

COMUNICACIONES EL IMPULSO A UN PROYECTO VITAL PARA ARAGÓN

# El colapso de los pasos del Pirineo urge la construcción de la Travesía Central

El tráfico global ronda los 150.000 vehículos diarios y el pesado se concentra en Irún y La Junquera con 37.079 camiones

El ferrocarril tiene un papel testimonial, que apenas capta el 3% de las mercancías

La TCP asumiría un tercio de la carga que pasa por la frontera

Jorge Alonso



ZARAGOZA. Ocho de marzo de 2010: una nevada deja atrapados a 4.000 camiones en La Junquera. Cualquier día del año: 37.079 tráileres cruzan la frontera por sus extremos. Una incidencia puede dejar España casi incomunicada con el continente ante la dependencia que tiene de los pasos laterales del Pirineo, que asumen el 65% del tráfico internacional, unos 150.000 vehículos diarios, y especialmente el tránsito de camiones. Este colapso, que no hace sino empeorar año tras año como evidencia el Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos, pone de relieve la oportunidad y la urgente necesidad de reabrir el Canfranc y construir la Travesía Central Pirenaica (TCP).

La propia Unión Europea, que considera el nuevo corredor ferro-

viario como prioritario, estima que podría asumir el 30% del tráfico pesado de la frontera, justo el porcentaje que tienen las mercancías en el cómputo global de circulación de los pasos de La Junquera e Irún. Y sin contraindicaciones: Aragón garantiza estabilidad política, además de un camino directo a Europa, para que los trenes puedan circular de forma ininterrumpida las 24 horas del día.

Su importancia estratégica quedará reafirmada en la cumbre de ministros de Transportes de la UE que se celebrará los días 8 y 9 en Zaragoza. La Comisión presentará la última actualización de los 30 proyectos que forman parte de la Red Transeuropea de Transportes, entre los que se encuentra la TCP. El documento, de 150 folios, revisa a la baja el coste del corredor pirenaico respecto a la estimación del año 2008 y lo cifra ahora en 8.697 millones de euros.

Su inclusión entre los proyectos prioritarios de la UE se adoptó hace seis años con el mismo rango que las conexiones de alta

velocidad Vitoria-Dax y Figueras-Perpiñán, en plena construcción. El corredor unirá los puertos de Algeciras y Sines (Portugal) con París a través del Pirineo aragonés y el 74,6% de su recorrido está ya disponible al servirse de las vías convencionales existentes en España. Su coste es de los más ajustados entre los proyectos de comunicaciones de la Comisión.

## Preocupación en Europa

Los socios comunitarios son conscientes de que las carreteras no pueden soportar más tráfico pesado, por lo que hace un año acordaron potenciar el tráfico ferroviario y hacer lo posible para trasvasar mercancías de la carretera al ferrocarril. España se comprometió a invertir 4.717 millones de euros en la red convencional que ha quedado en desuso con la alta velocidad para hacerla más competitiva en el horizonte de 2012, aunque la crisis puede trastocar los planes.

El objetivo final es generar unos corredores de mercancías con su-

ficiente capacidad desde Algeciras y Lisboa hasta Irún (eje central-atlántico) y desde Almería hasta el paso de Portbou (eje mediterráneo). De esta forma, los pasos ferroviarios de Irún-Hendaya y Portbou-Cèrberde dejarían de tener un peso testimonial en el cómputo global: ahora no logran captar ni el 3% de las mercancías que se mueven entre España y Francia.

Los últimos datos disponibles del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos, que datan de 2006, indican que el flujo de carga ronda los 242,5 millones de toneladas, de las que solo 4,5 se desplazan por ferrocarril.

Los barcos transportan cerca de 129 millones de toneladas, fundamentalmente en contenedores, mientras que la flexibilidad y los costes de la carretera hacen que su peso sea creciente y sume más de 109 millones, casi la mitad del cómputo global.

Como consecuencia, las carreteras ya no dan mucho más de sí, y ha llevado al País Vasco a plan-

En Irún | Miles de vehículos pesados cruzan a diario esta frontera. Un día normal, se pueden contar unos 15 por minuto. Las carreteras, así, se convierten en un embudo

## En barco, tren y (sobre todo) camión

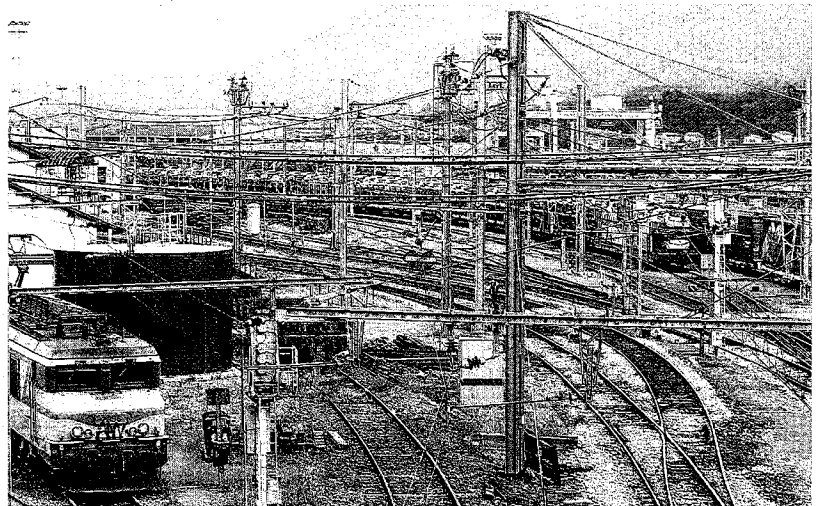
Agustín Sánchez lleva 12 años trabajando en la gasolinera de Oyarzun, la primera que se encuentran los vehículos cuando cruzan la frontera procedentes de Francia. Los camiones llegan sedientos tras atravesar el país galo sin repostar, aguantando en busca de gasolina barata. "Llenan hasta 1.000 litros", cuenta. Los surtidores están ocupados permanentemente. Siempre hay que esperar para repostar. "Un día normal paran unos 500 camiones", calcula.

Agustín ha visto filas "de más de 12 kilómetros" en esta zona. Y es que, en determinados momentos, el paso a Francia por Irún se convierte en un auténtico embudo del que es difícil escapar. El fin de semana la frontera se cierra para vehículos pesados, por lo que los momentos previos al cierre del sábado y a la apertura del domingo son un caos. "Esto parece Montecarlo, con todos los camioneros preparados para salir rápidamente", comenta el gasolinero. David de la Puente, mientras lleva su vehículo, confirma que ha

estado en un atasco de más de 10 kilómetros. Cuando se le preguntan si ve necesario un paso de mercancías por Aragón, contesta: "¿Pero de verdad que no tenéis uno? No lo entiendo, y más con la plataforma que hay en Zaragoza...", en referencia a Plaza.

Los cálculos dicen que por este nudo de carreteras, que actualmente sufren varias obras que complican aún más el tráfico, pasan casi 18.000 vehículos pesados al día. Jorge Ricardo Costas, veterano camionero vigués, trabaja llevando frutas y congelados entre Portugal, España e Italia. Usa alternativamente los pasos de Irún y de La Junquera, y lo tiene claro: "Están los dos muy mal, hay veces que son un infierno y que no haces más que perder tiempo". Aunque no ve con buenos ojos el túnel ferroviario por motivos obvios -"yo solo se llevar camiones, no trenes", ironiza-, cree que "alguna alternativa hay que buscar".

Pero no solo de tráfico rodado vive este paso fronterizo. El servicio logístico de la zona se completa con los trenes y los barcos,



En la frontera ferroviaria entre Irún y Hendaya esta semana pasaban trenes con coches de Opel. ESTHER CASAS

en el nudo ferroviario Irún-Hendaya y en el puerto de Pasajes. Son dos puntos que se retroalimentan mutuamente, ya que muchas mercancías entran en Pasajes y salen por el ramal ferroviario que entra en el propio puerto. Gracias a esta oferta, se calcula que por las vías de tren guipuzcoanas pasaron 2,4 millones de toneladas en 2007.

Sin embargo, las posibilidades de crecimiento no son infinitas. Maider Elizasu, jefa del departamento de Explotación del puerto

de Pasajes, reconoce "las limitaciones físicas" de esta vía de entrada y salida de mercancías, en la que no pueden entrar portacontenedores.

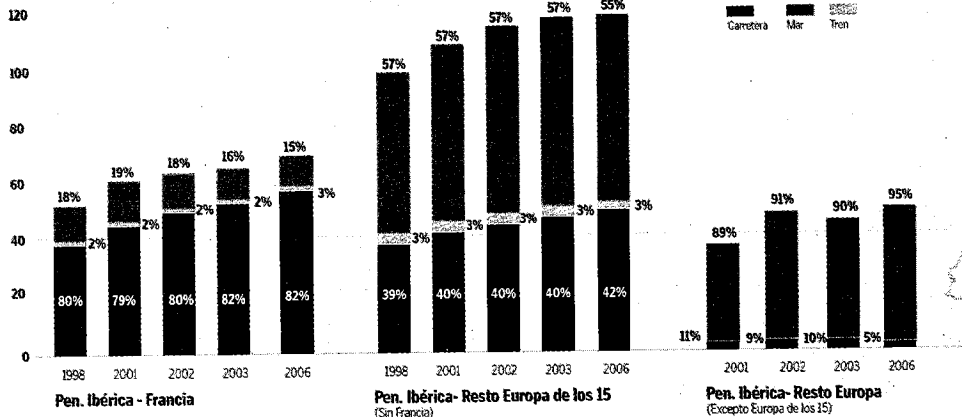
Así, la chatarra, el carbón, los productos siderúrgicos y los automóviles componen la mayor parte de los aproximadamente cinco millones de toneladas de mercancías que pasan por Pasajes. "El último año ha bajado la media, ha sido malo", admite Elizasu. Una buena parte del volumen del puerto lo forman, precisamente,

las bovinas de los coches que, desde este punto, salen después en dirección a la fábrica de Opel en Figueruelas.

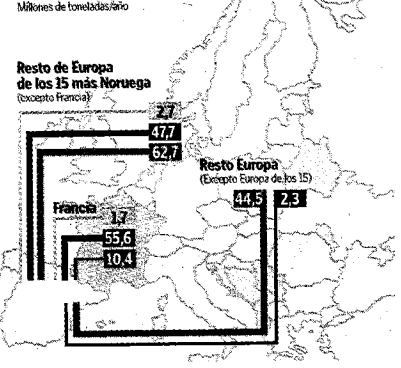
A escasos 20 kilómetros, los trenes se acumulan en el complejo ferroviario Irún-Hendaya, donde sí funciona el tráfico de contenedores. El paso por este punto es lento y complejo, ya que deben hacer transbordos para salvar el diferente ancho de vía entre España y Francia en 16.000 metros cuadrados de playas de carga.

JAVIER L. VELASCO

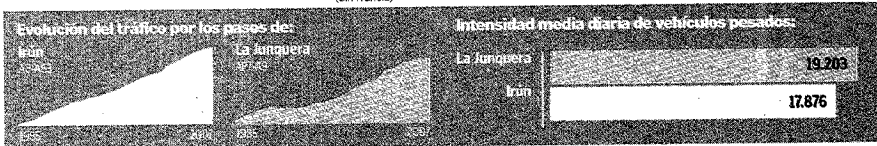
**Evolución del transporte de mercancías**



**Datos de 2006**



**Cifras totales del año**



Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (Últimos datos disponibles)

HERALDO

tarse. Los camiones tendrán que pagar un peaje por las autovías de Guipúzcoa, ya que el tráfico que soportan es inasumible para la Diputación Foral. Solo por Irún pasan una media diaria de 17.876 camiones, un número que se mantiene casi invariable todo el año, salvo en los periodos vacacionales por las restricciones impuestas al tráfico pesado. Las colas que se generaron el verano pasado en el peaje de la frontera obligó a ampliar las casetas de pago, sin que esta medida aliviara sustancialmente la situación.

Los cálculos apuntan a que en 2020 se llegará a duplicar el tráfi-

co viario por la frontera con el crecimiento exponencial del intercambio de mercancías. Y frente a esta proyección nada halagüeña, la cuota del ferrocarril sigue cayendo en España: el volumen de carga se redujo un 23,7% el año pasado, en el que se aceleró la pérdida de cuota de mercado como consecuencia de la crisis. Pero este descenso se mantiene invariable desde hace más de dos décadas.

**Caída imparable del ferrocarril**  
El Observatorio hispano-francés de Tráfico también refleja que la mitad de la carga internacional que se mueve por carretera tiene co-

mo destino Francia (unos 56 millones de toneladas) y que en el paso por los Pirineos tiene lugar una importante transferencia intermodal: "Parte del tráfico de mercancías que en la península Ibérica utiliza la carretera pasa en este punto al ferrocarril".

De hecho, expertos ferroviarios achacan a los políticos y gestores de Renfe un desinterés por el transporte ferroviario de mercancías, que requiere esfuerzos comerciales y una mejora de su competitividad en un país que se ha volcado y que se sigue volcando en construir corredores de alta velocidad exclusivos para viajeros.

El caso de la importación de maíz por Canfranc es paradigmático. La compañía Silos de Canfranc contrata el transporte hasta la estación internacional por camión desde que hace 40 años se cerrara el túnel y lo trasvasa al ferrocarril para enviarlo a su destino final. "Sería más rentable llevar todo por camión, pero queremos mantener el tren, no por romanticismo, sino porque los precios pueden volver a subir y el ferrocarril permite mover grandes volúmenes sin riesgo", explicó recientemente el gerente de la empresa, Luis Encabo.

La empresa mantiene tres tre-

nes semanales, que mueven 120.000 de las 180.000 toneladas de maíz que importan al año. Y Encabo asegura que si el ferrocarril fuera competitivo enviaría un tren diario.

Pero advierte de que difícilmente se podrá potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril cuando las factorías preparadas son la excepción y las instalaciones de descarga han ido desapareciendo en el país. "Es una lástima que el tren vaya perdiendo cuota, cuando es el medio de transporte más eficiente para transportar grandes volúmenes", concluyó.

**En La Junquera** | En la frontera por Cataluña los datos son contundentes: frente a 9.000 camiones que cruzan a diario este punto, apenas hay 20 convoyes ferroviarios

## Atasco carretero, vacío ferroviario

El transporte de mercancías encuentra en el paso de La Junquera un coágulo que tapona una arteria de vital importancia para las exportaciones españolas. Ese es el diagnóstico en el que coinciden todos los expertos catalanes interpelados por HERALDO: las actuales infraestructuras carreteras se encuentran próximas al colapso y la falta de una alternativa ferroviaria merma la productividad y competitividad de nuestras empresas.

Y ello a pesar de que la crisis ha supuesto un cierto desahogo para el tradicional cuello de botella que dibujaban las aduanas en Le Perthus. "El Puerto de Barcelona ha disminuido un 30% su volumen de contenedores y ello repercute en la red viaria", argumenta el secretario sectorial de UGT-Cataluña, Juan José Pérez. "Según los ámbitos, los transportistas estamos moviendo entre un 30% y un 45% menos de mercancías", abunda Eugenio Mañes, responsable de Transcalit, una de las asociaciones del ramo. Eso sí, ambos coinciden en señalar que, incluso

en medio de este alivio temporal, "cualquier anomalía es terrorífica para el tránsito rodado".

"Independientemente de la coyuntura actual, los pasos carreteros están colapsados", proclama Joan Amorós, secretario general de Ferrmed. Desde su asociación, que promueve el Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental, Amorós critica la desproporción existente entre asfalto y vías. Según Acesa, la concesionaria que gestiona la AP-7, casi 9.000 camiones cruzan diariamente el antiguo puesto fronterizo. Según Ferrmed, apenas 20 convoyes ferroviarios realizan cada día el mismo trayecto por Port-Bou. "Con la ampliación de vías y el cambio del ancho al estándar europeo, ese número podría multiplicarse hasta los 260 trenes por día", revela Amorós.

Germà Bel, economista, ex diputado socialista en Madrid y especialista en infraestructuras, dice que "nuestro país ha realizado en la última década un esfuerzo extraordinario en el transporte de pasajeros, pero se ha olvidado de



Filas de camiones en el peaje de autopista junto al paso fronterizo de La Junquera. JAUME MUNDET/DIARI DE GIRONA

las mercancías". Desde el año 2000, España ha invertido más que ningún otro estado en términos relativos, un empeño consagrado a completar la mayor red mundial de alta velocidad. En paralelo, sin embargo, la cuota del transporte de mercaderías entraba en vía muerta: del 7% a menos del 4%.

Amorós reconoce que, ocurra lo que ocurra con el corredor Mediterráneo, la Travesía Central Pirrenaica debe subrayarse en la agenda: "Creo que el enlace por el Pirineo Central, antes o después,

habrá que hacerlo". "Primero habría que mejorar la conexión ferroviaria por Irún y por Port-Bou", dice. "Entre la petroquímica de Ta-

rragona y la central de Vandellós, toda la infraestructura ferroviaria es una sola vía única", enfatiza.

**AITOR LAGUNAS**

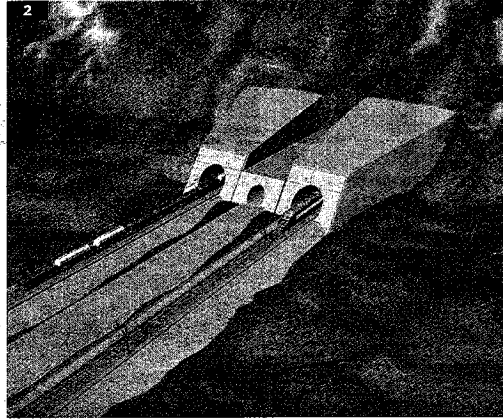
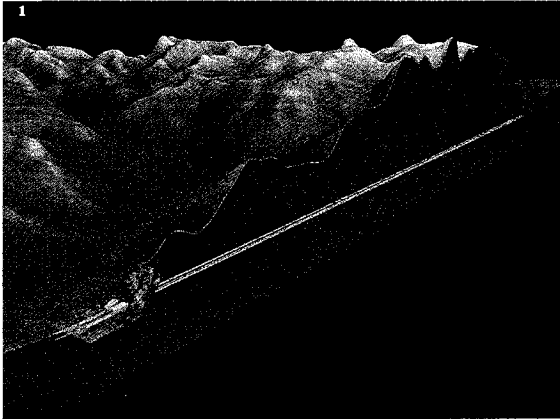
## COMUNICACIONES CHEQUEO AL PROYECTO



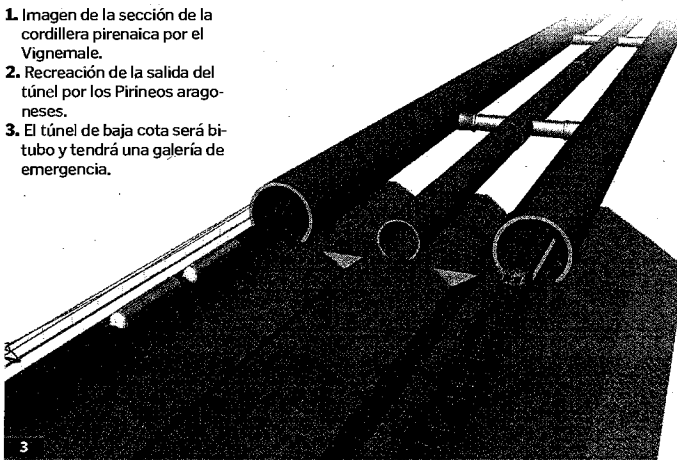
**Debate** | El análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO) de la Travesía Central refleja que esta infraestructura de altas prestaciones es estratégica para España, pero debe resolver su financiación y lograr un apoyo real de Francia

# Un túnel sin contraindicaciones

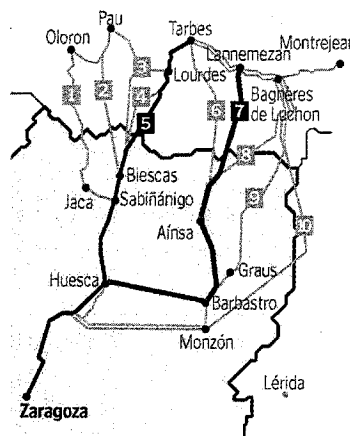
## Recreación de la futura infraestructura por el Pirineo



1. Imagen de la sección de la cordillera pirenaica por el Vignemale.
2. Recreación de la salida del túnel por los Pirineos aragoneses.
3. El túnel de baja cota será bitubo y tendrá una galería de emergencia.



### Alternativas a la travesía



HERALDO

La Travesía Central Pirenaica 'resiste' el análisis que se aplica a las empresas y grandes proyectos estratégicos, basado en la fijación de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO). Este paso internacional no tiene contraindicaciones, aunque para hacerse realidad deberá resolver cuestiones vitales, como su financiación y la necesidad de recabar una implicación real del Estado francés.

#### Debilidades

Tanto la directora de la Fundación Transpirenaica, Natalia Blázquez, como el director-gerente de la

Terminal Marítima de Zaragoza, Francisco de la Fuente, coinciden en señalar que la escasa cuota de mercado del ferrocarril, menos del 4% de la carga que se mueve en España, dificulta su ejecución. "Mientras no logre un 15% por los pasos actuales, será casi imposible", apunta De la Fuente.

Tampoco la gestión es competitiva frente a la carretera y al barco y el hecho de que la explotación de mercancías por ferrocarril sea secundario frente al tráfico comercial tampoco ayuda.

El impulso a la TCP debe ser político y el eje ferroviario no integra a los territorios más indus-

trializados y habitados del país, que se concentran en el corredor mediterráneo. Y la "frialidad", como califica Natalia Blázquez la postura del Estado francés es una seria debilidad.

#### Amenazas

La crisis económica obliga a priorizar la dotación de fondos para grandes proyectos, tanto en España como en Europa. La directora de la Fundación Transpirenaica también aprecia que el posible desvío de fondos comunitarios a los países del Este pueda ralentizar, además, la inversión.

Las dificultades de interopera-

bilidad entre España y Francia, tanto en lo que afecta a la gestión del tráfico ferroviario como a la diferencia de anchos de vía, son escollos que también se deberán salvar. Además, podría surgir grupos de oposición a las obras, ya que se debe cruzar una zona ambiental sensible.

También hace falta un cambio de mentalidad empresarial, dado que existen pocas factorías preparadas para expedir mercancías por ferrocarril, como señala el gerente de Silos de Canfranc, Luis Encabo.

#### Fortalezas

Son mucho más numerosas, dado

que el Pirineo central cuenta con el espacio suficiente para la planificación de un corredor de altas prestaciones, algo de lo que se carece en los pasos de los extremos. Esto implica que no hay impacto urbanístico y que las expropiaciones tendrían un coste muy bajo. "Además, conecta los principales nodos logísticos y plataformas europeas y está en el centro de los focos de demanda de mercancías", añade Blázquez.

Pese a la actual coyuntura económica, el hecho de que forme parte de la Red Transeuropea le garantiza financiación comunitaria. "Supone una infraestructura racional y eficiente y el coste es mucho más reducido que otras opciones de corredor", indica.

La directora de la Fundación Transpirenaica apunta que la Travesía Central es el camino más corto entre África y los centros de producción y consumo europeos. Además, cuenta con el respaldo de las regiones del sur de Francia, lo que contrasta con la postura de los sucesivos gobiernos galos.

#### Oportunidades

La mayor parte del corredor de la TCP está construido y se puede dedicar a mercancías, dado que el tráfico de viajeros se concentra casi exclusivamente por la alta velocidad Sevilla-Madrid-Zaragoza.

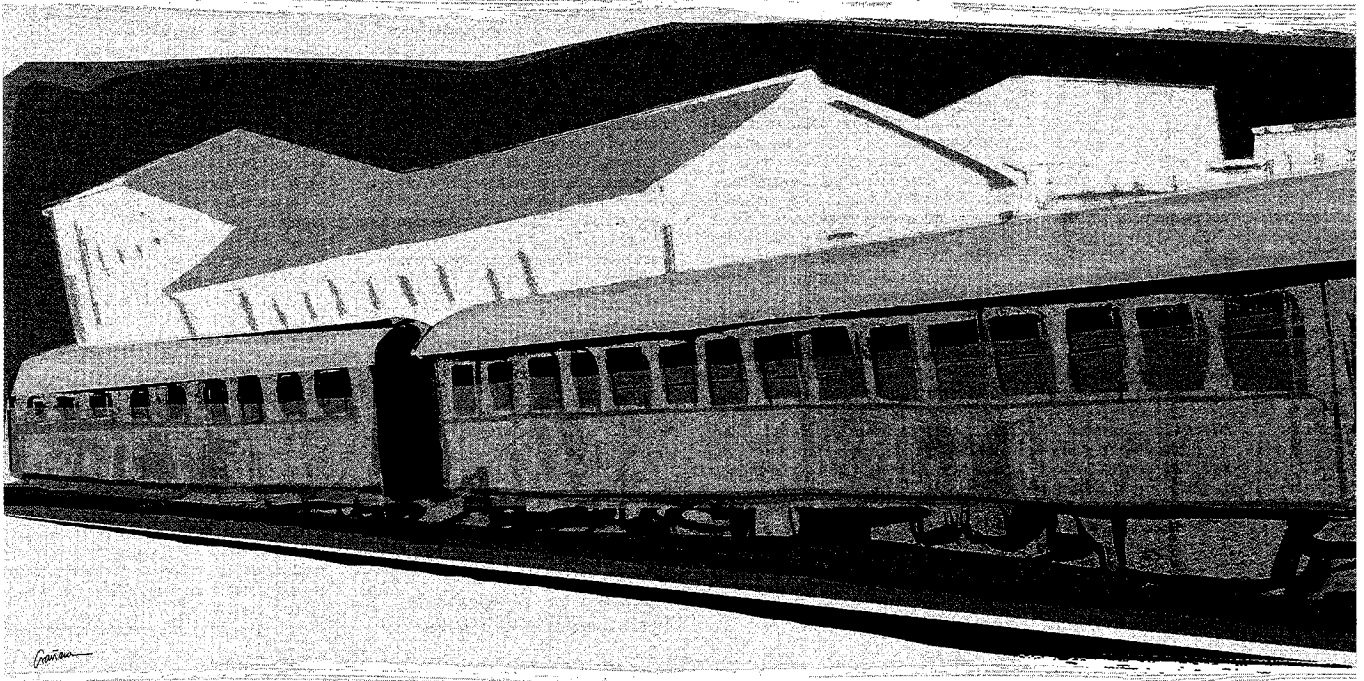
El trazado sitúa en una posición geoestratégica a la plataforma logística de Zaragoza, que podría convertirse en el nodo de cambio de ancho para el ferrocarril en la península, apoyándose en el potencial distribuidor del corredor Cantábrico-Mediterráneo. Además, el hecho de contar con una terminal marítima conectada con el puerto de Barcelona le da un mayor peso logístico.

Estos factores, unidos al colapso de los pasos pirenaicos del País Vasco y Cataluña y al creciente tráfico comercial con África y el Este de Europa, refuerzan la opción de horadar el Pirineo central. Según estudios de la Comisión Europea, el transporte de mercancías entre la península y el Este de Europa podría llegar a los 250 millones de toneladas en 2030.

Y si la apuesta de la UE por el ferrocarril le hace ganar finalmente cuota de mercado, la construcción de la Travesía Central será ya ineludible.

J. ALONSO

## LA VISIÓN POLÍTICA



GRARENA



**Crónica** | La reunión que se inicia el martes en Zaragoza fijará la metodología con la que se va a dibujar el próximo mapa de prioridades de la UE. La Travesía Central tiene en el corredor Mediterráneo a su principal rival

## La batalla no ha hecho más que comenzar

Jesús Morales

**E**l interior contra la periferia. Las pujantes Valencia y Cataluña contra la históricamente mal comunicada aunque siempre leal Aragón. La Travesía Central del Pirineo lleva ya siete años en el mapa de las prioridades europeas, mientras que el corredor Mediterráneo apenas unos meses como proyecto levantino y sigue aún fuera de cualquier mapa europeo. Sin embargo, pese a esta inicial desigualdad, desde estas últimas semanas y hasta que la Comisión Europea dictamine el próximo año, Aragón se juega ganar la partida, que se igualen los marcadores o, a lo peor, volver a quedarse atrás.

Como en otros conflictos territoriales en los que está envuelto Aragón, no hay un componente claro de rivalidad política. La Travesía Central del Pirineo se incluyó en las redes transeuropeas con el PP en el Gobierno central y con Loyola de Palacio en la Comisión Europea. Sin embargo, ahora es el dirigente del PSOE Marcelino Iglesias, quien desde la DGA está impulsando esta reivindicación.

Por su parte, el corredor Mediterráneo es una idea del presidente valenciano del PP, Francisco Camps, y el catalán del PSOE, José Montilla. En este asunto se han diluido las siglas de los partidos para tomar fuerza el concepto del Levante frente al interior del país.

Lo preocupante en España es el papel que asuma el ministro de

Fomento, José Blanco. Ahora parece que ha corregido el rumbo y va camino de una estricta neutralidad, pero toca recordar que el ministro empezó la Presidencia europea prometiendo que iba a hacer del corredor Mediterráneo una prioridad europea y obviando cualquier referencia hacia la TCP. Le ocurrió en Madrid y también en su comparencia ante el Parlamento Europeo.

Pero si la situación en España va camino de unas aparentes tablas (lo que es injusto ya que la TCP lleva siete años casi bloqueada mientras el corredor Mediterráneo nace con intención de asumir pronto la velocidad de cruce), el árbitro real no se sitúa en el Gobierno central, ni siquiera en Bruselas. Está en Francia, que es

uno de los países más centralistas del mundo. Por más que Aragón acumule pequeños apoyos entre las regiones del Sur que le son fronteras, la toma de decisiones pasa exclusivamente por París. Al menos hasta ahora, el Gobierno francés se ha mostrado excesivamente frío ante el proyecto de Travesía Central.

Existe la teoría de que Francia no está interesada aún en mejorar sus comunicaciones para mercancías con España. Y que en el momento que considere que toca hacerla, desde luego no abrirá la frontera de par en par, sino que apostará por uno de los corredores que estén sobre la mesa. El futuro de la Travesía se juega por tanto sobre todo en el país vecino y en el dinero que pueda aportar Bruselas, de ahí que sea clave que se salve con éxito la revisión del mapa de prioridades.

Por lo que apuntan las fuentes oficiales, la reunión de Zaragoza no está llamada a ser el encuentro más definitivo sobre estos dos proyectos de interés directo para Aragón y Levante. Como dato, ni siquiera asistirá el ministro francés de Infraestructuras, sino que ha delegado en un secretario de Estado, por lo que será complicado que el Gobierno francés marque una postura.

El motivo no es otro que todo el proceso se ha retrasado un año,

así que en el orden del día -en vez de decidir si la TCP sigue como proyecto prioritario o decae o si se introduce el corredor Mediterráneo o no- está principalmente analizar la metodología a aplicar en la próxima revisión de estas redes. Es decir, la teoría. En cualquier caso, esto puede implicar decisiones de calado. Por ejemplo, hay quien plantea que se deberían priorizar los proyectos de conexión de la vieja Europa con los nuevos países miembros. Si así se concluyese, el horizonte de 20 años que se plantea para la TCP o el corredor Mediterráneo se quedaría bastante corto.

Otra opción que se baraja en este contexto de crisis es mejorar las capacidades de los ejes actuales en vez de afrontar la construcción de nuevos. En este escenario, podría tener alguna cabida el Canfranc, proyecto injustamente olvidado por la DGA y el Gobierno central, pero también el corredor Mediterráneo, en cuanto a que podría reconvertirse el proyecto simplemente a cambiar el ancho de vía del trazado actual.

Si Aragón ya ha cumplido sumando todos los apoyos necesarios al proyecto, ahora le toca al Gobierno central dar un paso al frente para forzar un avance. De momento, ni la economía ni Francia se muestran muy proclives a permitirlo.

## COMUNICACIONES LOS EXPERTOS OPINAN

## LA OPINIÓN

Natalia Blázquez\*

## Proyecto Europa

VIVIMOS una nueva etapa para el transporte internacional de mercancías. Antes, hasta el siglo XX, los principales intercambios tenían lugar entre Europa y América. Pero el desarrollo de mercados emergentes en Asia, Latinoamérica y el norte de África están modificando las tendencias y los flujos de transporte, marcando nuevas rutas.

Esta nueva situación nos ofrece una enorme posibilidad a los territorios del sudoeste europeo para posicionarnos como punto de referencia para los intercambios de Europa con el mundo. La Península Ibérica cuenta con varios de los más importantes puertos mundiales, que se encuentran en las principales rutas marítimas, y que además tienen un potencial enorme de crecimiento y de atracción de mercancías. Pero para eso hacen falta infraestructuras adecuadas. Los puertos deben estar debidamente conectados con los territorios de interior, pa-

ra que las mercancías que lleguen puedan distribuirse eficazmente. Grandes cintas transportadoras que conecten los puntos de entrada y salida, que son los puertos, con el resto del territorio europeo.

Es en este contexto donde el Eje 16, Sines/Algeciras-Madrid-París cobra toda su dimensión. Porque no hablamos únicamente de una conexión puntual, transfronteriza. Estamos hablando de un corredor de más de 2.000 kilómetros que atraviesa la Península Ibérica y Francia. Un corredor para la distribución eficaz de mercancías en Europa, y para los intercambios de Europa con el mundo.

En la Fundación Transpirenaica siempre hemos sido conscientes de esta dimensión, y por eso hemos trabajado, junto a nuestros patronos y las entidades que han querido colaborar con nosotros, para dar a conocer este proyecto. Organizamos y coordinamos acciones, documentos y encuentros, por toda Europa, desde Tarbes a Bruselas, Évora o Toledo. Así colaboramos a crear una red de apoyos que se amplía y se fortalece cada vez más.

Reuniones como la del pasado 2 de junio son especialmente relevantes, porque reflejan exactamente la magnitud de una infraestructura como esta. Es un eje importante para Aragón, por supuesto, pero también para Huelva, para Tángier o para Limousin.

El eje 16 y la Travesía Central del Pirineo son proyectos ya maduros. El acto del pasado miércoles es buena muestra de ello. Hay que tener en cuenta que el tiempo es esencial en proyectos de esta magnitud, como ha pasado en otras infraestructuras similares (Lyon-Turin, Lötschberg, San Gotardo). Pero se han dado ya pasos definitivos que hacen que este proyecto sea irreversible. La puesta en marcha de una Agrupación Europea de Interés Económico, formada por los gobiernos de España y Francia, que coordinará los trabajos previos y necesarios para el inicio de las obras, constata la nueva realidad de este corredor transeuropeo.



No hablamos solo de una conexión puntual, transfronteriza. Hablamos de un corredor de más de 2.000 kilómetros que atraviesa la Península Ibérica y Francia

Un corredor racional y eficiente, porque utiliza mucha de la infraestructura ya existente y que ha quedado libre por la puesta en marcha de las líneas de alta velocidad. Tiene por tanto un coste reducido al administrar recursos ya disponibles. Evita además los problemas de saturación y conexión de zonas muy pobladas, aprovechando dos bienes preciosos con los que contamos los territorios del eje 16: espacio e infraestructuras no saturadas.

Un corredor respetuoso con el medio ambiente, porque al ser ferroviario supone un ahorro importante de emisiones de CO<sub>2</sub>, que podría llegar hasta 1.200.000 toneladas en el conjunto de Europa.

Un corredor que, dada su localización geográfica, conecta los principales puertos y áreas logísticas del sudoeste europeo, posicionando además a Aragón como nodo de distribución entre Valencia, Barcelona, Bilbao, Madrid y Toulouse. Esta estrella de comunicaciones en el entorno de Zaragoza conecta directamente con el eje 16 y permite el tráfico de todas estas áreas desde y hacia Europa.

Un corredor que promueve empleo y desarrollo tecnológico, cohesiona y enriquece los territorios que atraviesa y genera nuevas actividades industriales. Un corredor que, en definitiva, permite construir de forma efectiva una Europa integrada y conectada.

\*Directora de la Fundación Transpirenaica

## LA OPINIÓN

Emilio Larrodé Pellicer\*

## El transporte logístico

EL TRANSPORTE en el siglo XXI representa una de las actividades más importantes para el desarrollo de la vida cotidiana de los seres humanos. Hoy en día, no podemos pensar en ninguna otra actividad que desarrolle el ser humano que no lleve asociado el uso de medios o sistemas de transporte. El sistema económico de nuestros días se sustenta gracias al gran número de operaciones de transporte que satisfacen las demandas de intercambios comerciales en un mundo cada vez más globalizado. Las relaciones sociales, políticas y económicas entre los diferentes estados y sus habitantes, son posibles gracias a la existencia de medios avanzados de transporte que nos acercan, ya no sólo en la distancia, sino en el tiempo. Las principales revoluciones y cambios en la historia del ser humano han sido posibles gracias a la evolución de los sistemas de transporte, y las revoluciones venideras

que cambiarán la vida en nuestro planeta, vendrán acompañadas de los grandes avances en el desarrollo de medios de transporte, cada vez más sofisticados y de mayor alcance.

Es por lo tanto necesario darle la importancia que merece, y tenerlo en cuenta como uno de los principales factores del desarrollo de ser humano y del progreso de sus actividades. Nos encontramos actualmente con unos eficaces medios de transporte en aquellos países más desarrollados y que gracias a la inversión en la mejora de sus comunicaciones, han logrado ser más competitivos y eficientes en las actividades que desarrollan. En general, tenemos que distinguir entre el transporte de personas y el transporte de mercancías. Las características y el modo de realizar ambos tipos de transporte son diferentes en su concepción, porque lo que se transporta, tiene necesidades y requerimientos diferentes. Por lo tanto, para lograr un sistema eficiente es necesario organizar las operaciones de forma diferente para pasajeros y mercancías.

En una de las regiones económicas más avanzada, como es la europea, con una gran densidad de población y un número muy elevado de movimientos de personas y mercancías, es necesario organizar de forma racional los flujos para evitar saturaciones de las vías de comu-

nicación, cuellos de botella en los nudos de enlace, y congestión de las vías principales de acceso a los grandes núcleos de habitantes y productivos. Las directrices de las principales instituciones europeas (Parlamento Europeo, Comisión Europea...), abogan por la mejora del transporte en el continente, al objeto de conseguir un transporte eficiente y sostenible, ligado profundamente al desarrollo económico y social de cada una de sus regiones. Para ello, como instrumento de acción, se elaboran documentos y planes de proyectos a medio y largo plazo (libro blanco del transporte, proyectos prioritarios, redes de transporte europeas...) que permitan el desa-



La travesía por el Pirineo Central permitirá introducir en Aragón importantes flujos de mercancías y ayudará a vertebrar su territorio en materia de logística

rollo de grandes corredores de transporte que acerquen los pueblos de Europa y mejoren sus comunicaciones. Por supuesto, estos corredores deben de ser multimodales, eficientes desde el punto de vista operativo y económicamente y medioambientalmente sostenibles.

Tenemos ante nosotros el reto de consolidar uno de los principales corredores europeos de transporte, aquel que establece la conexión entre la Europa del norte y la del sur, el que establece la conexión de Europa con otros continentes a través de los puertos de la península ibérica, el que propicia el desarrollo de la capilaridad en la Europa continental interior como escape de otras regiones saturadas de la periferia. El reto consiste en diseñar precisamente este corredor de forma óptima, que permita agilizar el transporte de mercancías, desarrollando un completo entramado de centros de transporte intermodal, para que las mercancías puedan entrar dentro de los requerimientos de flujo logístico que las empresas demandan actualmente. Una de las claves para completar este corredor precisamente es la travesía por el Pirineo Central, que permitirá introducir en Aragón importantes flujos de mercancías y que ayudará a vertebrar su territorio logístico.

\*Catedrático de Transportes de la Universidad de Zaragoza