

Somport sigue desaprovechado mientras Irún y La Junquera se colapsan

La grandeza del túnel que une España y Francia por los Pirineos contrasta con su escaso tráfico

ROBERTO PÉREZ

ZARAGOZA. Las comunicaciones transfronterizas por carreteras se han atascado en el Pirineo y, en particular, en el túnel aragonés de Somport. Ha sido la mayor obra de ingeniería en materia de comunicaciones entre España y Francia realizada en décadas, pero permanece en una calma increíble. En pleno siglo XXI, con el tráfico de mercancías por carretera en vertiginoso ascenso desde hace años, inclina a pensar que un túnel de primer orden como el de Somport debe registrar una frenética actividad. Pues no. Desde que se inauguró, se parece más a una carretera secundaria de un tranquilo rincón de la geografía española que a un paso entre España y el resto de Europa.

Hace escasas fechas, las autoridades regionales francesas revelaban las últimas cifras: un aumento del tráfico medio diario en el túnel de Somport del 2,3 por ciento en lo que va de año. Discreto aumento si se tiene en cuenta el ritmo que acumulan desde hace años los pasos laterales, los de Irún (País Vasco) y La Junquera (Cataluña), que les ha llevado a la saturación.

Por Irún y La Junquera vienen a transitar diariamente entre 16.000 y 20.000 vehículos pesados por cada uno de ellos. Por el túnel de Somport la media no llega a 250 vehículos pesados al día. Y la mayor parte son camiones que realizan transportes regionales, es decir, entre municipios próximos a uno y otro lado de la frontera.

Costó 240 millones de euros

El túnel de Somport es un ejemplo de ingeniería, de inversión multimillonaria. Costó mucho hacerlo, en tiempo y en dinero. El resultado es un túnel de primer orden europeo, pero en medio de carreteras secundarias. Eso hace que exista un cuello de botella que ha dejado infrutilizado el túnel desde que se inauguró, el 10 de enero de 2003.

No sólo es un recurso perdido para potenciar el desarrollo económico de Aragón como puerta a Europa, sino que se ha dejado en la cuneta una obra a la que se destinaron cuantiosos presupuestos, cofinanciados por la Unión Europea. Su construcción necesitó casi diez



El túnel necesitó casi diez años de obras, lo cofinanció la UE y se inauguró en enero de 2003

FABIAN SIMÓN

años y 240 millones de euros, que salieron del Estado español y del francés, con aportación de los fondos de cohesión de la UE.

El túnel tiene más de ocho kilómetros y es uno de los más modernos de los construidos en Europa en muchos años. Pero se ha quedado como un equipamiento de lujo muy poco utilizado. Si se echaran cálculos del dinero invertido y de la rentabilidad obtenida, más de un responsable político se sonrojaría y, si se tratara de una empresa privada, se exigirían responsabilidades graves. Y es que la infrutilización del túnel de Somport se debe, única y exclusivamente, al abandono que arrastran las carreteras que conectan con él.

El túnel de Bielsa llama a las puertas de la Unión Europea

Además del túnel de Somport, Aragón tiene otro más que le a Francia por carretera. Es el veterano túnel de Bielsa. La precariedad que ha arrastrado durante años y las limitaciones de las carreteras que conectan con él a uno y otro lado del Pirineo motivaron quejas entre vecinos y empresarios turísticos de la comarca altoaragonesa del Sobrarbe, en la que se localiza. Al final, tras años de queja, los gobiernos regionales de Aragón y de Altos Pirineos (Francia) se han unido para encargarse de un correcto mantenimiento del túnel, trabajos que desde el 1 de noviembre tienen contratados con una empresa privada. Además, se ha pedido ayuda a la UE para afrontar los 16 millones de euros que hacen falta para modernizar el túnel —no pueden cruzarse dos camiones a la vez, así que funciona un semáforo en cada boca del túnel— y para mejorar su seguridad.

A punto de cumplirse seis años desde su inauguración, nada ha cambiado en este aspecto. Lo mismo que ya se advertía mientras se estaba construyendo, se lamentó después cuando se inauguró y se sigue soportando ahora.

Además, si algo no se pueden permitir España y Francia es tener aparcados pasos transfronterizos por carretera, porque los que están realmente acondicionados, los de Irún y La Junquera, están saturados. Ya lo estaban hace ocho años; los estudios oficiales lo ratificaban hace cuatro, y la densidad de tráfico ha aumentado. Hace cuatro años, un estudio del Ministerio de Fomento revelaba que, ya en aquel momento, entre España y Francia transitaban a lo largo de todo un año unos 6.300.000 vehículos pesados. De ellos, seis millones lo hacían por los pasos laterales: 2,8 millones de vehículos por Irún y algo más de 3,2 millones por La Junquera.

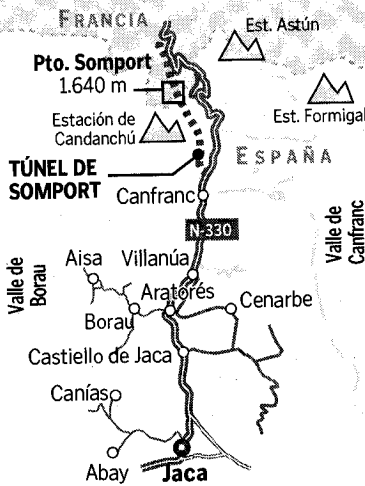
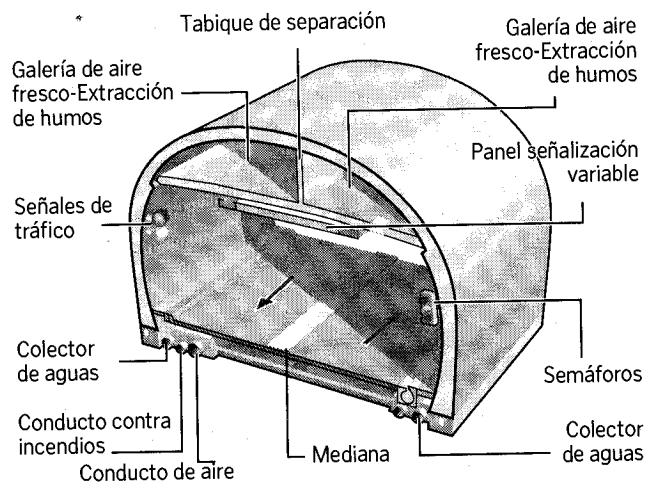
Carreteras olvidadas

Entre 1999 y 2004, el tráfico de mercancías por estos dos pasos creció a un ritmo medio anual del 5,2 por ciento. La patronal aragonesa de transporte Tradime asegura que desde el año 2004 el incremento se ha mantenido en la misma línea.

Ante este colapso, sorprende que no se apueste por abrir otros trazados alternativos por el Pirineo. Y sorprende más si se tiene en cuenta que en el Pirineo central hay una infraestructura de primera línea, la de Somport, que permanece adormecida. Sólo haría falta arreglar las carreteras, acondicionarlas como vías de gran capacidad y no como lo que son ahora, trazados secundarios que, en el lado francés (la RN-134) presenta unas condiciones penosas que en ocasiones —con las nevadas de invierno— obligan a cerrar al tráfico, impidiendo que haya circulación por el túnel. Pero, con más o menos intensidad, aquí la culpa anda repartida a ambos lados de la frontera. A estas alturas, la autovía que a principios de los 90 se bautizó como Somport-Sagunto no está terminada por el norte. Acaba en la localidad de Nueno. Des-

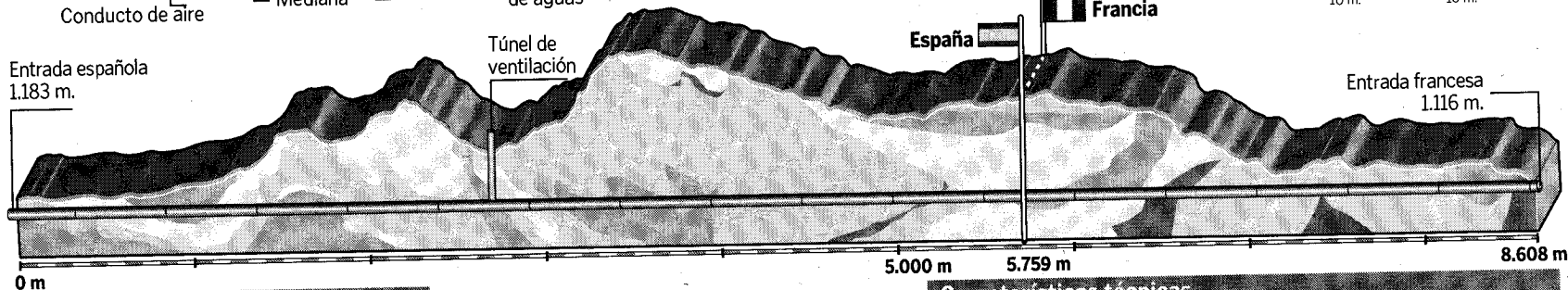
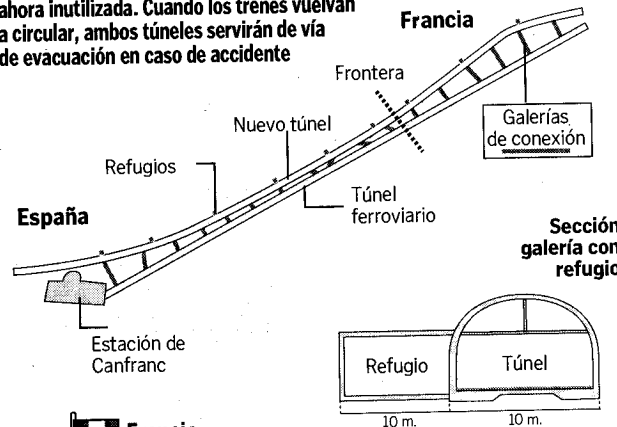
El túnel de Somport

Corte transversal



Sistema de túneles

El nuevo túnel carretero está comunicado por 17 galerías con la vieja línea ferroviaria, por ahora inutilizada. Cuando los trenes vuelvan a circular, ambos túneles servirán de vía de evacuación en caso de accidente



Equipamiento

- Circuito cerrado de televisión
- Red de telefonía
- Radiocomunicaciones
- Red de agua contra incendios
- Nichos y refugios
- Sistema de gestión técnica centralizada

Presupuesto

- Parte española 159,5 mill. de euros
- Parte francesa 94,5 mill. de euros

Características técnicas

- Longitud: 8.608 m. (5.759 m. en España; 2.849 m. en Francia)
- Refugios: 19
- Galerías de evacuación: 19 (17 de ellas conectadas al túnel ferroviario y las otras dos al exterior)
- Altura libre mínima: 4,55 m
- Ancho total: 10,50 m (2 carriles de 3,5 m, una mediana de 1 m, dos aceras de 0,50 m y dos aceras de 0,75 m)

de allí hasta Somport no hay carretera desdoblada.

Viella, Puigcerdá, Roncesvalles... Aquel estudio que Fomento hizo en 2004 advertía que, diariamente, entre España y Francia cruzaban por carretera unos 17.300 vehículos pesados. Pues bien, unos 7.700 lo hacían por Irún y cerca de 9.000 por La Junquera; sólo 161 por el túnel de Somport.

Cuatro años después se ha avanzado muy poco y el tráfico medio, como se ha citado, alcanza los 235 vehículos pesados al día. Una circulación que no es de amplio recorrido internacional. Quienes realmente hacen largas rutas por Europa no eligen Somport para circular, se inclinan por Irún o por La Junquera. Somport, una infraestructura que se consideró como paso estratégico apoyado por la UE, se ha quedado como un túnel local, para unir municipios próximos a uno y otro lado de esta porción del Pirineo.

De hecho, incluso hay otros pasos secundarios por el Pirineo que, sin las multimillonarias inversiones que concentró el Somport, registran un tráfico de mercancías similar. Siguien-

do con aquel estudio hecho por el Ministerio hace cuatro años, revelaba que en aquel momento pasaban por Viella (Lérida) 98.000 vehículos pesados al año y 105.000 por Puigcerdá (Gerona), frente a los 59.000 que registraba el túnel de Somport en números redondos y los 17.568 del paso navarro de Roncesvalles.

La historia del túnel de Somport, salvo que algún día se corrija su situación, es un episodio más del olvido al que están condenadas las vías de comunicación por el Pirineo central. A pesar del repetitivo discurso que desde hace muchos años ofrece al respecto el Gobierno aragonés, nada se ha avanzado.

Al Gobierno francés no le interesa potenciar las comunicaciones transfronterizas por esta zona y el Gobierno español no ha empujado con vigor, a pesar de que se trata de una cuestión de Estado y estratégica: diversificar las opciones para no depender casi en exclusiva de los pasos laterales por Cataluña y País Vasco es visto por algunos como una obligación impuesta por el sentido común y por la prudencia. Pero nada ha cambiado todavía.

Los transportistas advierten que es «un problema europeo»

La patronal Tradime denuncia la pasividad de los gobiernos francés y español a pesar de sus constantes reivindicaciones

R. P.

ZARAGOZA. Aragón disfruta de una posición geográfica privilegiada como zona de paso entre España y Francia. Pero esa ubicación estratégica no es aprovechada porque ni se tienen las carreteras adecuadas ni se avanza en los proyectos ferroviarios. Ahí duerme el esplendor de la otrora estación transfronteriza de Canfranc, de la que no parten trenes hacia Francia desde principios de los años 70, cuando el Gobierno gallo decidió abandonar esa línea férrea.

En carreteras, el túnel de Somport no prospera porque las carreteras que conectan con él no reúnen las condicio-

nes que serían necesarias. La patronal del transporte Tradime-Aragón lleva años reclamando que se ponga fin a esta situación, pero lamenta que no les hacen caso. El presidente de Tradime-Aragón, Jesús Ángel Albiol, critica la pasividad de los gobiernos francés y español ante «unas infraestructuras que no son del siglo XXI».

Las empresas de transporte internacional radicadas en Aragón podrían tener una ventaja competitiva por estar a pie de frontera, pero la realidad es bien distinta. Y la economía regional no saca partido a esa condición de territorio fronterizo. Aragón sale perjudicada,

porque no rentabiliza su privilegiada posición geográfica ante el resto de Europa. Pero Albiol subraya que la precaria situación de las comunicaciones por carretera con Francia «no son únicamente un problema de Aragón, es un problema de España, es una cuestión de Estado e incluso es un problema de ámbito europeo». Reclama respuestas a ese nivel, pero no llegan.

«Si nieva este invierno se volverá a quedar cerrado el paso de Somport, porque es un túnel que conecta con carreteras que son secundarias o terciarias, en el lado francés son infraestructuras bananeras», afirma el presidente de Tradime-Aragón. Considera incomprensible que la tremenda inversión que conllevó el túnel de Somport esté inutilizada porque en aquel momento no se planificó la reforma de unas decenas de kilómetros de carreteras y sigue sin actuarse.