

COMUNICACIONES CARA A CARA CON EL PROYECTO COMPETIDOR

# El coste del corredor del Mediterráneo quintuplica al de la Travesía Central

Un estudio cuantifica en 41.500 millones el tramo del litoral, que se alargaría a Finlandia, frente a los 8.697 millones del eje de la TCP

El proyecto incluye construir líneas que ni siquiera ha previsto el Ministerio de Fomento

La factura íntegra suma el 78% de la inversión prevista para toda la Red Transeuropea

ZARAGOZA. El coste del corredor ferroviario del Mediterráneo es cinco veces superior al de la Travesía Central Pirenaica (TCP), ya que implicaría duplicar la red existente en el litoral, desde Portbou a Algeciras, construir trazados que no están previstos ni en las planificaciones más ambiciosas del Ministerio de Fomento y cambiar el ancho de vía a lo largo de unos 2.200 kilómetros. En total, 41.500 millones de euros, una cifra descomunal frente a los 8.697 que requiere el eje de la TCP,

que ya tiene el 74,6% del trazado disponible.

Cataluña y Valencia luchan por su inclusión en la Red Transeuropea de Transportes, en la que sí figura desde el año 2004 la Travesía Central. En la reunión informal de ministros de la Unión Europea, que se celebra mañana y pasado en Zaragoza, se debatirán las directrices y criterios para su revisión, que se ha dejado aparcada para dentro de un año. No obstante, la cúpula del Ministerio de Fomento está decidida a que el eje mediterráneo

pase a formar parte ya de la Red Transeuropea, según reiteró el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, la semana pasada. Esta red incluye una treintena de proyectos.

El nuevo corredor de alta capacidad para mercancías se extendería desde Algeciras hasta Finlandia por el valle del Ródano y engloba incluso un ramal hacia Italia, por lo que su coste se podría disparar hasta los 177.765 millones de euros, según el estudio de viabilidad del 'lobby' que lo impulsa, Ferrmed. Para entender la magnitud de la inversión que requeriría construirlo basta con otra comparación: supone el 78% del coste de todos los proyectos incluidos en la Red Transeuropea de Transportes, cuyo presupuesto global asciende a 227.893 millones. Si se decantara por la opción más cara, prácticamente se igualaría el presupuesto.

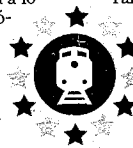
### Un cambio ferroviario radical

El secretario general de Ferrmed, Joan Amorós, indicó a este diario que la factura solo en España asciende a 41.500 millones de euros, ya que pretenden un vuelco radical de la actual red ferroviaria y ni siquiera sería comparable a los pasos actuales por Irún y Portbou y al planificado por Aragón. "Se incluye hasta la adaptación de los vagones actuales al ancho internacional", incidió.

Amorós, no obstante, defendió con ahínco que la inversión no debe ejecutarse de golpe, sino a lo largo de quince años. Únicamente planteó como prioritario la conversión al ancho internacional del actual eje mediterráneo, de forma que un mercancías pueda seguir hasta Murcia sin perder tiempo en la frontera de Portbou. Y esta intervención, que también implicaría comprar un parque mínimo de material ferroviario de ancho internacional, ya costaría una cantidad que supera los 2.000 millones de euros.

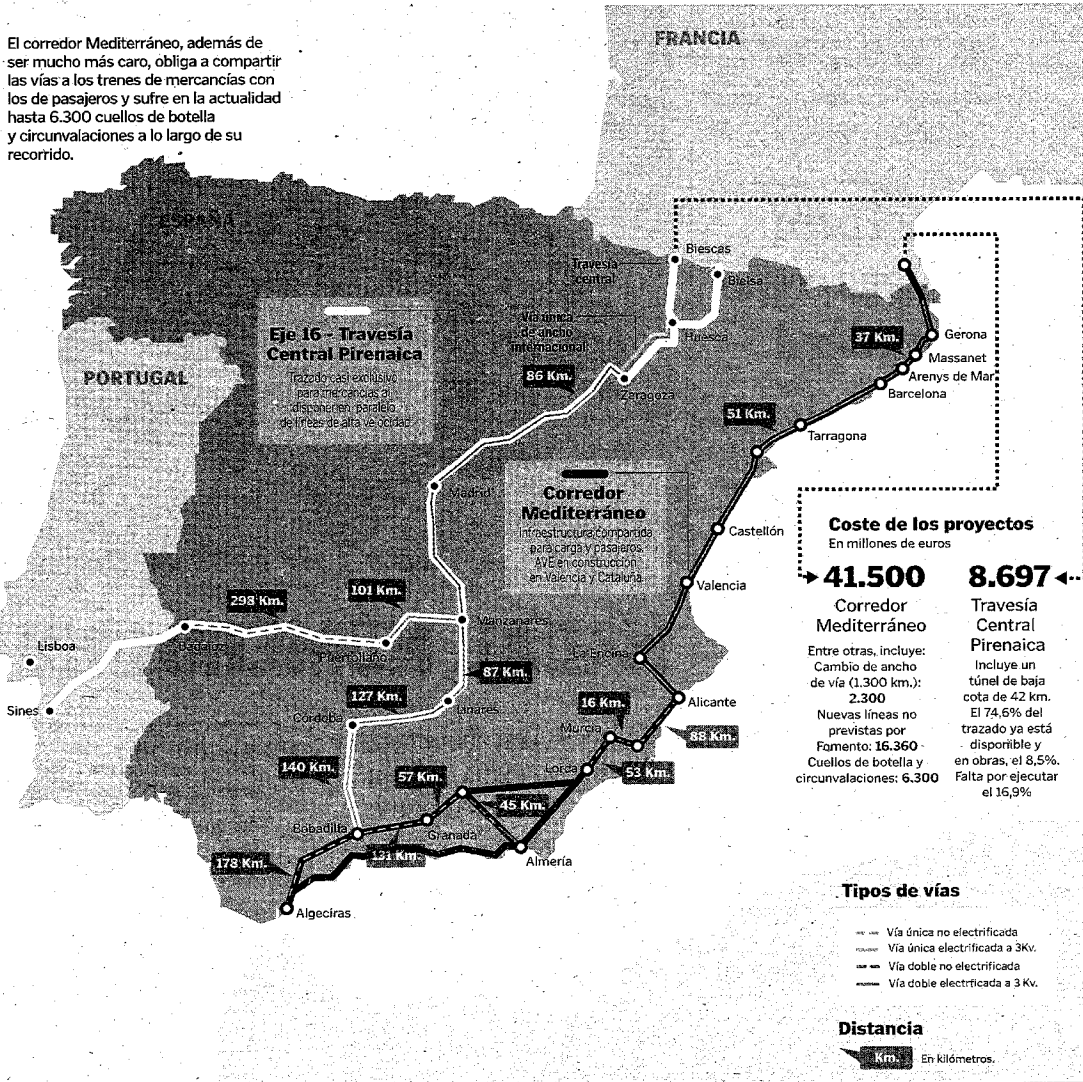
Para el secretario general de Ferrmed, el ferrocarril "nunca" será competitivo ni logrará captar mercancías de la carretera mientras se siga explotando en ancho ibérico. Y puso especial énfasis en que el túnel internacional de Le Perthus para alta velocidad y mercancías, incluido en la línea del AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa, solo es apto para paquetería, ya que tiene rampas de 18 milésimas (similares a las que hay en el Canfranc) y su explotación con trenes de contenedores sería muy complicada.

La intervención completa incluye duplicar la línea existente junto al Mediterráneo a lo largo de 1.300 kilómetros (2.300 millones), la resolución de todos los

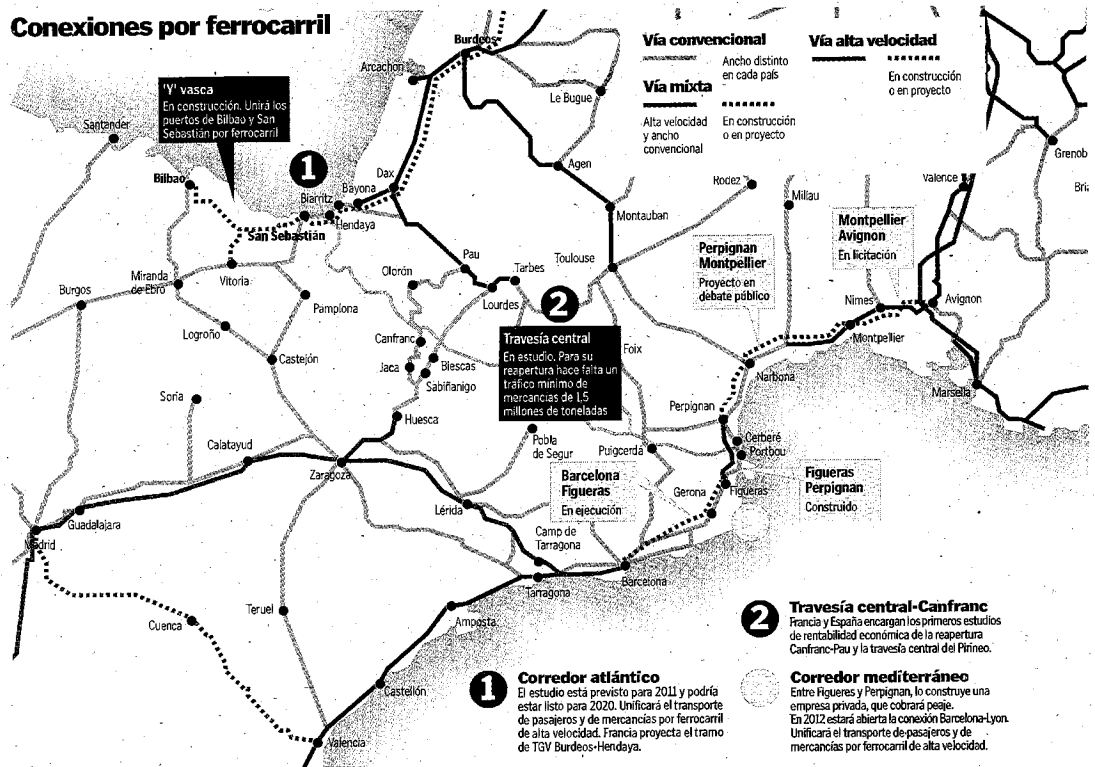


## Comparativa de los dos ejes ferroviarios

El corredor Mediterráneo, además de ser mucho más caro, obliga a compartir las vías a los trenes de mercancías con los de pasajeros y sufre en la actualidad hasta 6.300 cuellos de botella y circunvalaciones a lo largo de su recorrido.



**Conexiones por ferrocarril**



cuellos de botella existentes (6.300) y la construcción de líneas donde ahora no las hay (que costarían otros 16.360 millones para unir principalmente Lorca y Granada y crear una vía doble por la costa desde Murcia hasta Algeciras).

“Se pretende construir por la zona con más densidad de población y urbanizaciones y en la que apenas queda suelo disponible para infraestructuras de gran calado. De hecho, Ferrmed presupuesta hasta 184 millones de euros en barreras anti-ruido, lo que es un reflejo del impacto que supondría”, apuntó un experto ferroviario.

Ferrmed va más lejos en sus aspiraciones y defiende la adaptación de todo el corredor para el tráfico de convoyes largos, la ampliación de las terminales marítimas a las que daría servicio, la implantación del sistema de control ERTMS y la compra de un parque de locomotoras y plataformas de ancho internacional. Con estas inversiones, según el ‘lobby’, podría absorber el ferrocarril “más del 35% del tráfico terrestre de larga distancia del corredor mediterráneo”, que ahora se reduce al 3,5%.

**Una realidad muy distinta**  
En la actualidad, este eje ferroviario tiene graves cuellos de botella, ya que cuenta con hasta cuatro tramos en vía única y sin electrificar que suman 260 kilómetros, según reflejan los mapas oficiales del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Además, en el tramo andaluz hay otros 411 kilómetros en las mismas condiciones.

La contrapartida está en la Travesía Central Pirenaica, que dispone del 74,6% del trazado construido entre los puertos de Sines y Algeciras y Zaragoza. De hecho, la intervención de calado se reduce a la construcción del túnel de baja cota por el Pirineo central, que ronda los 42 kilómetros de longitud, además de otro complementario por la sierra Caballera, de unos 12 kilómetros. La propia UE estima que podría absorber el 30% del tráfico que pasa por la cordillera y acompasar la conversión de la red de ancho ibérico al internacional. El intercambio se haría en Zaragoza, aprovechando el macrocomplejo de Plaza.

JORGE ALONSO

**CAPACIDAD**  
**EL POTENCIAL DE LA VÍA DE CANFRANC**

La línea ferroviaria del Canfranc podría captar 2,6 millones de toneladas anuales, más de la mitad del tráfico actual de la cordillera. Así lo refleja el último estudio sobre la viabilidad de reapertura del túnel internacional, elaborado por el Consejo Económico y Social de Aragón, que destaca que su rentabilidad está garantizada desde el primer año de explotación.

Su contribución al equilibrio modal en el transporte de mercancías sería modesta, pero sí permitiría aliviar la sobrecarga de tráfico pesado que sufren los pasos viarios. Pero su reapertura sería especialmente estratégica para los intereses de Aragón y el futuro de la Travesía, al asentar un flujo y, al mismo tiempo, una demanda de transporte. J. A.

**El túnel Le Perthus se estrenará este año con mercancías ante el retraso que acumula el AVE**

El corredor atlántico sigue siendo un cuello de botella irresoluble en el País Vasco francés, que no decidirá el trazado antes de 2012

ZARAGOZA. Los pasos ferroviarios que concentran el escaso tráfico de mercancías entre España y Francia están lejos de ser una alternativa real a la carretera. Ni los corredores existentes, Irún/Hendaya y Portbou/Cerbère, están preparados para un intercambio masivo de trenes de distinto ancho ni los que están en ejecución en el País Vasco y Cataluña solventarán el problema por las limitaciones con las que han nacido.

El primer episodio se vivirá a final de año en la fachada del Mediterráneo, donde se estrenará en precario el túnel de Le Perthus con trenes de carga. El retraso acumulado en la llegada del AVE Madrid-Barcelona a la frontera ha obligado a empalmar el túnel con un tercer carril entre Gerona y Figueras para que puedan circular los mercancías a partir de finales de año en ancho internacional. Los de pasajeros se incorporarán en 2011.

El sueño catalán de compatibilizar los trenes de alta velocidad con la carga será una quimera, dado que las rampas del túnel, de 18 milésimas, muy similares a las del Canfranc, lo imposibilitarán de facto: un carguero convencional tendría que ir muy lento, entorpeciendo el paso de los AVE. Todos los expertos indican que este paso solo valdrá para paquetería si no se quiere penalizar el tráfico de viajeros y la concesionaria, TP Ferro, da por hecho que la alta velocidad será predominante.

**Horizonte poco halagüeño**

En Irún/Hendaya, el horizonte tampoco es halagüeño. España sigue con la construcción de la ‘Y’ vasca, pero no se puede decir lo mismo de Francia, que no habrá decidido su trazado antes de 2012. De poco servirá el diseño del tramo español, de doble vía de ancho internacional, compatible para via-

jeros y mercancías y con pendientes más suaves que en Cataluña, si el cuello de botella del País Vasco francés no se solventa. Y parece difícil: el territorio está masificado de viviendas, por lo será complicado encajar un nuevo eje ferroviario. Además, existe una fuerte oposición, que ha llevado al Gobierno galo a plantear soterrar parte de las vías.

El país vecino ha preadjudicado el tramo de 302 km entre Tours y Burdeos, que se explotará con un coste de 7.200 millones, pero tiene de plazo hasta 2011 para someter a consultas el trazado que cruzará el País Vasco francés. Las cifras en España son mareantes. Entre los ramales de Vitoria y Bilbao, la ‘Y’ vasca suma 44 viaductos y 23 túneles que son el 20% y 40% del recorrido. La inversión asciende a 4.178 millones, la mitad de lo estimado para el corredor de la TCP.

J. ALONSO

COMUNICACIONES DEL RESPALDO A LA ALTERNATIVA

# Cataluña lleva firmando textos de apoyo a la Travesía Central desde hace diez años

Los acuerdos de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos ni siquiera nombran el actual proyecto del Corredor Mediterráneo

ZARAGOZA. El Gobierno catalán, que con tanto énfasis defiende ahora la creación de un Corredor Mediterráneo de mercancías, lleva una década rubricando documentos en los que se muestra un claro apoyo a la Travesía Central Pirenaica -que atravesaría Aragón- y que ni siquiera citan el trazado costero que quiere impulsar Cataluña.

Las últimas declaraciones de presidentes de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, firmadas sucesivamente por Jordi Pujol, Pasqual Maragall y José Montilla, han mostrado con mayor o menor claridad la necesidad de impulsar el túnel de baja cota por la parte central de los Pirineos, mientras que solo se han referido al corredor mediterráneo como un eje ferroviario de alta velocidad para tráfico de pasajeros, y no de mercancías.

La Travesía Central Pirenaica aparece como prioridad ya en enero de 2001, en la Comisión de Infraestructuras y Comunicaciones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos. Dentro de las "prioridades a medio y largo plazo" se destaca este paso ferroviario como solución "a la necesidad de nuevos corredores" y de favorecer la permeabilidad de los Pirineos". Habla específicamente de "un túnel ferroviario de baja cota", que se uniría a los dos corredores existentes, el atlántico (por Irún) y el mediterráneo (por La Junquera).

En este mismo documento también se refleja la necesidad de reabrir el Canfranc y se califica de "inaceptable" que los pasos por Irún y por La Junquera sean los únicos eficaces para comunicar España y Francia. Este texto aparece firmado por Xavier Roselló y por Jaume Sabater, en representación de la Generalitat, y fue reafirmado en sucesivas reuniones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos (institución formada

ENERO DE 2001, COMISIÓN DE COMUNICACIONES DE LA COMUNIDAD DE TRABAJO DE LOS PIRINEOS

"Prioridades a medio y largo plazo: la Travesía Central de los Pirineos responde a la necesidad de nuevos corredores"

11/4/2003, DECLARACIÓN DE PRESIDENTES

"Reiteramos el apoyo a una travesía central a través de un túnel de baja cota ante el posible estrangulamiento del tráfico"

16/7/2005, DECLARACIÓN DE PRESIDENTES

"Estimamos prioritarias las conexiones de alta capacidad por los corredores ferroviarios atlántico, Travesía Central Pirenaica y mediterráneo"

19/11/2008, DECLARACIÓN DE PRESIDENTES

"Reclamamos a España y Francia la ejecución de las conexiones de alta velocidad por ambos extremos y de alta capacidad por el Pirineo central"



por País Vasco, Navarra, Aragón, Cataluña, Andorra y las regiones francesas de Aquitania, Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées). En 2003, reunidos en Zaragoza, en la declaración de presidentes se reitera explícitamente "el apoyo a una travesía central a través de un túnel de baja cota, en coherencia con su preocupación ante el posible estrangulamiento del tráfico a través de los Pirineos".

En 2004, en la Seu d'Urgell, los presidentes de las regiones pirenaicas se felicitan de que el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros adoptaran como proyecto prioritario "el nuevo eje ferroviario de gran capacidad a través de los Pirineos centrales". En

esa ocasión, fue Pasqual Maragall quien rubricó el texto.

Un año después, en el consejo plenario de Barcelona, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos estimó "prioritario" el establecimiento de "conexiones terrestres de alta capacidad entre la península Ibérica y el resto de Europa mediante los correspondientes corredores ferroviarios atlántico, Travesía Central Pirenaica y mediterráneo". La cita a los pasos atlántico y mediterráneo hacía referencia al impulso de la alta velocidad para transporte de pasajeros. De hecho, el Corredor Mediterráneo concebido para mercancías se presentó en Bruselas ese mismo año.

Pese a ello, en las reuniones posteriores no aparece la opción catalana en las exigencias de la

Comunidad de Trabajo de los Pirineos. En 2006 y 2007 las declaraciones hacen referencias vagas a las comunicaciones transfronterizas, pero en 2008 no ofrece dudas: "Los presidentes reclaman a los estados español y francés la ejecución de las conexiones ferroviarias de alta velocidad por ambos extremos de los Pirineos, así como de la conexión ferroviaria de alta capacidad por el Pirineo central". En esta ocasión, es el actual presidente de la Generalitat, José Montilla, el que firma el documento.

El año pasado, en cambio, la referencia es más general y se limita a señalar que "el refuerzo de la permeabilidad de las zonas fronterizas contribuye a ofrecer nuevas posibilidades de desarrollo".

JAVIER L. VELASCO

## El frente mediterráneo prepara un acto reivindicativo

Empresarios catalanes preparan una muestra de apoyo a la infraestructura ferroviaria como "una apuesta de futuro"

BARCELONA. Empresarios catalanes preparan un gran acto para reivindicar el desarrollo del Corredor Mediterráneo, una infraestructura ferroviaria en ancho internacional que choca directamente con las aspiraciones aragonesas de que la Travesía Central

Pirenaica sea una realidad. El Corredor Mediterráneo conectaría las ciudades y puertos desde Algeciras hasta Barcelona, con Francia, el centro y norte de Europa.

Los empresarios catalanes están preparando un acto para reivindicar esta infraestructura que reuniría a todo el sector industrial catalán y a la denominada 'sociedad civil', que vendría a sumarse al que ya se celebró en Valencia.

El presidente de la fundación privada de empresarios catalanes FemCat, Josep Mateu, explicó que potenciar el Corredor del Medi-

terráneo es "una apuesta de futuro importante" porque crearía sinergias entre el tráfico terrestre y ferroviario, los puertos, aeropuertos y todo el sector industrial de la zona. Mateu dijo que se trata de apostar por una zona "ya consolidada", con una industria potente, ya que "el 40% de las exportaciones de España se hacen en el área de Cataluña y Levante".

El presidente de la Cámara de Comercio de Barcelona, Miquel Valls, confió en que el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, "mantendrá su compro-

LA RANILLA

Enrique Mored

## La primera travesía

La foto de dirigentes políticos y empresariales aragoneses, madrileños, franceses, andaluces, extremeños, portugueses, castellano manchegos... escenificando un frente común a favor de la Travesía Central de los Pirineos (TCP) fue calificada el miércoles como la primera travesía de esta gran infraestructura de comunicación. El presidente del Gobierno aragonés, Marcelino Iglesias, mostraba con ese calificativo un optimismo quizá desmesurado hacia el futuro del proyecto, pero necesario en un momento en que los gobiernos y empresarios catalanes y valencianos redoblan sus esfuerzos para que Europa se decante por otro corredor: el del Mediterráneo.

Poco importan ahora los apoyos anteriores a la TCP. Aunque este tipo de pasos no son proyectos a corto, lo necesario es que sigan en los planes de Europa, tomar aún más ventaja sobre el competidor mediterráneo e ir convenciendo a los vecinos franceses de su necesidad. El Gobierno central mantiene su calculada y neutral ambigüedad y dice que TCP y corredor mediterráneo son compatibles. Lo serán, pero solo habrá dinero para uno.

HERALDO