometer una carretera o un ferrocarril en España, cuando hemos de hacerlo para comunicarnos con Francia las dificultades se acrecientan y por ello siempre he te-

# Canfranc y TCP, pretensiones razonables

nido presente la necesidad de una buena relación con el país vecino, nunca la confrontación. Somos dos países soberanos, con sus prioridades y sus limitaciones y las relaciones para resolver los problemas deben estar basadas en el entendimiento, la confianza y la perseverancia. Sé que atravesar el Pirineo aragonés no gusta en algunos sectores que defienden, con beligerancia, la exclusividad de la comunicación por ambos extremos de la cordillera. Aceptan la reapertura del Canfranc porque piensan que no les hace competencia y niegan la Travesía Central porque dicen que eso limitaría sus pretensiones. No estoy de acuerdo en absoluto. Si vemos lo que sucede en otras cordilleras que separan países, y el número de conexiones ferroviarias que existen, veríamos que nuestras pretensiones no son ninguna locura y que para el funcionamiento del transporte de viajeros y mercancías de la Península hacia el resto de Europa, un tercer paso como la TCP, vendría a complementar el conjunto del sistema.

Nuestras conexiones ferroviarias con Francia no son solo una apetencia de Aragón. Desde que la conexión Zaragoza-Pau, con la reapertura del túnel de Canfranc, está incluida en la Red Transeuropea de Transportes, por petición del Gobierno de España en 2011, aceptada por el Gobierno de Francia e incluida por la Comisión Europea en la red global de esa Red Transeuropea, y con fondos la reapertura debiera ser una realidad. Mientras que en España un tren puede llegar de Algeciras a Canfranc, a la boca sur del túnel, en Francia no ocurre lo mismo,



### LA TRIBUNA

Tanto la Travesía Central del Pirineo como la reapertura del Canfranc pueden ser una realidad, pero hace falta crearlo y trabajar por ello.  
*Por Víctor Morlán Gracia*

pronto se podrá llegar a Bedous, pero de ahí a la boca sur del túnel casi no hay vía y el propio túnel puede ponerse en servicio con una inversión razonable.

Se corre el riesgo de trabajar en la reapertura del túnel (no se con qué intensidad se está haciendo), y no actuar entre Huesca y Canfranc con algún nuevo trazado (ha sido rechazado por el actual gobierno el estudio entre Alerre y Caldearenas), nos podemos encontrar con una infraestructura que no mejora la situación actual.

La Travesía Central del Pirineo (TCP) goza también de la confianza de ambos Gobiernos y de la Comisión Europea, por lo tanto ya no es solo una apetencia aragonesa. Anterior eje prioritario nº 16, esta incluida, también en la red global, pero con alguna singularidad, derivada de las condiciones de la Comisión Europea en 2011: estarán en la red básica los corredores en servicio o en obras que concluyan éstas en 2020; la TCP no estaba en esa situación y no se pudo incluir en la red básica, intento del actual gobierno y que no logró, sencillamente porque no podía, por planteadas desde la UE. Si ahora se pudiera, estaríamos en la misma situación pues los pasos dados son exiguos y ahora, después de 3 años, no vale decir que la culpa la tienen otros.

En 2023 se va a producir una revisión de la Red Transeuropea de Transporte, si para esa fecha están redactados los proyectos, podrá ser incorporada la TCP a la Red Básica e iniciar las obras para que en 2030 estén concluidas.

Es decir, ambas conexiones pueden ser una realidad; la reapertura del Canfranc de forma más inmediata pero también muy limitada por razones de trazado, fundamentalmente; la TCP a más largo plazo e imbricada en los grandes corredores ferroviarios que provienen del resto de la península y van al resto de Europa. Si alguien plantea que es desorbitado pedir dos conexiones, en otros sitios existen, pero también podría estudiarse usar parte de la plataforma ferroviaria actual para la futura TCP, y de esa manera ser más eficientes en el gasto. Problemas hay muchos, pero si seguimos con el 'si son galgos o podencos' nunca cogemos la liebre. Hay dos foros de encuentro con Francia y la UE: la Agrupación Europea de Interés Económico para la TCP y el Grupo Cuatripartito para reabrir el Canfranc; solo hace falta que trabajen, pero todo está parado y después se echará la culpa a los anteriores. Así es la vida y así se frustran las esperanzas.

*Victor Morlán, ex secretario de Estado de Fomento, es diputado del PSOE por Huesca*