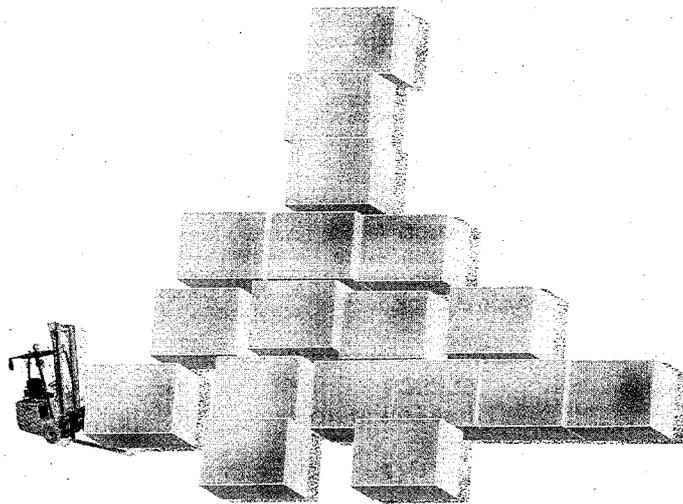


**LA FIRMA** | Debemos convertir el eje ferroviario, que incluye la Travesía Central Pirenaica, en el proyecto no de una región sino de una zona geográfica de más de 200 millones de habitantes  
 Por Juan Ramón López Laborda, ingeniero de caminos, canales y puertos

# La Travesía Pirenaica



KRIS/S'10

EN febrero visitaron Zaragoza representantes de las autoridades portuarias y de los ministerios de Transporte del grupo de países de Oriente Próximo y, el Norte de África—MENA, por sus siglas en inglés (Middle East and North Africa)— formado, entre otros, por Marruecos, Argelia, Túnez, Egipto, Turquía, Jordania, Israel... La visita se enmarcaba en un proyecto para impulsar la implantación de las autopistas del mar, financiado por la Comisión Europea. Las autopistas del mar integran el concepto "puerta a puerta" de servicio de mercancías, dando mucha importancia a la conectividad de las Terminales Ferroviarias de Interior con los distintos Puertos Marítimos. Con esta visita, técnicos y gestores pudieron conocer la Plataforma Logística, el Zaragoza Logistic Center y el proyecto del eje europeo de mercancías que incluye la Travesía Central de los Pirineos.

En la zona MENA, los países con mayor relación con Europa experimentarán en los próximos años crecimientos porcentuales de su producto interior bruto superiores a la media europea, su intercambio comercial aumentará e incrementará de forma importante y la inversión directa extranjera seguirá aumentando, teniendo en cuenta que casi se ha multiplicado 20 en la última década.

Francia mantiene una privilegiada relación comercial con esta zona geográfica y los acuerdos de libre comercio para bienes industriales y agrícolas parecen responder a un mutuo interés entre ambos que debe ser aprovechado por España: el flujo de mercancías entre Francia, el noroeste de Eu-

ropa y los países del norte de África debe pasar por Aragón, aprovechando los ejes carreteros, ferroviarios y autopistas del mar que conecten con su plataforma logística. El acuerdo de cooperación entre Plaza y la Zona Franca logística del puerto de Tánger responde a esta estrategia convirtiendo el eje ferroviario en un proyecto de interés para parte de los países MENA y por lo tanto aumentando la capacidad de lobby.

La red europea de autopistas del mar incluye 4 ejes; tres de ellos afectan a España ya que con ellos se unen todos los países del Mediterráneo y con el tercero se conecta la península ibérica con el mar del Norte y el mar de Irlanda. Los "voceros del pesimismo" argumentarán que esta red marítima disminuye la necesidad del eje ferroviario e incluso polariza el transporte hacia el este español; esta visión cortoplacista y por eso limitada se enfrenta a una más ambiciosa. No cuesta mucho imaginarse una red de transporte multimodal con mercancías que van y vienen a la región Mena a través de autopistas del mar locales que conectan con las redes europeas de transporte intermodal:

**"Las mercancías entre Francia, noroeste de Europa y norte de África han de pasar por Aragón; para ello hay que potenciar la fortaleza logística de Aragón"**

marítimas, ferroviarias, carreteras y por qué no canales de transporte, estableciendo una red de transporte multimodal con base en un auténtico "short sea shipping"

En cualquier caso no es baladí por dónde se cruzan los Pirineos y todos los presentes en la citada visita a Zaragoza, al comprobar las infraestructuras existentes y los proyectos de futuro, concluyeron que la TCP debe pasar por la parte aragonesa de los Pirineos. Sin embargo nunca el por dónde debe ser el núcleo de nuestros argumentos sino corolario de un razonamiento impecable.

Estos últimos años las actividades alrededor de la futura Travesía han aumentado: congresos, artículos, acciones de la Fundación Transpirenaica, colegios profesionales, asociaciones empresariales... hasta llegar a la constitución de la Asociación Europea de Interés Económico o al citado acuerdo con el puerto de Tánger. En el próximo lustro hay que potenciar la fortaleza logística de Aragón: avanzando en crear empresas innovadoras de apoyo a la logística, multiplicando las actividades formativas y de investigación del ZLC, continuando con la mejora de infraestructuras y convirtiendo Plaza en un gran centro de innovación tecnológica y especialización en consolidación de carga. Junto a los estudios técnicos debemos convertir el eje ferroviario, que incluye la TCP, en el proyecto no de una región sino de una zona geográfica de más de 200 millones de habitantes; impliquemos a todos los actores y lidemos la mayor campaña de marketing y apoyo que una infraestructura haya tenido.