

COMUNICACIONES

Un informe dice que la TCP es rentable para toda la sociedad

Compara beneficios y costes del corredor

D.A.

HUESCA.- La construcción de la Travesía Central del Pirineo (TCP) es rentable para el conjunto de la sociedad. Con esta contundencia lo asegura un informe encargado por la Fundación Transpirenaica titulado "Evaluación Económica de la Construcción de la Travesía Central Transpirenaica".

El documento concluye que en la comparación entre los beneficios y costes de la construcción de la Travesía se muestra, para tres escenarios posibles planteados que van desde el más al menos optimista, un "beneficio social neto positivo".

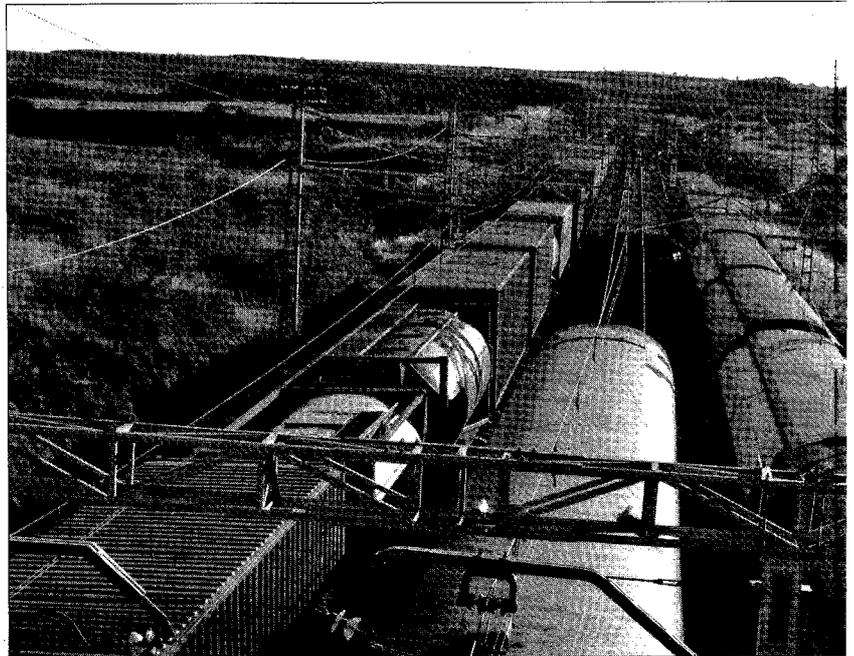
No obstante, el documento destaca el elevado coste asociado a la ejecución de la infraestructura, ya que la realización de una obra que conlleve la construcción de un túnel de las características del previsto en la TCP está siempre asociada a un coste importante, similar al de otras infraestructuras de envergadura comparable y que se han realizado o se están construyendo en Europa y en el resto del mundo, como por ejemplo el eje Lyon-Turin o los túneles de Löschberg o San Gotardo.

Entre los beneficios, se destaca la reducción de los costes de los

trenes convencionales, que sería la principal diferencia existente entre los tres escenarios planteados. Según el estudio, en el supuesto más optimista, el 80 % de las mercancías que atraviesan el Pirineo por ferrocarril lo harán por la Travesía, el 65 por ciento, en el escenario intermedio, y el 50 por ciento en el caso más pesimista. También destaca la reducción de los camiones que utilizan actualmente las carreteras y autopistas para atravesar el Pirineo y que se verán reducidos por la construcción de la TCP, así como el ahorro de los accidentes en las carreteras y autopistas debido a la reducción del tráfico actual.

El informe recuerda que la Travesía Central forma parte del proyecto prioritario número 16 de las redes transeuropeas de transporte, que uniría los puertos de Sines y Algeciras con París, pasando por Madrid y por el Pirineo central. De todo el eje, la TCP es uno de los tramos más importantes del corredor, ya que atravesaría mediante un túnel de más de 40 kilómetros el Pirineo central. El texto considera que se puede estimar un plazo de construcción total de la TCP de siete años.

El documento recoge datos de la última gran campaña de en-



La Travesía Central se plantea, principalmente, como eje para el transporte de mercancías. D.A.

cuestas a transportistas por carretera en el Pirineo, realizada por el Observatorio Hispano-Francés en 2006-2007. Se hizo fundamentalmente en los pasos de Irún/Biñatou y la Jonquera/Le Perthus. De acuerdo con esta fuente, el tráfico total por carretera que atraviesa el Pirineo es de 109,9 millones de toneladas al año (dato de 2006), de lo que cerca del 90 por ciento pasa por la Jonquera/Le Perthus e Irún/Biñatou. El resto de carreteras da soporte a tráfico de corto recorrido o de agitación entre regiones limítrofes.

Con respecto al ferrocarril, el total de toneladas transportadas a través de este modo de transporte fueron de 7,83 millones de toneladas (2006) repartidos por tráfico de ferrocarril puro, 4,47 millones de toneladas y tráfico intermodal

ferrocarril-carretera, 3,37 millones de toneladas.

En general, el transporte de mercancías que atraviesa el Pirineo es de largo recorrido y centrado en el comercio de mercancía general, el cual depende básicamente de la actividad económica de cada zona y de la distancia entre áreas.

En otro apartado, el documento se refiere a los costes de la construcción de la Travesía, que incluyen tanto la estructura de la vía como la explanación, señalización, estaciones, catenaria, instalaciones de seguridad, incluso la parte proporcional correspondiente a la redacción del Estudios y Proyectos y Direcciones de Obra, etcétera. El estudio destaca el elevado coste de la construcción de un ferrocarril transpirenaico de

cota baja. Para hacer una valoración "ex-ante", se ha empleado el promedio de costes de construcción de túneles similares como pueden ser el túnel de Guadarrama (29,1 millones de euros/kilómetro), el túnel de Pajares (42,7) y el túnel Pertús (32,9). Con estos datos, se ha adoptado como precio unitario de construcción del túnel de baja cota 36 millones de euros/kilómetro, en el año 2004, resultado que se tiene que capitalizar hasta el 2015, año de cálculo, obteniendo un valor de 48,7 millones de euros/kilómetro.

El informe también analiza los costes de mantenimiento de los trenes de mercancías y de las infraestructuras. Respecto a los primeros, apunta que los gastos de mantenimiento no son fácilmente evaluables puesto que el mante-

La Travesía aumentaría 11 puntos el uso del ferrocarril entre las empresas

Un documento analiza el impacto logístico que conllevaría este paso

D.A.

HUESCA.- La puesta en marcha de la Travesía Central del Pirineo conllevaría cambios significativos para numerosas empresas del entorno de la cordillera pirenaica. El primero y más destacable sería el aumento en 11 puntos porcentuales de media del uso del ferrocarril, en su mayoría en detrimento del modo carretera. Además, con esta nueva infraestructura, la mejora de la gestión de este modo de transporte o de su operabilidad y flexibilidad podría aumentar aún más este porcentaje de uso del modo ferroviario. A esta conclusión

llega el informe "Impacto Logístico de la Construcción de la Travesía Central Pirenaica", realizado por Zaragoza Logistic Center, y que desde el Gobierno aragonés dieron a conocer ayer.

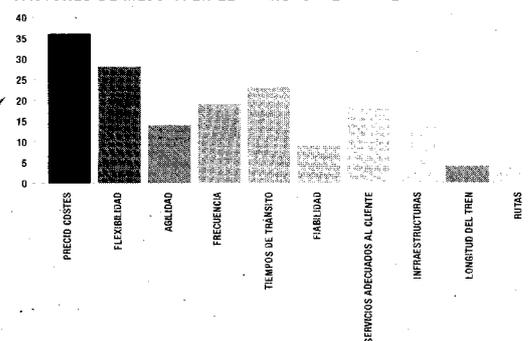
El estudio se centra en el impacto logístico que la TCP produciría en diferentes entidades y empresas ubicadas alrededor de este eje, centrándose en la región transfronteriza y haciendo extensible el estudio a lo largo del corredor ferroviario.

Así, además de suponer un incremento del uso del ferrocarril, el documento señala que este corredor también podría posibilitar la

apertura de nuevos mercados para numerosas empresas, haciéndolas más competitivas con las ubicadas en otros puntos de Europa. Otra ventaja destacada por las empresas es la comunicación con diversos puertos estratégicos y la posibilidad de utilizar los mismos como parte del transporte intermodal junto con el modo ferroviario.

En definitiva, se apunta que "los grupos de interés encuestados ofrecen una visión muy similar a la de las empresas privadas, en cuanto al futuro que podrían tener con la construcción de esta infraestructura, con unas perspectivas de au-

FACTORES DE MEJORA EN EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL



mento en el transporte ferroviario e intermodal sustanciales".

El trabajo presenta los datos ofrecidos por el Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos, las principales conclusiones del estudio realizado sobre las cadenas logísticas de los sectores productivos más importantes, así como la influencia que tendría la

construcción de la Travesía sobre ellos. Por último, muestra los principales resultados obtenidos a través de la realización de una campaña de encuestas a las principales empresas no sólo aragonesas, sino a una serie de grupos representativos del tema objeto de estudio en el panorama nacional y transfronterizo.



nimiento no suele efectuarse mediante el mismo tipo de contratos, aunque concluye, tras un análisis, que para el primer año, se necesita hacer el mantenimiento de 51 trenes para cubrir la demanda. Sobre el mantenimiento de las infraestructuras, se han analizado, además de información histórica de otros trayectos ferroviarios, los resultados publicados por Renfe en sus informes anuales. Se calculan los costes de mantenimiento tanto de los tramos de vía a cielo abierto como de los tramos en túnel, que tienen asociados unos costes de mantenimiento mayores. Este coste será de 261.535 euros/kilómetro. Para el tramo de la TCP, de 154,7 kilómetros, el coste de mantenimiento de la infraestructura para el primer año (2022) será 40.459.465 de euros.

El Gobierno destinará 16 millones de euros a la conservación del Somport

El objetivo es incrementar la seguridad vial

D.A.

HUESCA. - El Consejo de Ministros autorizó ayer al Ministerio de Fomento la licitación del contrato para la conservación y explotación del túnel de Somport, en la N-330, y sus accesos, por un presupuesto de 16.507.565 euros.

Según informó Fomento en un comunicado, el contrato tiene por objeto "mejorar las conexiones transfronterizas y el servicio que se presta a los usuarios de las carreteras incrementando la seguridad vial".

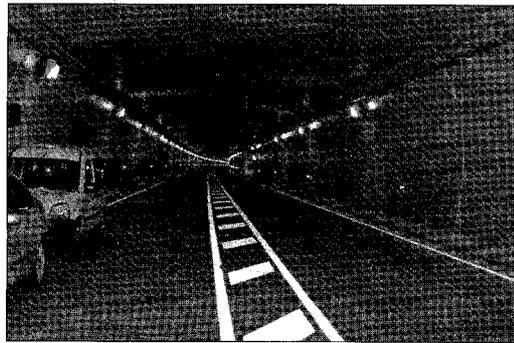
Entre los trabajos que se desarrollarán dentro de este contrato destacan los servicios de comunicación y vigilancia, la atención a accidentes, el mantenimiento de la carretera, la vialidad invernal y el mantenimiento de las instalaciones de suministro eléctri-

co, alumbrado, ventilación y control, de túneles y señalización.

Asimismo, prevé la realización de los trabajos de desbroce, fresados y reposición del firme, la limpieza de cunetas y la conservación de las vías a su cargo.

Completan el contrato labores de establecimiento de inventarios, agenda de información de estado y funcionamiento, actuaciones de apoyo a la explotación, estudios de accidentalidad e informes de seguridad vial.

El túnel de Somport tiene una longitud de 5,808 kilómetros de los cuales 5,7 están situados en territorio español y el resto en territorio francés, y "la empresa adjudicataria deberá encargarse de la totalidad del túnel conforme a los acuerdos alcanzados entre ambas administraciones", precisaron las mismas fuentes.



Interior del túnel de Somport. D.A.

Los resultados de las encuestas se dividen en dos escenarios. En un primer escenario se muestra la situación actual en el transporte de mercancías de empresas. En el segundo escenario se reflejan los cambios que la construcción de la TCP y el eje ferroviario conllevarían sobre los encuestados.

Según los últimos datos del Observatorio hispano-francés de tráfico por los Pirineos, recogidos en el 2006, hay un incremento del tráfico respecto del año 2004 del 16%, según el Ministerio de Fomento español, y del 8% según el Ministerio de transporte francés, diferencia que se debe al diferente grado de fiabilidad de las estaciones de aforo en uno y otro país, así como por la diferente definición de camión que existe en ambos países.

En el capítulo de las encuestas realizadas, cabe destacar que un gran porcentaje de las empresas encuestadas, en concreto el 81%, realizan algún tipo de transporte de mercancía continuo desde Es-

paña con el resto de Europa que les obliga a atravesar el Pirineo, lo que permite destacar la importancia de la construcción de una nueva infraestructura adecuada de transporte como podría ser la TCP. En muchas ocasiones son flujos bidireccionales, entre diferentes zonas productoras de las empresas y mercados de venta. Apenas un 30% y un 19% de las empresas utilizan en algún momento los pasos centrales del Somport y Viella, respectivamente.

Por el contrario, el uso del ferrocarril se reduce a unas pocas empresas y en ocasiones a rutas o situaciones esporádicas. Este poco uso del ferrocarril, según las empresas, se debe en gran parte a diversos problemas como el distinto ancho de vía, las pocas rutas y pasos hacia Europa o el elevado tiempo de tránsito. "Todos estos problemas se verían paliados con la construcción y puesta marcha de la TCP", dice el informe.

Las encuestas revelan otros datos interesantes como que de to-

das las empresas que utilizarían la TCP como modo de transporte, un 38% lo haría con frecuencia diaria y un 19% de las mismas con una frecuencia semanal, y el resto de empresas lo usaría de forma ocasional o en momentos puntuales.

El documento también ha encuestado a centros de transporte (plataformas logísticas, puertos, asociaciones y cámaras de comercio y operadoras ferroviarias). De la misma forma que ocurría para las empresas, desde estos centros de transporte, el modo habitual utilizado es la carretera y el transporte por ferrocarril; salvo en algún caso excepcional, se reduce a rutas y frecuencias ocasionales. El 87% de las organizaciones encuestadas cree que la puesta en funcionamiento de esta infraestructura supondría un cambio en los modos de transporte actuales hacia los puertos o la creación de nuevos tráficos con otros puertos de la Península, así como la posibilidad de abrir nuevos mercados por parte de las empresas privadas.