

INFRAESTRUCTURAS VISIONES SOBRE LAS COMUNICACIONES TRANSFRONTERIZAS

Susana Val*

El impacto de la TCP

ESTA semana hemos despertado con la noticia de la exclusión de la TCP de los ejes prioritarios de la RTE-T. Sin embargo, su impacto repercute a nivel no solo regional sino también nacional; los corredores atlántico y mediterráneo deberán ser capaces de absorber un gran volumen de mercancía desde los puertos atlánticos (como Algeciras y Sines en Portugal) hacia Europa atravesando la parte central del país. Los nodos logísticos aragoneses desempeñan en la actualidad y, por supuesto lo harán en el futuro, un papel vital dada su posición geoestratégica y la inversión realizada en los últimos años. Merece la pena destacar que infraestructuras logísticas como Plaza ya suponen un 2,06% de la remuneración de asalariados de Aragón, representando el 1,87% de los empleos totales, el 2,06% del EBE, el 2,05% del VAB y el 2,92% del total de las ventas de Aragón. También el sector empresarial, según resultados de una investigación reciente, apuesta firmemente por la travesía central por los Pirineos y por un aumento notable del uso del modo ferroviario.

Por estos motivos, Aragón como región con un marcado carácter afianzado en términos logísticos, promoviendo la investigación de excelencia en este ámbito y gracias a la inversión en dotaciones logísticas, debe seguir impulsándose como motor de desarrollo de la economía aragonesa. De esta manera, se podrá conseguir que el transporte de mercancías se vea impulsado hacia Europa en los próximos años de una manera más ágil y sostenible, a través de un paso central por los Pirineos.

* Directora del Departamento de Transportes del Zaragoza Logistics Center

Diego Artigot *

Un proyecto realista

SI TUVIERA que diseñar un corredor ferroviario, con prioridad para mercancías, que una los puertos de la Península Ibérica y conecte con Europa de una manera eficiente y sostenible, con la menor inversión posible y aprovechando las infraestructuras existentes, la respuesta sería clara y contundente: un eje Sines/Algeciras-Madrid-Zaragoza, que permitiera conexiones con el Cantábrico y el Mediterráneo, y salida hacia Europa a través de un túnel de baja cota por los Pirineos con destino hacia París y de allí al norte de Europa. ¿Por qué es un proyecto realista técnica y económicamente?

En primer lugar, porque al tener su trazado de norte a sur y en diagonal por la Península, permite la máxima vertebración del territorio. En segundo lugar, porque aprovecha el trazado ya existente, en desuso para pasajeros, lo que hace de este corredor una infraestructura cuyo coste, tanto de realización como de inversión, sea óptimo.

En tercer lugar, porque construir un túnel de baja cota es hoy una tecnología ya superada; valga como ejemplo el túnel de base de Lötschberg, un túnel ferroviario suizo con una longitud de 34,6 kilómetros, o el que será el túnel ferroviario más largo del mundo, el San Gotardo bajo los Alpes, de 57 kilómetros, por citar algunos de los muchas infraestructuras que ya existen.

En cuarto lugar, al ser prioritario para las mercancías, los problemas que pueden tener otros corredores donde se tenga que compatibilizar o incluso priorizar a los pasajeros, supondrán problemas de congestión a muy corto plazo.

* Consejo Aragonés de Cámaras de Comercio. Servicio de transporte, logística e infraestructuras

Santiago Tenorio *

Oportunidad perdida

LA DECISIÓN de la UE de postergar prácticamente hasta la segunda mitad de siglo la construcción de la Travesía Central supone una gran oportunidad perdida para Aragón. Estuve presente en la presentación del acuerdo que hizo el ministro de Fomento, José Blanco, en la Cámara de Comercio y tengo que decir que la parte más importante del esquema ferroviario que ambicionamos, la TCP, queda pendiente. No ganamos nada desviando el paso de nuestras mercancías cientos de kilómetros por el nuevo túnel pirenaico de Cataluña, el de Pertús. Además, este eje de ancho internacional se pretende llevar por la línea de Caspe, cuando sería más interesante enlazar Zaragoza y Barcelona por la otra línea existente, la de Huesca y Lérida. De haberlo elegido así, sería la prueba definitiva del interés real en construir luego el túnel por el Pirineo Central, ya que se habría llevado el ancho internacional a la zona de Huesca-Barbastro-Monzón, que ha de ser la puerta sur del túnel.

El hecho de que hayamos perdido esta oportunidad no significa que dejemos de lado esta reivindicación, porque las consecuencias son severas: vamos a seguir siendo menos competitivos y muchos negocios y transacciones al otro lado de la cordillera se van a quedar aislados. Habrá que seguir luchando todos unidos para lograr que esta infraestructura sea de nuevo prioritaria.

Todo ello no quita que valore como algo muy positivo para Zaragoza y Teruel la inclusión del Corredor Cantábrico-Mediterráneo en la red básica de la Red Transeuropea de Transportes, que da una mayor centralidad al proyecto logístico de Aragón.

* Dtor. de Logística y Compras del grupo Samca

Luis Lezáun *

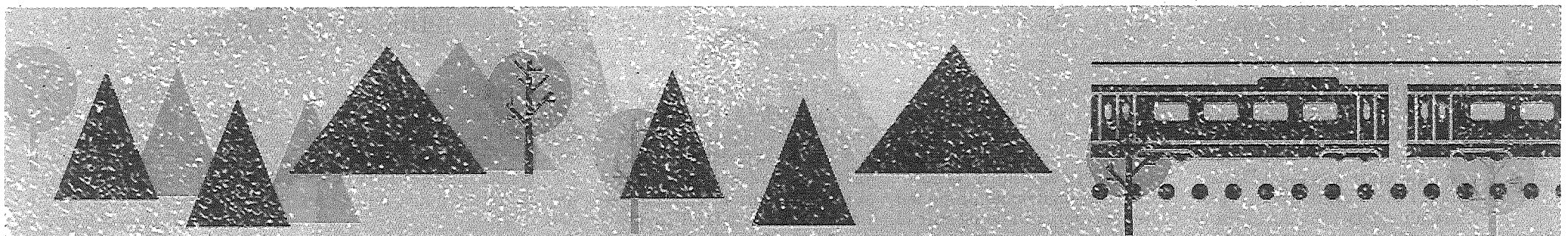
El vuelco con el Canfranc

HA SUPUESTO una gran decepción, por otra parte anunciada de antemano, la decisión de la Comisión Europea de excluir la Travesía Central Pirenaica de las redes prioritarias que contarán con financiación y estarán parcialmente operativas en 2020.

Ante esta situación no cabe más remedio, siendo positivos y no lamentándose continuamente, que volcarse, sin fisuras políticas y aunque sea a nivel regional entre España y Francia, en la reapertura del túnel internacional de Canfranc. Si como reflejan los estudios realizados puede reabrirse este paso en cuatro años con una capacidad de 1,5 millones de toneladas anuales y 400 millones de euros de inversión daría un buen servicio a varias empresas ubicadas en Zaragoza, entre las se pueden citar la automovilística GM, la papelera Saica, electrodomésticos BSH o Baxter de Sabiñánigo, que exporta hacia Europa el 80 % de sus productos sanitarios.

Solamente una de las empresas mencionadas, Saica, mueve al año 135.000 camiones de los que 30.000 pasan por Francia. La contaminación que producen y el colapso de las carreteras disminuiría notablemente si fueran transportadas directamente por ferrocarril sin tener que dar un rodeo hacia uno u otro extremo de los Pirineos. Si una vez reabierto el Canfranc se comprobasen los beneficios antes indicados, unido también al colapso prematuro que se espera de los pasos de Irún y Port Bou, la Travesía Central Pirenaica estaría más cerca del lejano horizonte de 2050.

* Catedrático del Departamento de Ingeniería Mecánica y Profesor de Ferrocarriles de la Universidad de Zaragoza



Apoyos | Distintos especialistas de Aragón y de España vienen insistiendo en las últimas semanas en la importancia estratégica del túnel de baja cota por el Pirineo aragonés, sin olvidarse de la oportunidad de reabrir el Canfranc para generar demanda

Frente común de los expertos por la Travesía Central

La importancia estratégica de contar con un corredor ferroviario por el Pirineo Central que sirva de puerta a las mercancías en Europa está fuera de toda duda para distintos expertos de Aragón y de España que en las últimas semanas han salido en defensa de su planificación y construcción, aunque ahora sea a largo plazo por decisión de la Comisión Europea.

La capacidad de generar nuevos flujos de tráfico y con ello de sacar partido a la posición geoestratégica de la Comunidad, rúcula ferroviaria entre los principales puntos de actividad económica del país, es uno de los pilares del proyecto del túnel de baja cota que ambiciona Aragón desde hace 15 años. El mismo argumento utilizado por el Ministerio de Fomento el miércoles para defender la aprobación del corredor Can-

tábrico-Mediterráneo como eje básico de la Red Transeuropea de Transportes.

El hecho de que solo haya que adaptar al ancho internacional la red existente en ese corredor hispano-luso, desde los puertos de Algeciras y Sines hasta Zaragoza, también es destacado por los expertos que plantean como objetivo irrenunciable este nuevo paso.

Otros especialistas ponen el acento en la necesidad de volcar ahora los esfuerzos en lograr la reapertura del túnel de Canfranc, cuyo coste es más que asumible en tiempo de crisis, 400 millones de euros frente a los casi 9.000 de la Travesía Central. Su puesta en marcha generaría una nada desdéniable demanda, estimada por Ineco en más de la mitad de todo el tráfico que ahora circula por los pasos existentes en la cordillera.

J.A.