

Pirineo

## La Travesía Central se haría con 4.000 millones en 7 años

Un estudio afirma que generaría hasta mil millones de euros de beneficios netos

D. L. G.  
dllopezg@aragon.elperiodico.com  
ZARAGOZA

H  
NEBESCA

La Travesía Central por el Pirineo es un proyecto factible, beneficioso y que podría estar listo en el 2022 si las obras empezaran en el 2015, un plazo más que suficiente para avanzar en la tramitación administrativa antes de las obras. Esta es la principal conclusión de un estudio elaborado por la firma Zaragoza Logistic Center, encargado por la Fundación Transpirenaica, en el que se asegura que serían necesarios entre 4.000 y 4.500 millones de euros para construirla, con un total de 154,7 kilómetros y 40 de ellos de túnel, mantenerla y com-

prar el material móvil y los trabajos se podrían acometer en solo siete años. Con ello, la concesión para su explotación sería como máximo para 53 años.

Es solo un estudio, como el que deberán desarrollar entre Adif y su homólogo francés, pero apunta datos significativos. Los costes estimados incluyen las obras, que se cifran en más de 3.100 millones de euros, la compra de vehículos, el mantenimiento de la infraestructura y el material móvil y otros gastos propios de la explotación o del personal.

Por contra, el beneficio del ferrocarril y de esta línea en concreto sería la de atraer buena parte de la carga que ahora pasa por carretera u otros pasos transfronterizos en Cataluña y el País Vasco. Sus estimaciones pasan por considerar que el eje aragonés podría absorber como mínimo el 50% del tráfico y un 80% en el escenario más optimista. Y son 109,9 millones de toneladas al año por



►► El presidente de Adif y su homólogo galo, el año pasado.

carretera (el 90% de ellas van por Gerona) o 7,83 millones en tren.

Por eso, el análisis que hace el estudio considera que en reducción de costes por los camiones que saldrían de la carretera, ahorros en la congestión de las mismas, beneficio ambiental y por reducción de accidentes, ahorro en gastos de conservación de la red viaria, ingresos por la explota-

ción (hasta 484 millones de euros) y disminución de costes en la explotación del tren convencional, se conseguiría una ganancia superior a los 6.000 millones en el supuesto más optimista. Así, el beneficio neto, en el peor de los escenarios seguiría siendo positivo, con al menos 32 millones de ganancia al año y más de mil si se captara el 80% del tráfico. ≡