



En su larga trayectoria artística, Pedro Avellaned (Zaragoza, 1936) no ha conocido barreras interdisciplinarias para su expresión. Director de teatro, cineasta, actor y fotógrafo, nos ha conmovido con su particular mirada del mundo. En esta colección de fotografías, recoge la memoria poética de un espacio histórico: la estación transfronteriza de Canfranc, aquella que un día fue llamada “el gran escaparate de España”. En su objetivo, restos de esplendor y de abandono.

*Fotografía: Pedro Avellaned*

*Miriam Reyes*



Fotografía de portada: Pedro Avellanad

Fotografía: Pedro Avellanad

### Consejo editorial

**Presidente: Javier Callizo Soneiro**, viceconsejero de Política Territorial del Gobierno de Aragón

#### Vocales:

**Isabel Artero Escartín**, viceconsejera de Economía, Hacienda y Empleo del Gobierno de Aragón

**Ramón Salanova Alcalde**, secretario general técnico del Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales del Gobierno de Aragón

**Rogelio Silva Gayoso**, director general de Administración Local y Política Territorial del Gobierno de Aragón

**Isidro Aguilera Aragón**, director del Centro de Información y Documentación Territorial del Gobierno de Aragón

**Antonio Aznar Grasa**, Departamento de Análisis Económico de la Universidad de Zaragoza

**José María Cuadrat Prats**, Departamento de Geografía de la Universidad de Zaragoza

**Antonio Embid Irujo**, Departamento de Derecho Público de la Universidad de Zaragoza

**Severino Escolano Utrilla**, Departamento de Geografía de la Universidad de Zaragoza

**Ángela López Jiménez**, Departamento de Sociología de la Universidad de Zaragoza

**Fernando López Ramón**, Departamento de Derecho Público de la Universidad de Zaragoza

**Marcos Sanso Frago**, Departamento de Análisis Económico de la Universidad de Zaragoza

**José María Serrano Sanz**, Departamento de Estructura, Historia Económica y Economía Pública de la Universidad de Zaragoza

### Equipo técnico

**Director:** Hugo Miquele Vela

#### Consejo de Redacción

María Victoria Rodríguez Cativiela

Gregorio Izuzquiza Rueda

José Ramón Sanjulián Calvo

Susana Marina Hernández

Pablo Dolz Millán

Roberto García Bermejo

Correo electrónico: [territorio@aragon.es](mailto:territorio@aragon.es)

#### Web de territorio & DESARROLLO LOCAL:

<http://www.canalterritorio.net>

#### Web del Gobierno de Aragón:

<http://www.aragon.es>

#### Coordinación:

Aragón Media, S.L.

C./ San Lorenzo, 6-10.

50001 Zaragoza (España)

[www.grupoaragondigital.com](http://www.grupoaragondigital.com)

[administracion@aragonmedia.com](mailto:administracion@aragonmedia.com)

#### Maquetación, diseño e impresión:

Grupo ARAGÓN RUTAS

Coso, 67-75. escalera 1. 2º, oficina D.

50001 Zaragoza (España)

[www.aragonrutas.com](http://www.aragonrutas.com)

[aragonrutas@aragonrutas.com](mailto:aragonrutas@aragonrutas.com)

#### Depósito legal:

Z-1536-2001

#### Esta publicación está impresa en:

☞ Papel ecológico estucado para portadas (250 gr.)

☞ Papel ecológico estucado para parte informativa (115 gr.)

♻️ Papel reciclado estucado para parte científica (115 gr.)

Permitida la reproducción de los artículos de esta revista, citando la procedencia y el autor de los mismos.

## EDITORIAL

### La hora de los hechos

La permeabilización del Pirineo central viene siendo una cuestión de recurrente actualidad en los últimos cien años. Lo fue a comienzos del siglo XX con la apertura de la línea férrea entre Zaragoza y Pau, tras años de inversiones cuantiosas y obras tan audaces como el Túnel internacional de Somport. Lo es en nuestros días cuando se cumplen ya treinta y cinco años del hundimiento del puente de L'Estanquet sin que hasta la fecha haya prosperado ni una sola de las numerosas gestiones emprendidas desde el lado español para la reanudación del servicio. La comunicación que tanto costó establecer entre ambas vertientes quedaría reducida a partir de ese momento a una sucesión de encuentros políticos entre representantes de uno y otro lado. Encuentros casi siempre muy decepcionantes; encuentros casi siempre pródigos en enfáticas proclamas acerca de su necesidad... a largo plazo. En definitiva: desencuentros en toda regla, que ni la creación de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos ni la integración de España la Unión Europea han logrado reconducir desde entonces más allá de las buenas intenciones.

Entre tanto, la necesidad de su reapertura se está revelando más pertinente que nunca. Por varias razones. En primer lugar, porque la pérdida de sustancia demográfica de Béarn y Aragón, con la que Francia ha tratado de cohonestar su flagrante y reiterada violación de un tratado internacional, es hoy un argumento de menor peso que el crecimiento espectacular de los intercambios comerciales a través de los Pirineos; un crecimiento que todas las proyecciones estadísticas al año 2030 estiman no inferior al 300 por cien.

En segundo lugar, porque el crecimiento de esos flujos no puede entenderse sólo desde la perspectiva de las relaciones bilaterales entre España y Francia; mucho menos, desde las de carácter transfronterizo entre Aragón y Béarn. Los Pirineos son hoy lugar de tránsito de mercancías entre Europa y África, desde luego, pero son también un escenario nuevo, inimaginable hace treinta años, y de muy alta potenciali-

dad: el que representa la posibilidad de interceptar en el puerto de Algeciras una parte del flujo de transporte contenedorizado entre América y Asia, que es uno de los mayores del mundo.

En tercer lugar, porque el crecimiento exponencial del tráfico de viajeros y mercancías no puede seguir recayendo exclusivamente en los dos únicos pasos abiertos en la actualidad, Biriattou y Perthus, en los extremos litorales vasco y catalán de la Cordillera. No sería aceptable desde el punto de vista medioambiental (con un tráfico estimado a treinta años prácticamente similar, los Alpes disponen de cinco pasos fronterizos) ni comprensible en términos de justicia socioterritorial. Entraría, por el contrario, en abierta contradicción con la *Estrategia Territorial Europea* (Postdam 1999), los *Principios Directores para el Desarrollo Territorial Sostenible del Continente Europeo* (Hannover 2000) y la *Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible* (Gotemburgo 2001); es decir, con la política europea de transportes y de ordenación del territorio, que propugna, con tanta convicción como solemnidad, el reequilibrio interregional como base y mejor garantía de la propia cohesión de la Unión. Para los intereses de Aragón, la reapertura del Canfranc es absolutamente necesaria: por razones económicas y también por una cuestión de dignidad y de cumplimiento de los compromisos internacionales. Pero nuestras demandas no se agotan —no deben agotarse— ahí. El crecimiento del tráfico transpirenaico que acabamos de referir exige otros proyectos, como la llamada Travesía Ferroviaria por el Pirineo Central, mediante la construcción de un túnel de baja cota entre Biescas y Pierrefitte-Nestalàs para uso del transporte combinado (tren + camión). Un proyecto que, si recibió todos los parabienes en la Cumbre hispano-francesa de Zaragoza (diciembre de 2004), en la celebrada en Barcelona en el presente año no parece, en cambio, haber salido muy parado. O, cuando menos, no con la celeridad que demanda la sociedad aragonesa. Que es mucha, habida cuenta del esfuerzo que está suponiendo la puesta en marcha de la Plataforma Logística PLA-ZA, concebida en gran medida sobre esas expectativas. El Gobierno

de Aragón pondrá sin duda toda la carne en el asador para acortar los plazos, según explica en estas páginas el presidente Iglesias; Madrid, por su parte, hará bien en hacer lo propio. Y lo propio en este caso es presionar a París, que tiene en este proyecto una salida honorable a sus incumplimientos —retomar la estrategia de la llama-

*El crecimiento del tráfico transpirenaico exige la Travesía Ferroviaria por el Pirineo Central, mediante la construcción de un túnel de baja cota entre Biescas y Pierrefitte-Nestalàs para uso del transporte combinado (tren + camión)*

da "diagonal continental", que nunca debió abandonarse, puede ser de nuevo de gran eficacia en la negociación—, y presionar también a Bruselas, que debe entender que lo que se ventila en los Pirineos es tan importante para el reequilibrio territorial de la Unión —para su buena construcción— cuanto para las relaciones comerciales de ésta con el resto del mundo. Por otra parte, el Gobierno español habrá de tener tanto sentido del Estado como sensibilidad y firmeza a la hora de diseñar y ejecutar los planes nacionales de infraestructuras ferroviarias; planes que, tanto desde el punto de vista ambiental cuanto desde la perspectiva del desarrollo sostenible, no aconsejan otra solución para descongestionar los pasos litorales que canalizar por el túnel de Vignemale el caudaloso flujo de tráfico que registra ya el istmo pirenaico, y que no hará sino crecer en los próximos años. La solución debe adoptarse cuanto antes. Está muy bien lo prometido en la cumbre de Barcelona, pero no es la hora de los estudios previos —los hay numerosos y solventes—, sino de la ejecución de los proyectos. Es la hora de los hechos.



# Una gran acción cultural

Es pensamiento, es palabra, es creación.

Una gran acción cultural es imaginar, proyectar, sacar a la luz. Es seleccionar y elegir.

Es colaborar, apoyar y patrocinar. Es sumar.

Una gran acción cultural es arte, es música y es ciencia.

Es conocimiento y es comunicación.

Son humanidades y son nuevas tecnologías.

Es pensamiento, es palabra, es creación. Es tiempo libre.

Una gran acción cultural es lo grande y lo pequeño. Es estar aquí y allá.

Es contar con todos y no excluir a nadie. Es tolerancia y es respeto.

Una gran acción cultural es aprender. Es aprender y usar lo aprendido.

Es buscar, descubrir e ir más lejos.

Una gran acción cultural es participar.

Pero Ibercaja, una gran acción cultural es pensar juntos, sentir juntos, disfrutar juntos.

Ibercaja Obra Social y Cultural: Una gran acción.

Tú también participas



## ENTREVISTA

### MARCELINO IGLESIAS RICOU

“LA TRAVESÍA CENTRAL DE LOS PIRINEOS YA APARECE EN LOS DOCUMENTOS DEL GOBIERNO DE FRANCIA”

*El presidente del Gobierno de Aragón asegura que las comunicaciones por el Pirineo son el tema de infraestructuras más importante que hay por resolver, porque la fuerte apuesta logística que ha realizado esta Comunidad requiere una salida a Europa como la Travesía Central.*

#### El perfil

Marcelino Iglesias Ricou es presidente del Gobierno de Aragón desde 1999, convirtiéndose en el primer presidente de la Comunidad Autónoma que repite en el cargo. Nació hace 54 años en Bonansa, en la Ribagorza oriental, localidad de la que fue alcalde desde 1983, está casado y tiene dos hijos. Asimismo, fue presidente de la Diputación Provincial de Huesca desde 1987 a 1995. Presidió el 35º Congreso del PSOE en el que José Luis Rodríguez Zapatero fue elegido secretario general y forma parte de la Ejecutiva Federal del partido.

Convencido de las posibilidades de crecimiento de Aragón en el siglo XXI, su Gobierno ha puesto en marcha la mayor Plataforma Logística de Europa para aprovechar la posición geográfica de la Comunidad, en el centro del hexágono que conforman Madrid, Valencia, Barcelona, Bilbao y las ciudades francesas de Burdeos y Toulouse. En este sentido, ha reforzado las relaciones con las regiones del sur de Francia con el objetivo de mejorar las comunicaciones transpirenaicas tanto por carretera como por ferrocarril.



**“La Travesía Central figura en la Red Transeuropea de Transportes como uno de los 20 proyectos prioritarios susceptibles de recibir financiación europea”**

La Travesía Central ferroviaria de los Pirineos es una de sus mayores preocupaciones, ¿qué importancia real cree que tiene para el futuro de Aragón?

Uno de nuestros mayores problemas en el siglo XX ha sido el aislamiento que hemos sufrido por la ausencia de buenas comunicaciones de transporte. La red de autovías y autopistas que estamos completando y la llegada de la alta velocidad ferroviaria resolverá esta situación entre Aragón y el resto de España. Pero seguimos teniendo bloqueada nuestra salida hacia Europa. Los Pirineos son hoy la única frontera real de la Unión Europea. La apuesta logística que hemos realizado en Aragón requiere una salida como la Travesía Central. De ahí mi empeño y mis constantes visitas y contactos tanto con Madrid y París como con Bruselas. Las comunicaciones por el Pirineo son el tema de infraestructuras más importante que tenemos por resolver.

En ese sentido, la cumbre hispano-francesa celebrada en 2004 en Zaragoza produjo algún acercamiento que parece se diluyó en la cumbre celebrada en octubre en Barcelona. ¿Comparte esa opinión?

Tuve mucho interés en que la cumbre hispano-francesa se celebrara en Zaragoza y así se lo planteé al presidente del Gobierno de España. Tenía un gran valor simbólico porque nos situaba como origen de la Travesía y nos permitía tratar directamente con el presidente de la República francesa esta cuestión. En la reciente cumbre de Barcelona no se ha dado ningún paso atrás, pese a algunas opiniones. Por primera vez se han puesto fechas a los estudios y la Travesía Central ya aparece en los documentos del Gobierno de Francia. Es verdad que los franceses son reticentes, pero estamos hablando de un proyecto a medio plazo y debemos insistir una y otra vez para conseguir avances efectivos. Daré un dato. Hace cuatro años, la Travesía Central sólo aparecía en los documentos del Gobierno de Aragón. En este tiempo hemos conseguido

que se incluya en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Gobierno de España, que el Gobierno francés ya la contemple entre sus propuestas de planificación y que figure en la Red Transeuropea de Transportes como uno de los 20 proyectos prioritarios susceptibles de recibir financiación europea. Debemos seguir dando pasos, pero no hemos dado ninguno hacia atrás en este tiempo.



¿Cree que la ampliación de la Unión Europea hacia el Este puede provocar un cambio de prioridad hacia esos países que representan un mercado más grande para los grandes países de la Unión, como Alemania y Francia?

No comparto algunos de los análisis que se hacen sobre los efectos que en el sur de Europa tendrá la ampliación de la Unión hacia el Este. Si Francia no mira hacia los países del sur, su situación será periférica. Estoy convencido de que Francia tendrá un interés especial en favorecer las opciones de la Península Ibérica, porque es la mejor garantía para que el país vecino mantenga su centralidad en Europa.

Durante los últimos meses han surgido proyectos que refuerzan las comunicaciones ya existentes por los dos extremos del Pirineo, en especial por Cataluña, propuesta auspiciada por importantes grupos de presión empresarial de Levante y Cataluña ¿cree que esto puede afectar al proyecto aragonés del Vignemale?

En el litoral mediterráneo se ha producido una propuesta en la que administraciones y empresas propugnan una línea que, paralela a la costa, conecte con Francia. Es un proyecto, en primer lugar, de unos costes extraordinarios, pero en segundo término ni está recogido en el PEIT español ni en las propuestas de la Unión Europea. Es más, el comisario de Transportes, a preguntas de la eurodiputada aragonesa Inés Ayala, ha manifestado que no es posible revisar los proyectos prioritarios en estos momentos y que el único contemplado es la Travesía Central. Nuestro trabajo es insistir ante Francia para avanzar con rapidez en nuestra propuesta.

¿Qué argumentos sólidos cree que se pueden aportar desde esta Comunidad para defender la opción aragonesa?

En primer término, el principal argumento es que se trata de la única propuesta recogida en la planificación de los países y de Europa. La propuesta cuenta además con el apoyo de las regiones españolas y francesas, recogido a través de las resoluciones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos. Pero, además, añadiría que es una pieza de seguridad para el conjunto de España. Los únicos pasos existentes se sitúan en ambos extremos del Pirineo, las zonas con mayores tentaciones centrífugas de España. Esta es una cuestión que vengo explicando a los diferentes presidentes del Gobierno de España y que siempre han compartido.

En Aragón hay una buena carretera hasta el magnífico túnel del Somport, pero la carretera al otro lado de la frontera deja mucho que desear como se pudo ver el invierno pasado ¿qué se puede hacer desde Aragón para que Francia mejore sus ejes viarios?

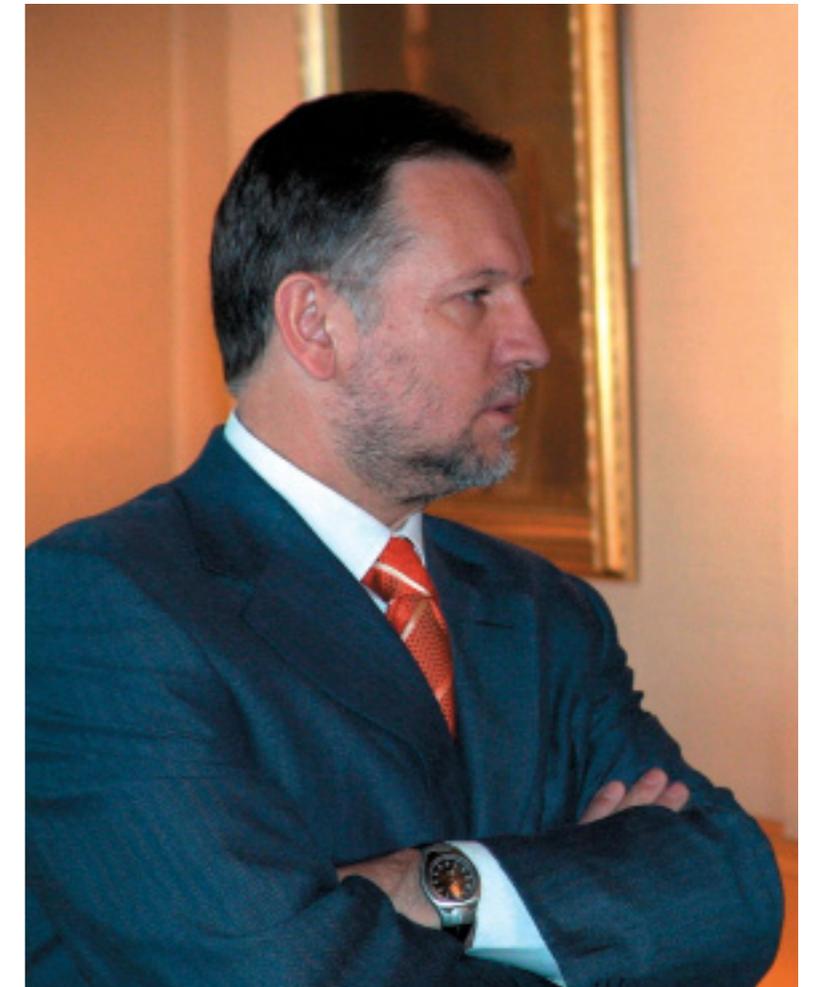
En las últimas reuniones que he mantenido con el Gobierno francés y con las autoridades regionales de Aquitania y Midi-Pyrénées he manifestado que

**“En la cumbre hispano-francesa celebrada en octubre en Barcelona se pusieron fechas a la autopista entre Burdeos y Pau, y a la mejora del tramo Pau-Oloron”**

no pueden repetirse situaciones como las del invierno pasado. Es cierto que el túnel del Somport es un cuello de botella en el lado francés. Pero en la cumbre de Barcelona se pusieron fechas a la autopista entre Burdeos y Pau y a la mejora del tramo Pau-Oloron. Resueltas ambas cuestiones, nos quedaría un pequeño tramo de apenas una treintena de kilómetros donde los franceses son reticentes a actuar por la existencia de un Parque Natural, más allá de intervenir en las variantes de las poblaciones.

¿Es compatible la conservación medioambiental con el desarrollo de las comunicaciones?

No sólo es compatible sino que es imprescindible. Debemos ser conscientes de que hay zonas en las que no podremos meter nunca una autopista, pero podemos disponer de vías rápidas hasta las estribaciones de los valles y mejorar luego las carreteras en las zonas más sensibles medioambientalmente. El ejemplo de las carreteras en nuestro Pirineo creo que es positivo. Los accesos al Valle del Aragón o al de Tena son un ejemplo de



buenas carreteras de montaña con respeto medioambiental.

¿Cómo afectan los pasos fronterizos a las apuestas logísticas aragonesas como PLA-ZA o PLHUS?

Es evidente que la Plataforma Logística de Zaragoza, PLA-ZA, alcanzará su máxima rentabilidad cuando mejoren nuestras comunicaciones con Francia y, por lo tanto, con Europa. En este contexto, una Travesía Central Ferroviaria entre ambos países, entre España y Francia, es un proyecto que supera el ámbito e interés aragonés. Tenemos que concluir el mapa de nuestras infraestructuras: las conexiones con Madrid, Barcelona, Valencia y Francia. Aragón siempre ha sido el centro del polígono Bilbao-Madrid-Valencia-Barcelona-Burdeos-Toulouse. Pero ese polígono no estaba activado

***La Plataforma Logística de Zaragoza alcanzará su máxima rentabilidad cuando mejoren nuestras comunicaciones con Francia y, por tanto, con Europa***

***En este contexto, una Travesía Central Ferroviaria entre España y Francia es un proyecto que supera el ámbito e interés aragonés***

y es lo que estamos haciendo con la apuesta por la logística. Es fundamental el corredor de alta velocidad Bilbao-Valencia recientemente anunciado por Fomento. En el cuadrante donde nosotros ocupamos el centro se produce el mayor crecimiento eco-

***Aragón siempre ha sido el centro del polígono Bilbao-Madrid-Valencia-Barcelona-Burdeos-Toulouse, pero no estaba activado y es lo que estamos haciendo con la apuesta por la logística***



nómico y gran parte de la economía española está ahí. En ese espacio hay 20 millones de consumidores y ese centro se activa con buenas comunicaciones, buenos transportes y buenos sistemas intermodales. Eso es lo que vamos a tener en Aragón con la Plataforma Logística: esa intermodalidad entre distintos modos de transporte que va a permitir que la distribución sea muy rápida.

¿Percebe si hay en el Ministerio de Fomento sensibilidad hacia las demandas aragonesas? En las últimas semanas se ha vivido cierta tensión por la cuestión de los precios de los billetes de AVE.

Desde luego que hay sensibilidad ante las demandas aragonesas. La situación de agravio por el precio del billete del AVE se ha solucionado, tal y como los ciudadanos ya conocen, y me consta que el Ministerio de Fomento y Renfe han realizado el máximo esfuerzo para ajustar todos los detalles en función del trayecto, los tipos de trenes, la velocidad y las distancias. Quiero destacar también el papel negociador y el tesón de la vicepresidenta del Gobierno de España, María Teresa Fernández de la Vega, que nos apoyó desde el primer momento ■

## OBJETIVO

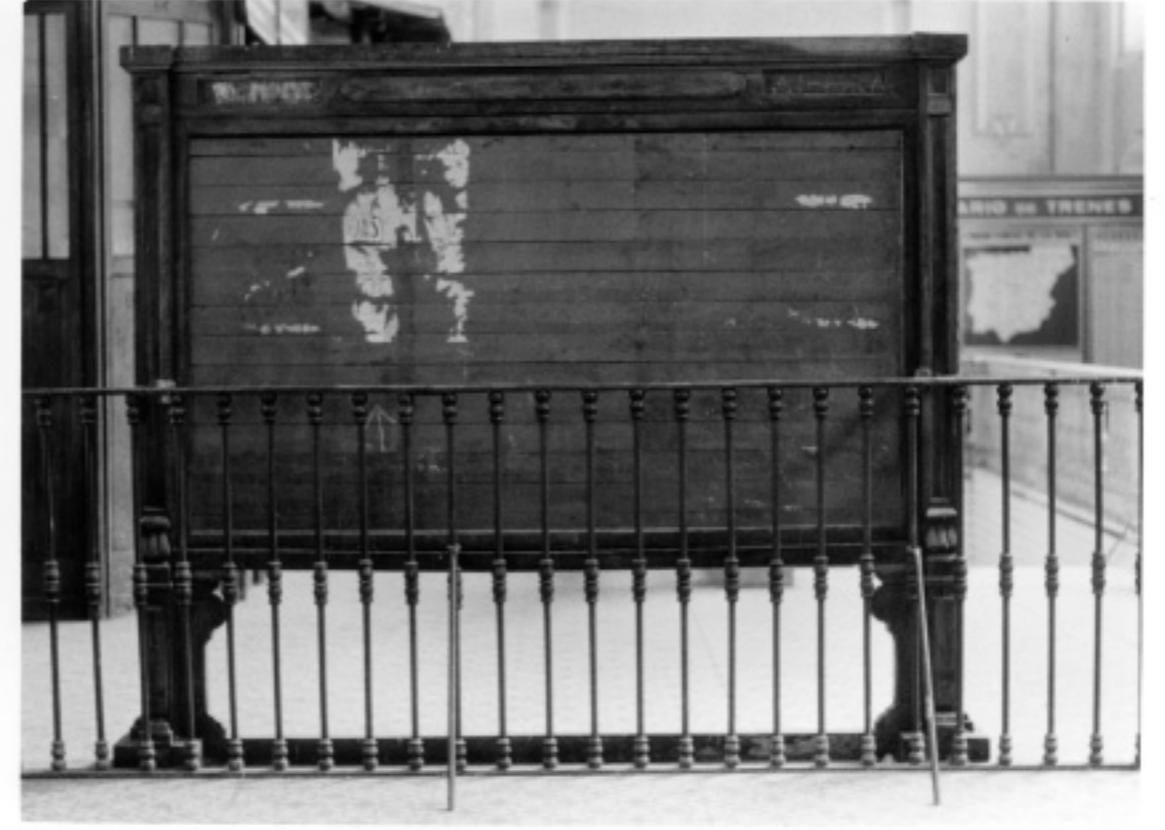
Texto: Miriam Reyes  
Fotografías: Pedro Avellaned



Esta es la estación de lo perdido. Tras las columnas se amontonan los pañuelos –un día agitados– de las despedidas. El tiempo los ha dejado amarillentos y tiesos como hojas secas. Al pisarlos se escuchan por última vez sus *adioses*, sus *nomeolvides*, sus *buenasuerte*.



Mientras espero en el andén me parece escuchar un ruido de maletas que viene del interior, alguien cantando en alemán, un piano y risas. Entro corriendo. En la estación desolada retumban mis pasos. Afuera, crece la hierba salvaje entre las vías.



Con la palma abierta sobre el tablón abandonado busco la memoria del tacto. Froto con mi mano la madera reproduciendo viejos *adioses*.  
El rastro de mis dedos se parece al que dejan en el cielo los aviones de acrobacias.



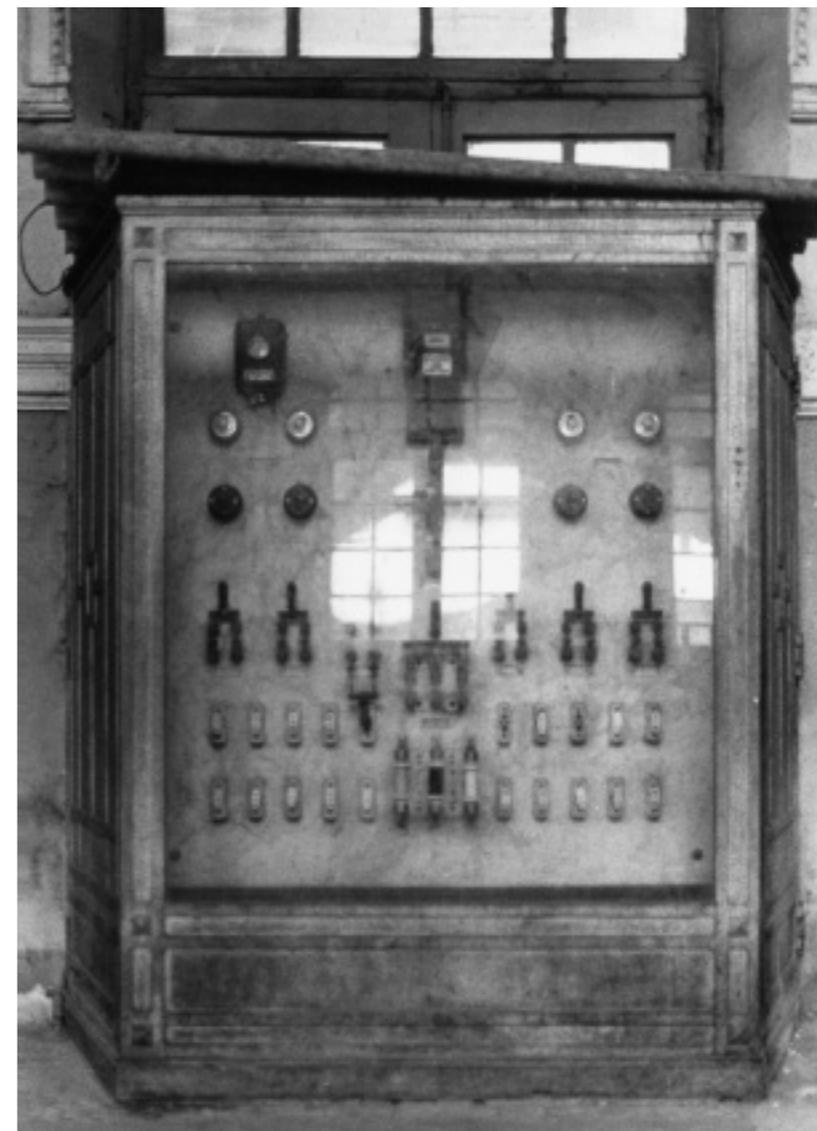
El abandono desfigura, impidiéndonos reconocer la naturaleza original de lo abandonado.  
Nos negamos a aceptar el abandono, pero el abandono no pide consentimiento.  
Ninguna campana anunciará mi tren, ni se agitarán banderas para aprobar su salida.



He venido a cruzar una frontera. A despertar a los fantasmas. No tengo nada que declarar. Una vida plegada en la maleta, nada que otro pueda considerar de mucho valor.



Detenidos por el tiempo, nada puede sucedernos. Qué otro pasaporte habría de servirnos mejor que el deseo.  
Un tren que a su paso levante las vías enterradas y los puentes derruidos.



Restos de esplendor y marcas de abandono. La edad deja sus huellas en el hombre  
y los objetos que el hombre crea.

Un cristal, que todavía no ha roto nadie, no devuelve mi reflejo. Tampoco yo tengo cuerpo entre estas paredes.



La estación duerme. Veo que sueña por el rápido movimiento de sus ojos. Está fijando en su memoria los pasos que la cruzaron, los gestos en los que algo más profundo pareció asomarse.

Me siento a esperar que despierte y sacuda al desperezarse la nieve que la cubre.  
Son muchos aquellos por quienes quiero preguntarle.

# LA TRAVESÍA DE LOS PIRINEOS, OTRO PROBLEMA “ALPINO” EUROPEO

**Etienne Auphan**

Universidad de París-Sorbona

*El problema de los nuevos túneles ferroviarios a través de los Alpes es, desde hace un decenio, de una actualidad recurrente. El mismo problema, aunque en marco diferente, se está planteando también, y de manera crucial, en la otra cadena “alpina” europea: los Pirineos. Como en los Alpes, en efecto, las travesías ferroviarias fueron construidas en el siglo XIX o a comienzos del siglo XX, siendo reemplazadas después de 1960 por autopistas, en la actualidad completamente saturadas. Pero la comparación termina ahí: si la naturaleza del problema es la misma, hay sin embargo no pocas diferencias:*

- a) Si los Alpes han sido siempre un espacio de enlace entre Europa del Norte y el Mediterráneo, los Pirineos en cambio han cumplido durante mucho tiempo la función de barrera de protección entre dos estados que se dieron frecuentemente la espalda en el pasado: hasta los años sesenta, el tráfico internacional seguía siendo muy reducido.*
- b) El problema apareció recientemente después del ingreso de España en la CEE en 1986, que desarrolló considerablemente los intercambios entre la Península Ibérica y los demás estados de la Comunidad Europea.*
- c) Las vías férreas construidas en los siglos XIX y XX, lejos de estar equipadas para absorber grandes tráfico como en los Alpes, son sólo infraestructuras de mediana capacidad, en el caso de dos de ellas, o muy baja en los otros dos.*
- d) A diferencia de lo que pasa en los Alpes, esas vías férreas no permiten la continuidad material del tráfico debido a la diferencia de ancho de vías y dimensiones entre la red española heredada del siglo XIX y la red francesa.*
- e) En el plano ambiental, el centro de la Cordillera no sufre todavía las repercusiones del paso de flujos mayores de camiones, porque hasta ahora no ha sido objeto de la horadación de túneles carreteros conectados con un sistema de autopistas, que no existe entre los extremos de la cadena.*

*En los Pirineos, el problema consiste en evitar los errores cometidos en los Alpes mucho más que en remediar una situación medioambiental grave, situación que aún no es de actualidad entre el Atlántico y el Mediterráneo, pero que podría serlo muy rápidamente en el futuro si no se le presta atención.*

## **La emergencia del problema**

¿Cuál es el problema hoy? El problema es el crecimiento de los intercambios internacionales en el marco del Mercado Común a partir de los años ochenta,

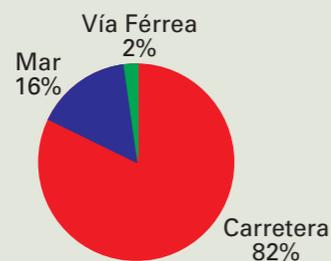
que revelará el carácter totalmente insuficiente de las infraestructuras con respecto a las necesidades.

Hoy en día, alrededor de 180 millones de toneladas es el volumen de los intercambios entre la Península

Ibérica y el resto de Europa, de las cuales el 42% se transportan por mar, el 55% por carretera y el 2% por vía férrea.

De ese total, aproximadamente un tercio (63 Mt) atañen a los intercambios hispano-franceses, de los cuales el 82% se hacen por carretera, el 16% por mar y el 2% por vía férrea. Si se consideran sólo los intercambios por vía terrestre (100,8 Mt en 2003), la mitad se hacen con Francia, la otra mitad sólo la atraviesan en tránsito. Pero en total, cerca del 96% del tonelaje es transportado en camión, la vía férrea sólo conduce el 4,2 % contra cerca del 10% hace 20 años, mientras que la proporción del tráfico de cabotaje marítimo disminuye también (del 54% al 42% entre 1992 y 2003). En los años noventa, el tráfico de camiones de carga a través de los Pirineos se multiplicó por 2,3: en torno a 7.000 camiones atraviesan la frontera diariamente hoy por Biriattou mientras que otros 8.000 lo hacen por Perthus. Este tráfico crece, según los años sean buenos o malos, un promedio del 10%.

Tráfico de mercancías  
Península Ibérica-Francia

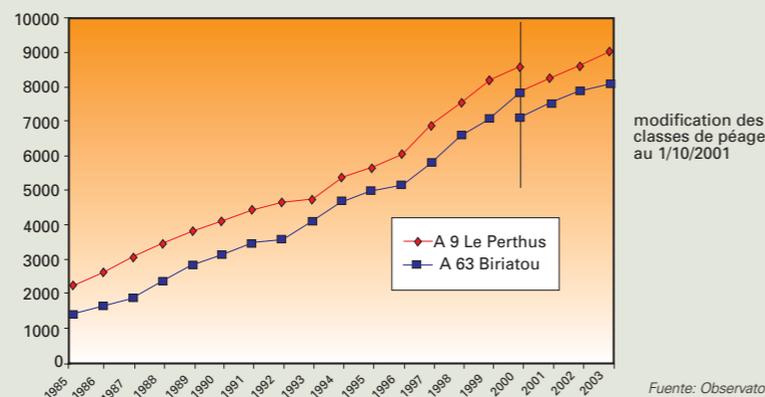


Se sabe del carácter ineluctable del crecimiento de los flujos transpirenaicos (los marítimos incluidos), sobre todo de tránsito entre Marruecos y los países de Europa central y oriental recientemente integrados en la Unión Europea o en vías de serlo. En cambio, esta certeza no presupone de ninguna manera el mantenimiento del actual reparto modal de dicho tráfico. Un estudio SYSTRA (por cierto, cuestionado pero retomado en un proyecto de ley presentado por los diputados socialistas franceses en 2003) ¡prevé que los intercambios globales entre la Península Ibérica y el resto de Europa lleguen a 332 Mt en 2020 y 400 Mt en 2030! ¡De ese total, aproximadamente el 55% (220 Mt) debería atravesar los Pirineos (es decir, ¡más del triple del tráfico actual!); pero según este estudio, el 85% de ese tráfico seguirá haciéndose por carretera. Es decir, ¡30.000 camiones de carga atravesarían entonces, diariamente, la frontera hispano-francesa! Hoy, un escenario tal se revela para muchos como inaceptable.

Según la exposición de motivos de la propuesta de ley referida, el actual tráfico de camiones de carga a través de los Pirineos sería de igual nivel que el que atravesara el conjunto de los Alpes, con la particularidad (además del hecho de que dos tercios del tráfico optan en Suiza por la vía férrea y que en Austria lo hace el 29%) de que los flujos transalpinos por carretera se reparten en cinco pasos principales contra solamente dos en los Pirineos.

¡El problema ambiental sería entonces aún más grave en los Pirineos que en los Alpes! En términos absolutos, con toda seguridad; en términos geográficos, con menos: la vertiente francesa de los Pirineos es mucho más abrupta que la de los Alpes, los valles de aquélla son más cortos, más estrechos, menos marcados por la huella glaciar y, por consiguiente, mucho menos poblados que los de los Alpes; mientras tanto, la ver-

Evolución del tráfico por Biriattou y Perthus



Fuente: Observatorio franco-español de tráfico en los Pirineos (2003)

tiente española, mucho más suave, ha sido modelada por largos valles y está ocupada por una población poco densa. En resumen, el grueso del tráfico pasa por las dos extremidades litorales de la cadena y no por los valles interiores. Por el momento, los perjuicios ocasionados por los flujos de camiones se dejan sentir mucho menos, puesto que perjudican a una población muy inferior a la de los Alpes.

#### El estado actual de las infraestructuras

Dado el carácter tan cerrado de la Península Ibérica en el siglo XIX, los enlaces ferroviarios entre Francia y España se tendieron tardíamente (en 1864 y en 1878 en los litorales). A diferencia de la línea de la Costa Vasca, la de la Costa Bermeja está trazada en condiciones muy difíciles al sur de Argelès-sur-mer, situación topográfica que reduce ostensiblemente la capacidad de tránsito de Cerbère; una capacidad aún más reducida, tanto en Hendaya como en aquélla, por la diferencia de ancho de vía (y por consiguiente de dimensiones) entre la vía estándar francesa (1,43 m) y la vía ancha española (1,67 m), incluso a pesar de algunas obras de acondicionamiento de cierta envergadura, por lo general lentas y muy onerosas, que durante más o menos tiempo hayan podido llevarse a cabo, y que sólo afectan a flujos muy reducidos.

Habiendo sido consideradas insuficientes las travesías litorales, se previó el trazado de nuevas conexiones transpirenaicas a través de la Cordillera, dos de las cuales han sido efectivamente puestas en servicio en 1928 y en 1929. Por razones muy diferentes, no responden a las necesidades actuales: la primera (al oeste, por Somport) porque desde 1970 está cerrada a cualquier tráfico; la segunda (al este, por Puymorens), porque sólo tiene una actividad residual. De todo esto se concluye que la vía férrea se encuentra actualmente, tanto cualitativa como cuantitativamente, incapacitada por completo para responder a las necesidades de los intercambios transpirenaicos, a pesar de la realización de algunas obras de modernización de las infraestructuras, casi siempre muy limitadas.

En lo que se refiere a las carreteras, fue al final de los años setenta cuando se realizaron las secciones internacionales de las autopistas litorales al este y al oeste, que soportaron, casi solas, el crecimiento del tráfico continental transpirenaico. Ahora bien, a diferencia de los Alpes, los Pirineos propiamente dichos todavía no han sido objeto de grandes travesías carreteras de trazado subterráneo: la primera obra moderna es el túnel de Puymorens (1994, 4.820 m), situado enteramente en territorio francés, en la ruta más directa entre Toulouse y Barcelona (CN 20). Se trata, desgraciadamente, de un recurso poco eficaz, debido principalmente a su elevada altitud (1.700 m). La aptitud de la obra para descongestionar la autopista litoral es, pues, muy baja (156 camiones de carga por día).

Al oeste, en el eje Pau-Zaragoza, el proyecto del túnel carretero de Somport, reivindicado con entusiasmo por los medios empresariales de Aquitania y Aragón fue realizado en medio de cierta confusión: mientras las entidades territoriales sólo veían en aquél un enlace regional de proximidad entre Burdeos o Toulouse y Zaragoza, lo que se traducía en una simple mejora de la carretera nacional a ambos lados del túnel. La Comisión de Bruselas (que la financiaba en gran parte) la concebía, por su parte, como una conexión entre autopistas de primer nivel internacional (eje E7) que debía permitir el paso de alrededor de mil camiones de carga al día en 2015. Es decir, ¡10 veces más que en 1990! En estas condiciones, tras desencadenarse una oposición vigorosa por parte de las asociaciones de protección de la naturaleza, y después de numerosas peripecias jurídicas, el túnel, de 8,6 Km de largo y paralelo a la vía férrea parcialmente abandonada de Pau-Canfranc, pudo ser perforado a una altura de 1.115 m. y abierto en 2003 sin que, sin embargo, haya sido acondicionada para este efecto la carretera de acceso por el lado francés. Como en Puymorens, este túnel no es apto para descongestionar el paso litoral (200 camiones de carga diarios de promedio contra 7.000 en Biriattou).

El conjunto de las infraestructuras transpirenaicas por carretera y ferroviarias resulta hoy, pues, totalmente insuficiente, no sólo para el tráfico actual, sino todavía más respecto a sus previsiones.

#### La difícil ejecución de las soluciones proyectadas

El Libro Blanco presentado por la Comisión Europea el 16 de septiembre de 2001 propone, en el marco de la reabsorción de los atascos de las redes transeuropeas, asegurar "la permeabilidad de los Pirineos, terminando particularmente la conexión ferroviaria Barcelona-Perpiñán".

A largo plazo, y de manera global, esta "permeabilidad" no podrá lograrse sin renunciar a hacer soportar a los ejes litorales, exclusivamente, el grueso de los flujos. Esto significa, por consiguiente, la instalación de una red de infraestructuras de grandes proporciones, de carreteras pero también ferroviarias, teniendo en cuenta que, en este último punto, todo —o casi— queda por hacer.

Así, el 27 de junio de 2002 la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, que reúne a las comunidades autónomas y regiones de ambos lados de la frontera, luego de haber "requerido" el crecimiento de la permeabilidad de la cadena por medio del pleno desarrollo de los ejes de carreteras transpirenaicas considerados prioritarios en los Esquemas de la CTP [...], "requieren" también "el desarrollo de infraestructuras ferroviarias en las dos extremidades de la cadena, con líneas TGV Barcelona-Figueras-Perpiñán y Vitoria-Dax, cuya prioridad establecida por el Consejo Europeo de Essen

(1994) debe ser respetada. Requieren igualmente el condicionamiento integral de las dos líneas transpirenaicas interiores Pau-Canfranc-Zaragoza y Barcelona-La Tour de Carol-Toulouse, y se adhieren a la proposición del Libro Blanco de Transportes de la Comisión Europea, de septiembre de 2001, para establecer una futura travesía central ferroviaria durante la próxima actualización de la lista de Essen<sup>1</sup>.

Así, las entidades territoriales directamente concernidas se pronunciaron claramente a favor de una nueva red ferroviaria constituida por tres grandes ejes, uno que duplique cada enlace litoral actual y otro, completamente nuevo, en el "centro" de la Cordillera, pero también la utilización efectiva de las dos vías férreas interiores con actividad residual o nula en el lado francés (Pau-Zaragoza y Toulouse-Barcelona).

Construida con el ancho de vía estándar europeo, la nueva línea de alta velocidad Perpiñán-Barcelona está trazada por el puerto de Perthus y sólo necesita un túnel de 8 km. de largo debido a su altitud poco elevada (300 m.). Estará especializada en el tráfico internacional de viajeros a alta velocidad, pero también de flete, principalmente en forma de transporte combinado por carretera y tren. Actualmente en curso de realización, este nuevo enlace transpirenaico se enmarca dentro de un proyecto más vasto a largo plazo: un eje nuevo de más o menos gran velocidad y de gran capacidad, mixto o no, que uniría así la Provenza del Ródano a Madrid.

Por el lado del Atlántico, la nueva infraestructura se enmarca también dentro de un proyecto más amplio, el del eje internacional mayor París-Madrid, cuyo conjunto fue inscrito en 2001 por la Comisión Europea como operación prioritaria. Implica la realización del TGV (tren de alta velocidad) "Sur-Europa-Atlántico" (Tours-Burdeos), con objeto de liberar "surcos" en la línea clásica para la salida del flete y eliminar el "tapón" ferroviario de Burdeos actualmente en curso. Esta LGV (línea de alta velocidad) prosigue al sur de Burdeos por la actual línea Burdeos-Dax, cuyas características permiten una simple modernización antes de desembocar en el proyecto de nueva LGV Dax-Vitoria.

Este último punto plantea también un problema. Entre Dax y San Sebastián, la nueva sección transfronteriza habrá de insertarse en un espacio muy urbanizado y densamente poblado, lo que acarreará un coste muy elevado y muchas dificultades. Por esta razón, se ha formulado una contrapropuesta que consiste en modernizar la vía férrea del litoral, que drenaría el tráfico de viajeros del corredor Bayona-San Sebastián, y en trazar más al este una nueva vía férrea dedicada al flete, que pasaría por los alrededores de San Juan de Pie de Puerto. Esta hipótesis, considerada por

muchos más eficaz que la precedente, es apoyada en particular por RFF.

Si el "acondicionamiento integral" de la conexión Barcelona-La Tour de Carol-Toulouse sólo requiere un acuerdo entre los inversores, los gestores de la infraestructura ferroviaria y los operadores, no ocurre lo mismo con la conexión Pau-Zaragoza, (302 km. de los cuales 87 son explotados por la SNCF), que recorre los valles de Aspe y del Aragón unidos por un túnel internacional de 7,9 Km., horadado a 1.100 m. de altitud bajo el puerto de Somport antes de desembocar en la estación internacional de Canfranc. De vía única en su integridad, esta conexión fue trazada en la parte francesa en condiciones muy difíciles; y lo fue pese a ser su tráfico —tanto de pasajeros, excepción hecha de la aglomeración de Pau en la actualidad, como de mercancías— siempre muy residual a causa de las bajas densidades de población y actividad económica al sur de Oloron. Tráfico residual que habría justificado así el deseo de la SNCF de deshacerse de ella. Fue precisamente a raíz de un 'accidente', acaecido en 1970 en el lado francés<sup>1</sup>, cuando se produjo el cierre de hecho de la línea: primero, al sur de Bedous; luego, algunos años más tarde, entre Oloron y Bedous. Un cierre que, para empezar, supone una flagrante violación de los acuerdos internacionales por los que se rigen los enlaces ferroviarios hispano-franceses.

Considerado como un trasto inservible durante más de 20 años, en una época en la que no se creía ya en el porvenir de la vía férrea, el restablecimiento de la conexión será exigido con insistencia, primero por los españoles, y muy especialmente por Aragón, apoyado en esto en el lado francés por los ecologistas que, en la perspectiva de hacer pasar por ahí los camiones de carga a bordo del transporte ferroviario, vieron ahí una estrategia para impedir la construcción del túnel carretero.

La propuesta adolecía, sin embargo, de falta de pertinencia económica, porque implicaba la modificación de las dimensiones estándar de todos los túneles y el recurso a la doble tracción, lo que habría sido demasiado oneroso para el servicio prestado por esta vía férrea de baja capacidad. Un estudio hispano-francés había concluido además que, a causa de la no-rentabilidad de la reapertura, valía más la pena desmantelarlo totalmente en beneficio del reacondicionamiento de la carretera nacional.

Progresivamente, frente al problema de la travesía de los Pirineos, la reapertura de la línea Pau-Canfranc será percibida, sin embargo, como una solución provisional antes de la realización de los nuevos ejes; des-

<sup>1</sup> El accidente, nunca suficientemente aclarado, consistió en el hundimiento (¿fortuito?) del puente denominado de l'Estanguet, aguas arriba de Bedous [nota del editor].



Fotografía: Agencia Catalana de Noticias

En 2002, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos requirió el acondicionamiento integral de las dos líneas transpirenaicas interiores: Pau-Canfranc-Zaragoza y Barcelona-La Tour de Carol-Toulouse. Ambas celebraron su 75º aniversario en 2003 y 2004 respectivamente.

pués, como una herramienta complementaria. Pero este proyecto no es prioritario a ojos de todos los responsables públicos, y la necesidad misma de la reapertura no tiene garantizada la unanimidad. Además, habiendo dejado la infraestructura en estado de total abandono durante más de treinta años, la línea se encuentra en la actualidad completamente deteriorada; en alrededor de 50 km., todo habría de ser necesariamente reconstruido.

No obstante, después de años de tergiversaciones, podemos hablar de la existencia de un estudio de carácter global sobre el conjunto de la vía férrea Pau-Zaragoza, que se muestra concluyente con respecto al interés de su reapertura; en esta ocasión, con la perspectiva de un tráfico mixto con dominante de

flete y con un coste de cerca de 300 millones de euros compartidos de manera ostensiblemente igual a uno y otro lado de la frontera. En el lado francés, estas inversiones atañen especialmente a la reparación de la infraestructura, la reelectrificación, los equipos técnicos y las estaciones.

En la otra vertiente, se trata principalmente del ancho estándar de las vías y la electrificación de la línea entre Canfranc y Zaragoza (218 km.), así como la instalación en la capital aragonesa del intercambiador de ancho de vía que permitirá a partir de ahí la prosecución de los trenes a través de la red española de vía ancha. El trazado, por otra parte, se vería notablemente acortado a la altura de Caldearenas mediante la construcción de un túnel de 12 km. bajo la Sierra Caballera.



Fotografía: Aragón Press

Después de años de tergiversaciones, se puede hablar de la existencia de un estudio de carácter global sobre el conjunto de la línea férrea Pau-Zaragoza.



Según la Asociación Traversée Centrale des Pyrénées, cuando el conjunto de esta nueva red esté en servicio, un tercio del tráfico transpirenaico total podrá ser transferido por la vía férrea.

Con estos datos, hoy sabemos que esta operación no podrá ser rentable antes de una quincena de años de actividad, y a condición de que circulen por lo menos 400.000 pasajeros y 5 Mt de flete por año; pero sabemos también que esta vía férrea no se presta a la instalación de un verdadero corredor de transporte combinado por carretera y por tren, dadas sus características de trazado y perfil. Sin embargo, la presión se vuelve cada vez más fuerte en el lado español: el ancho estándar de vía entre Zaragoza y Huesca está en marcha y, desde 2004, la línea está siendo servida con velocidad elevada, preparando tanto la reapertura de la parte francesa como el acceso hacia una futura Travesía Central de los Pirineos, pues el trazado de uno y otro es troncal entre la capital aragonesa y Sabiñánigo.

Sin embargo, en la perspectiva –indispensable– de una modificación notable del reparto modal, todas

esas inversiones no serán suficientes para drenar el tráfico futuro. Por eso, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos promueve la realización de un nuevo túnel de baja cota a través de los Pirineos que funcione según el principio del túnel bajo el Canal de la Mancha, al igual que bajo los Alpes entre Lyon y Turín. Se trataría así de una vía férrea mixta capaz de permitir la circulación de trenes de pasajeros a 200 km/h y de trenes de flete a 140 km/h. El túnel, de 41 km. de largo, sería perforado bajo el macizo de Vignemale, entre Pierrefitte y Biescas.

Este proyecto cuenta en principio con el apoyo del conjunto de las entidades regionales directamente concernidas así como, desde hace poco, con el del Estado español, pero no figura dentro de los proyectos prioritarios a ojos del Estado francés, ni a los de la Unión Europea. Además, el trazado bajo el Vignemale se enfrenta a una oposición firme en el

lado francés, organizada sobre todo alrededor de la asociación *Actival*, que propugna el abandono del proyecto en beneficio del refuerzo de la capacidad de las vías férreas litorales, especialmente por la razón de que la construcción de un túnel de transporte combinado (carretera + tren) concentraría el tráfico de camiones de carga en los valles pirenaicos que llevan hasta aquél. Ahora bien, tal argumento da por hecho que las obras de transbordo vía férrea-carretera estén situadas al pie del túnel y no al exterior (en las llanuras del Ebro y el Garona, por ejemplo), lo que no está de ningún modo decidido.

Frente a esta oposición, la *Asociación Eurosud Transport*, que actúa en colaboración con su homóloga española, la *Fundación Transpirenaica*, se esfuerza en promover un sistema ferroviario capaz de colocar al Gran Suroeste francés en la encrucijada de los flujos de intercambios ibero-franceses, y de hacer de los Pirineos una cordillera tan permeable como los Alpes por medio de infraestructuras de gran capacidad que converjan en el lado francés en una obra subterránea por el interior de la Cordillera; lo que permitiría un ahorro de alrededor de cuatro mil millones de euros en forma de costes sociales de carretera evitados por la transferencia hacia la vía férrea de una parte del tráfico habitual. Pero dicha obra es sólo el núcleo central de un proyecto más ambicioso: un eje de gran tráfico Agen-Zaragoza, que incluye al norte del túnel una línea enteramente nueva destinada al flete y que aprovecha, al sur de los Pirineos, la parte inferior de la línea Canfranc-Zaragoza, totalmente modernizada.

Según la Asociación *Traversée Centrale des Pyrénées*, uno de los promotores más activos de esta nueva infraestructura ferroviaria, cuando el conjunto de esta nueva red esté en servicio, un tercio del tráfico transpirenaico total podrá ser transferido por la vía férrea.

### Conclusión

De manera general, el debate sobre la travesía de los Pirineos se desarrolla hoy todavía en medio de una gran confusión debido a la imbricación de niveles de decisión de diferentes instancias, pero es en definitiva la Unión Europea —que financiará una parte de las realizaciones necesarias—, la que tiene una gran parte del poder de decisión. Ahora bien, la lista de los proyectos prioritarios que figuran en el Esquema Europeo de Transportes, revisado en 2004, ignora el recorrido central de los Pirineos mientras que expresamente menciona el eje de flete París-Madrid. Sin embargo, se observará, no sin malicia, que el itinerario París-Madrid, trazado históricamente por el litoral atlántico (Hendaya) y Burgos, podría igualmente ser trazado por el centro de los Pirineos y Zaragoza a partir del momento en que la travesía subterránea de la Cordillera no fuera ya un obstáculo técnico. Que no lo es.

Si el nuevo eje litoral mediterráneo parece desde ahora una jugada hecha, no parece que en esta ocasión pueda ser cuestionada la reapertura Pau-Canfranc, pero el eje Pau-Zaragoza seguirá siendo una arteria de segundo nivel. En cambio, el eje mayor Zaragoza-Agen sólo es la hipótesis, todavía muy lejana, de un proyecto socialmente aceptable, incluso si el principio parece sentado hoy tan sólo para el túnel. No obstante, la solución es urgente, pero nos preguntamos si el bloqueo seguirá persistiendo mientras no haya un acuerdo europeo (y no sólo bilateral) con respecto a la Cordillera pirenaica; un acuerdo sobre la base de un texto que se inspire en la "Convención Alpina", es decir, que precise las condiciones bajo las cuales las nuevas infraestructuras de transporte pesado puedan atravesar este medio montañoso tan frágil como los Alpes. Incluso —y sobre todo— si aquél está más protegido todavía que éstos ■

### BIBLIOGRAFÍA SUCINTA

ETCHELECOU, André. (1997): "Fonctionnement et dysfonctionnement social à propos de l'axe européen E7 : la démocratie environnementale va-t-elle naître?", en *Grands travaux et grands équipements*. Paris: CTHS, p.77-93.

CALLIZO SONEIRO, J. (COORD.) (1998): *Inserción de la travesía ferroviaria por el Pireneo central (túnel de Vignemale) en las redes transeuropeas de transporte*. Zaragoza: Gobierno de Aragón, 106 p.

MIQUEU, C. et al. (2004): *Traversée Centrale des Pyrénées. Rapport de mission*. Tarbes, Conseil Général des Hautes-Pyrénées, noviembre, 46 p.

### DOCUMENTOS

OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRENEES, 2004: *Les évolutions 1998-2003*. Toulouse, DRE Midi-Pyrénées, novembre 2004, 4 p.

COMMISSION EUROPEENNE: *Réseau transeuropéen de transport*. Bruxelles, octobre 2001, 22 p.

EUROSUD TRANSPORT: *Ouvrir en grand la porte de l'Europe. Livre blanc de la Traversée Centrale des Pyrénées*. Conseil Régional Midi-Pyrénées, 26 p.

ASSEMBLEE NATIONALE, *Proposition de loi sur la traversée centrale des Pyrénées*, 13 juin 2003.

ACTIVAlien, [activa.org](http://activa.org).

*Alternativa(s)*, [pirine.net](http://pirine.net).

GIR *Maralpin*, Maralpin (Bulletin du Groupement Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin) ; [gir-maralpin.org](http://gir-maralpin.org).

*E-news*, # (lettre d'information de l'Association Eurosud Transport) ; [eurosud-transport.asso.fr](http://eurosud-transport.asso.fr).

# LA POLÍTICA EUROPEA DEL TRANSPORTE Y LAS REDES TRANSEUROPEAS EN LAS ZONAS DE MONTAÑA

**Jean Hourcade**

Experto internacional en Transporte

*En este artículo el autor describe cómo se ha construido la política europea en materia de transportes para llegar al concepto de redes transeuropas de transporte. Subraya que, de cara a una situación preocupante de los problemas generales del transporte, la política de ordenación territorial ha sido puesta en segundo plano en la elaboración de los mapas de las redes transeuropeas. El tema particularmente agudo de los transportes en las zonas montañosas ha entrado en el debate europeo bajo la presión de Suiza y Austria, ambos estados no miembros de la UE entonces, prefigurando los problemas generales del transporte en toda la Unión. A pesar de tener unos tráficos tan importantes, el Pirineo no ha sido objeto de tanta atención como los Alpes, donde el concepto de túnel de baja cota está desarrollándose con cuatro proyectos mayores. La desconexión entre el crecimiento económico y la actividad del transporte, así como los temas energéticos serán los dos problemas esenciales que tendrá que resolver la política del transporte en el futuro.*

**La PCT, Política Común del Transporte, una de las primeras políticas comunes en la UE**

El Tratado de Roma firmado el 25 de marzo de 1957, que creó la CEE (Comunidad Económica Europea), había definido sólo dos políticas comunes: la Política Agrícola Común (PAC) y la Política Común del Transporte (PCT) (Artículo 74). ¡El mismo día se firmó el Tratado creando la Comunidad Europea del Átomo (EURATOM) y la prensa de la época pasó a un segundo plano la CEE dando más énfasis a EURATOM, promesa de una energía abundante y barata como motor del crecimiento económico!

La PAC se convirtió inmediatamente en una verdadera política común mientras la PCT siguió durante muchos años unos caminos tortuosos con muy pocos adelantos. Esa situación duró hasta la mitad de los años 80 cuando el Parlamento Europeo presentó ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (CJCE) un recurso por carencia.

El 22 de mayo de 1985, una sentencia del Tribunal condenó al Consejo por carencia de puesta en obra de la política del transporte. El Tribunal anotó que las

medidas adecuadas deberían ser tomadas antes del 31 de diciembre de 1969 y pidió al Consejo ponerlas en obra en un plazo razonable. El año 1985 será decisivo para el transporte porque tanto la sentencia del Tribunal como el Acto único dieron un fuerte impulso a la PCT.

**Desde los proyectos de infraestructuras de trenes de alta velocidad hacia las redes transeuropeas**

En el año 1989, los ferrocarriles europeos agrupados en el seno de la CCFE, Communauté des Chemins de Fer Européens<sup>1</sup>, presentaron un informe a la Comisión abogando por una red integrada de ferrocarriles de alta velocidad en Europa. La Comisión convocó a un grupo de alto nivel que presentó a finales de 1990 un informe tratando los temas de una red europea de trenes de alta velocidad.

A falta de un poder legislativo adecuado, el Consejo "acogió favorablemente", sin poder adoptarlo, el mapa de red propuesto por el informe. Dándose cuenta del

<sup>1</sup> Hoy llamada CER, Communauté Européenne du Rail, con sede en Bruselas.

vacío jurídico existente para este tipo de iniciativa y de la necesidad de ampliarla hacia los otros modos de transporte, los redactores del Tratado sobre la Unión, conocido posteriormente como el Tratado de Maastricht, dedicaron un título entero del tratado, el Título XII<sup>2</sup>, a las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte. El grupo de alto nivel sobre la alta velocidad ferroviaria había puesto de manifiesto el problema de la interoperabilidad entre las redes nacionales de ferrocarriles y este aspecto se reflejó también en la redacción del título XII.

El proyecto de tratado que preveía la creación del Fondo de cohesión estableció un vínculo entre las redes transeuropeas y la financiación de éstas por el Fondo. Dicho en pocas palabras, para poder beneficiarse del Fondo, un proyecto de infraestructuras tenía que figurar obligatoriamente en los mapas de las redes transeuropeas. Por primera vez, con el Tratado de Maastricht, se establecía una convergencia entre los objetivos de la política del transporte y los de la política de ordenación territorial.

#### Las dos lógicas para el desarrollo de las redes transeuropeas

Una vez adoptado el Tratado de Maastricht, que entró en vigor en noviembre de 1993, para aplicarlo faltaba "elaborar un conjunto de orientaciones relativas a los objetivos, prioridades y grandes líneas de las acciones previstas en el ámbito de las redes transeuropeas e "identificar los proyectos de interés común"<sup>3</sup>.

Se creó un "Comité de la red transeuropea de transporte" con carácter consultivo, compuesto por los representantes de los estados miembros y presidido por un representante de la Comisión. En el seno del Comité, los estados miembros comunicaron sus informes sobre sus programas o planes de infraestructuras de transporte y, dada la complejidad del problema, realizaron un mapa por cada modo de transporte.

Se presentaron dos lógicas diferentes:

- **Una lógica de tipo sectorial.** Esta lógica establecía unos criterios de intensidades de tráfico, de cohesión del territorio europeo en su conjunto y un equilibrio entre las exigencias nacionales.
- **Una lógica de tipo regional.** Esta lógica, basándose en las regiones europeas, establecía una lista de necesidades de infraestructuras con el objetivo de mejorar la integración territorial de la Unión.

En el transcurso de las reuniones del Comité la lógica sectorial fue poco a poco prevaleciendo. El criterio de intensidad del tráfico ha sido dominante a la hora de seleccionar los proyectos y el criterio de cohesión

territorial ha sido aplicado para eliminar los cuellos de botellas existentes como consecuencia de las fronteras políticas o técnicas del espacio europeo. De alguna manera se puede decir que los problemas agobiantes de infraestructuras (atascos, contaminación, etc.) en la parte más rica de la Unión han tenido más peso que las cuestiones de equilibrio entre territorios.

Los trabajos del Comité presentados por la Comisión fueron transcritos en la Decisión 1692/96/CE del 23 de julio de 1996, que establecía los mapas de las redes transeuropeas. Esa decisión ha sido el primer acto jurídico adoptado conjuntamente por el Parlamento y el Consejo, después de la consulta del Comité económico y social y del Comité de las regiones, bajo el proceso llamado de codecisión definido por el Tratado de Maastricht. Se puede considerar esa decisión como un importante avance en la construcción europea porque, por primera vez en la historia, los estados miembros reunidos alrededor de la misma mesa han aceptado "libremente" coordinar la realización de sus infraestructuras. Libremente porque el artículo 129 D del tratado precisaba en su segundo párrafo que "las orientaciones y proyectos de interés común relativos al territorio de un Estado miembro requerirán la aprobación del Estado miembro de que se trate". Ya no era posible decir "Bruselas ha impuesto tal o tal decisión", y por otra parte el país vecino estaba presente en la misma mesa para discutir, si fuera necesario, los argumentos en pro o en contra de un proyecto. Antes del tratado eran numerosos los casos de infraestructuras de calidad que llegaban a una frontera sin tener su continuidad en condiciones comparables en el país vecino por falta de verdaderos acuerdos confirmados por decisiones vinculantes.



Fuente: Mapas de las redes transeuropeas de interés común

Por otra parte se reconocía, bajo el concepto de proyecto de interés común, que un proyecto de infraestructuras no tenía un interés únicamente para el o los países en que se realizaba, sino también para todos los demás países de la Unión. El caso de los proyectos

transpirenaicos ilustra bien este concepto porque, si bien el 50% de los intercambios a través del macizo está relacionado con Francia y la Península ibérica, el 50% restante interesa a los demás países de la Unión.

#### La financiación de las redes transeuropeas de transporte, RTE-T

No basta con decidir la realización de infraestructuras, el problema más difícil de resolver es el problema de su financiación. Como lo vamos a ver más adelante, el presupuesto de la UE para las infraestructuras de transporte era (y todavía es) bastante reducido.

A pesar de no haber prevalecido la lógica regional, la cláusula que relacionaba las redes transeuropeas con el Fondo de Cohesión ha tenido sus aspectos positivos en la política regional de los cuatro países elegibles (España, Portugal, Grecia, Irlanda).

Por ejemplo, España en el período 1993-1997 se ha beneficiado gracias al Fondo de unos 3.059 millones de euros para las infraestructuras de transporte, de los cuales 2.215 millones han sido destinados a las carreteras y 746 millones al ferrocarril.

En comparación, durante el mismo período, la línea presupuestaria de infraestructuras aplicable a las redes transeuropeas de transporte, RTE-T, era de sólo 905 millones de euros repartidos entre los 15 estados miembros, España incluida.

La comparación entre esas cifras demuestra el importante esfuerzo de la Unión hacia los países del Fondo de cohesión, que han podido beneficiarse de una financiación de hasta el 85% de los proyectos, pero también descubrimos la debilidad de la línea RTE-T, que sólo permite hasta ahora financiar el 10% de los proyectos, incluyendo el 50% de los estudios de proyectos. A pesar del aumento importante de la línea RTE-T, que ha pasado de 140 millones de euros en 1993 a 625 millones en 2004, el "efecto de palanca" de la Unión sobre las redes transeuropeas está reducido, aunque a veces la financiación de los estudios en un 50% ha tenido un efecto determinante en la toma de decisión de la necesidad de un proyecto.

Si consideramos la suma de los importes de los años 1996 y 1997, el siguiente cuadro nos da, en millones de euros, la repartición del la financiación comunitaria de la RTE-T en los proyectos en estudio o ya en obras.

Subvenciones				Préstamos			Total Financiación
RTE-T	Fondo	Coche FEDER	Total	E.F.I.	BEI	Total	
632	2475	1050	4157	358	8447	8805	12692

El EFI, Fondo Europeo de Inversiones, sirve de garantía para ciertos tipos de préstamos. Se puede apreciar que el BEI, Banco Europeo de Inversiones, con un 66 % de la aportación, juega un papel fundamental en la financiación de las infraestructuras en Europa.

El importe total del costo de estos proyectos es de 307,4 millones de euros, de los cuales el 60% está destinado a las infraestructuras ferroviarias, el 27% a las carreteras y autopistas, el 8,5% a los aeropuertos y el 4,5% a las vías navegables. Si consideramos todos los proyectos de las redes europeas de transporte que se van a realizar en el horizonte de 2010, los costos sobrepasan los 400 millones y son de 600 millones para el 2020. Sólo una voluntad política firme de los estados miembros permitirá poder realizar las RTE-T en el horizonte programado. Veremos más adelante que la Comisión europea, consciente de esta situación, hizo unas propuestas en julio de 2005 para acelerar la realización de la RTE-T.

#### El transporte y las zonas montañosas en Europa

A pesar de presentar unos problemas ecológicos más agudos que en el resto del territorio europeo, el transporte en las zonas montañosas nunca ha sido objeto de una política específica por parte de la Comunidad Europea. Sin embargo, el tema ha sido abordado en alguna manera bajo la presión de los dos estados alpinos, Suiza y Austria.

Veamos algunos problemas del transporte en zonas montañosas.

#### Los aspectos energéticos y la contaminación

Es una evidencia decir que en zonas de montaña el transporte es mucho menos eficaz y bastante más contaminante que en zonas llanas.

Para fijar unos órdenes de magnitud, un camión articulado que consume en llanura unos 35 ó 40 litros de gasóleo por 100 Km. pasa a unos 140 litros en montaña. Asimismo, las emisiones correspondientes de CO2 y otros productos contaminantes se multiplican en las mismas proporciones.

Tampoco hay, como en las llanuras, una posibilidad de dispersión rápida de estos productos. Al contrario, las características meteorológicas favorecen los procesos conocidos como inversión térmica a causa de la forma en "V" de los valles. Las emisiones quedan presas sin poder escaparse verticalmente.

El ferrocarril tampoco está exento de una disminución del rendimiento energético. Una locomotora moderna

que arrastra unas 2.000 toneladas en llanura como por ejemplo entre Orléans y Burdeos o incluso 1.500 toneladas en el tortuoso recorrido entre Limoges y Toulouse va a remolcar unas 850 toneladas entre Zaragoza y Canfranc y sólo 385 toneladas entre Pau y Canfranc.

<sup>2</sup> Hoy Título XV en el tratado vigente (tratado llamado de Amsterdam modificado por el Tratado de Niza).

<sup>3</sup> Artículo 129 C § 1 del Tratado de Maastricht.

### El ruido

El problema del ruido es también más agudo en montaña. Se dice que el ruido "sube" y puede alcanzar poblaciones en las alturas de las laderas de las montañas.

La amortización del ruido en un valle no se hace tan fácilmente que en llano. Así, el ruido de un vehículo de 70 dB(A) se reduce a 50 dB(A) en 300 m. en llanura cuando se precisa de 700 m. a 1.100 m. en montaña.

Las poblaciones son sensibles a estos problemas de ruido particularmente durante los periodos de descanso.

En Suiza, por esa razón, existe una prohibición permanente para los camiones de circular los domingos y todas las noches entre las 22 y las 5 horas de la mañana.

El ferrocarril también causa problemas de ruido pero se beneficia con los ribereños, como ha sido demostrado por muchos experimentos, de una reducción de 5 dB(A) en comparación a los otros ruidos de nivel equivalente.

### El aumento de los riesgos de circulación en los periodos invernales: la necesidad de los túneles

Por una parte la altitud, y por otra las pendientes y la menor linealidad de las infraestructuras, amplifican los

riesgos de accidentes en caso de nieve, hielo, lluvia y neblina.

En los itinerarios carreteros, las altitudes máximas corresponden a veces a la altitud de los túneles cuyo propósito es evitar a los camiones la circulación en carreteras peligrosas durante los periodos invernales.

Así, el paso por el puerto del Grand Saint Bernard a unos 2.472 m. de altitud ha sido facilitado en 1964 por un túnel de 5,8 km. situado a 1.915 m. de altitud. La entrada del túnel carretero del Mont-Blanc, abierto en 1965 y de 11,6 km. de longitud, está ubicada a unos 900 m. de altitud cuando el puerto del Petit Saint Bernard se encuentra a 2.188 m.

En el Pirineo, el túnel del Somport, de 8,6 km. y a 1.183 m. de altitud, evita subir al puerto del mismo nombre que culmina a 1.632 m. y el túnel del Puymorens (4,84 km.) a 1.558 m. permite evitar la subida a los 1.915 m. del puerto. Esencialmente, los problemas de ventilación relacionados con la longitud y el tráfico son los que limitan las longitudes de los túneles carreteros. El túnel suizo del Saint-Gotthard, abierto en 1980, de 16,9 km. de longitud aparece como un límite máximo, aunque el más largo del mundo es el túnel de Laerdal-Aurland en



Fotografía: Alp Transit, San Gotthard S.A.

Cuando esté terminado, el túnel suizo de Saint-Gotthard será el más largo del mundo.

Noruega, de 20 km. pero con un tráfico muy reducido. La catástrofe del túnel del Mont-Blanc en marzo de 1999 (39 muertos) ha demostrado que, en caso de incendio, proceder a una buena ventilación es esencial para poder salvar vidas. Este ha sido el primer ejemplo de la fragilidad de explotación de los túneles cuando la densidad del tráfico es alta y desgraciadamente se produjeron accidentes en otros túneles como el del Tauern en mayo 1999 (13 muertos), el de Saint-Gotthard en octubre 2001 (11 muertos) y el del Fréjus en junio 2005 (2 muertos).

Desde el origen del ferrocarril, y sobre todo con la generalización de la tracción eléctrica, los túneles ferroviarios no han sido sometidos a unas normas de ventilación tan severas y dos túneles ferroviarios sobrepasan los 50 km. de longitud<sup>4</sup>. Sin desdeñar esos problemas de ventilación, particularmente en caso de incidentes implicando productos inflamables, la limitación de los túneles ferroviarios se debe esencialmente a los costes de construcción. El ferrocarril tiene una larga experiencia en túneles ya que en 1871 se inauguró el túnel del Mont-Cenis (llamado también túnel del Fréjus), de 14 km. de longitud y ubicado a 1.500 m. de altitud, seguido de otros túneles ferroviarios como el Saint-Gotthard en 1882, de 15 km. de longitud a 1.142 m. de altitud, el Arlberg en 1884, el túnel de Tende en 1900, etc.

En 1906 se inauguró la primera galería del primer túnel de baja cota (hasta esta fecha todos los túneles eran túneles de techo) el túnel del Simplon de 19,7 km. de longitud, cuyas entradas son a 687 m. de altitud (lado suizo) y 634 m. (lado italiano).

En el Pirineo, tres túneles ferroviarios de techo fueron puestos en servicio en 1928 y 1929: el Somport, de 7,8 km. de longitud a 1.200 m. de altitud, el Puymorens de 6,4 km. a 1.563 m., y el de Tosas, de 3,9 km. a 1.401 m. de altitud.

Hay que señalar, que tanto en los Alpes como en el Pirineo, casi todos esos túneles han sido generalmente construidos con unos gálibos pequeños que no per-

miten hoy día, sin adaptaciones, el transporte de camiones sobre vagones convencionales.

Todos los proyectos ferroviarios actuales en zonas montañosas se orientan hacia unos túneles de baja cota. El cuadro siguiente indica para algunos túneles de baja cota, ya decididos o en estudio, las características de longitudes y las altitudes de las entradas o salidas.

Los túneles ferroviarios de baja cota son imprescindibles para poder disponer de una red ferroviaria transeuropea eficaz y moderna. Por tener unas pendientes máximas, como en las llanuras, del orden de ocho a diez milésimas por metro, permiten, al utilizar la misma locomotora, una continuidad de servicio de los trenes evitando añadir otra locomotora o el corte del tren, lo que genera costos adicionales y pérdidas de tiempo, poniendo el ferrocarril en una posición competitiva débil.



Túnel de Laerdal-Aurland en Noruega, de 20 kilómetros.

### La limitación del número de los itinerarios

Las montañas constituyen un obstáculo físico permanente a la movilidad de los bienes y de las personas. Este obstáculo limita, en comparación de un terreno llano, la multiplicidad de los itinerarios que un operador de transporte puede escoger. En caso de cierre accidental o voluntario de un itinerario, la presión sobre el

Características de longitud y altitud de los túneles de baja cota			
Túnel	Macizo montaños (Países)	Longitud	Altitudes
Saint-Gotthard <sup>5</sup>	Alpes (Suiza)	57 km.	500 m/380 m
Ceneri	Alpes (Suiza)	15,6 km.	350 m/275 m
Lötschberg	Alpes (Suiza)	34,6 km.	780 m/700 m
Brenner	Alpes (Austria/Italia)	56 km.	550 m/750 m
Mont d'Ambin (Lyon-Turin)	Alpes (Francia/Italia)	52 km.	550 m/600 m
Travesía Central	Pirineo (Francia/España)	40 km.	450 m/850 m

<sup>4</sup> El túnel de Seikan en Japón con 53,85 km. y el túnel de la Mancha, 50,5 km.

<sup>5</sup> Cuando esté terminado será el túnel más largo del mundo.

medio ambiente que tiene que soportar el itinerario alternativo sobrepasa frecuentemente los niveles de contaminación admisibles.

Comparemos algunas zonas europeas: entre Francia y Bélgica, en los 290 km. a vista de pájaro entre los puntos fronterizos extremos, existen más de 200 pasos fronterizos de los cuales seis son por autopistas y siete son ferroviarios de gran capacidad.

En el Arco Alpino, del Fréjus al Brenner, por una distancia del orden de 430 km. existen unos pocos itinerarios con capacidad limitada (siete por carretera y cuatro por ferrocarril). Esos itinerarios tienen influencias recíprocas entre sí. Así, cuando se tuvo que cerrar el túnel del Mont-Blanc por el incendio de 1999, el túnel del Fréjus vio, en dos semanas, aumentar su tráfico en un 86% para los camiones y en un 56% para los vehículos ligeros.

En el caso del Pirineo, en los 430 km. que unen el Atlántico y el Mediterráneo, en un total de 29 pasos fronterizos sólo se encuentran dos pasos por autopistas y dos ferroviarios abiertos al transporte de mercancías con el problema adicional de dos anchos de vías distintos entre España y Francia. La ausencia de una travesía central de gran capacidad obliga a los operadores a escoger de manera binaria entre la costa vasca o la costa catalana acarreado a veces un alargamiento de las distancias entre la Península Ibérica y algunas zonas del territorio de la UE y dejando así las regiones del Pirineo central fuera de los grandes ejes europeos.

#### **Suiza y Austria: los agujeros de una política adaptada a los territorios montañosos**

Con un estado miembro, Italia, separado del resto del territorio comunitario por una cadena montañosa y en parte por dos estados no miembros, la Comunidad se ha visto obligada a negociar con Suiza y Austria una política de transporte adaptada a las características del transporte en zonas montañosas.

Desde la creación de la Comunidad Europea, el tráfico carretero entre el norte de la UE e Italia no ha dejado de crecer presentando graves problemas a las autoridades helvéticas y austriacas. En Suiza, esto representa la cuarta parte de todo el tráfico de mercancías.

El cuadro siguiente muestra esta evolución desde 1970.

Tráfico de mercancías por carreteras en los Alpes (en millones de toneladas)						
	1970	1980	1990	1995	2000	2003
Suiza	0,9	1,3	4,2	6,6	8,9	11,6
Austria	2,8	13,0	18,9	27,5	40,4	46,0
Ratio Fer/Carrete	4,27/1	1/1,39	1,24/1	1/1,05	1/1,44	1/1,61

El tráfico carretero se ha multiplicado en Suiza por 12,8 en 33 años, o sea un crecimiento anual de un 8,05% y por un 16,4 en Austria, es decir, un 8,85% por año. El ferrocarril, a pesar de haberse multiplicado por 1,9 en Suiza y 2,9 en Austria, ha visto su cuota de mercado pasar de 81% a 38%.

#### **Las negociaciones sobre el tránsito terrestre entre la Comunidad Europea y Suiza**

Se debe decir que más que los responsables políticos suizos es el pueblo suizo, a través de un sistema democrático<sup>6</sup> único en Europa, el que ha hecho evolucionar este expediente. Está claro que los ciudadanos suizos no querían aceptar el paso de flujos tan importantes con un fuerte impacto sobre su medio ambiente, su forma de vivir, etc.

Las negociaciones empezaron de manera global en 1993 con un paquete de 15 temas (no sólo de transporte) entre la CE y la Confederación helvética. En el tema del transporte terrestre se llegó a un acuerdo (Acuerdo de Floten) en enero de 1998 entre la Comisión y el representante de la Confederación. Este acuerdo fue aprobado por el Consejo del 30 de noviembre del mismo año y entró en vigor el 1 de enero de 2001.

La CE reconocía el objetivo de limitar el tráfico de camiones estableciendo un límite y un proceso de traspaso de una parte significativa del tráfico carretero hacia el ferrocarril. En consecuencia, se establecía una tasa, la RPLP<sup>7</sup>, para los camiones de más de 7,5 toneladas según unos baremos kilométricos definidos según el peso máximo del vehículo, que esté cargado o vacío para limitar los retornos en vacío, cualquiera que sea su nacionalidad (suizos incluidos) y disminuyendo con el grado de contaminación del motor (Categorías Euro O, I, II, etc.).

Suiza aceptaba el aumento progresivo del peso máximo autorizado de los camiones hasta 40 toneladas en 2005 con una etapa intermedia a 34 toneladas<sup>8</sup>. Para

<sup>6</sup> Votación popular, plebiscito, referéndum por ejemplo.

<sup>7</sup> RPLP en francés, es decir, Canon para vehículos pesados relacionado con la prestación.

realizar el traspaso hacia el ferrocarril, Suiza iba a ofrecer unos servicios ferroviarios de calidad y de alta capacidad ampliando la "autopista ferroviaria" con dos nuevos túneles de baja cota, el Lötschberg (2005-2006) y el Saint-Gotthard (2010-2011) ya mencionados<sup>9</sup>. En 2003, los ingresos de la RPLP han sido de 520 millones de euros, de los cuales 312 millones se han dedicado a la construcción de esos túneles. El sistema empezará a ser eficaz a partir del año 2009, es decir dos años después de la puesta en servicio del túnel del Lötschberg. Sin embargo, el número de camiones que cruza los Alpes suizos se ha estabilizado o más bien ha empezando a bajar, como lo indica el cuadro siguiente.

Camiones cruzando los Alpes suizos (en millares)				
Año	1970	1990	2000	2003
Nº de camiones	244	732	1404	1219

#### **Las negociaciones sobre el tránsito terrestre entre la Comunidad Europea y Austria**

A pesar de enfrentarse al mismo tipo de problemas que Suiza, las negociaciones con Austria han evolucionado en una vía distinta, tal vez más original. El propósito de Austria, que estaba negociando paralelamente su entrada en la UE para 1995, era también limitar el impacto ambiental del tráfico de tránsito de los camiones por su territorio. Austria propuso un sistema de derechos de tránsito contabilizados según un número determinado de ecopuntos anuales. Tomando como referencia el año 1991, ese número anual disminuye paulatinamente hasta llegar al 60% de su valor inicial al final del año 2003, fecha en la cual se suponía que estaría funcionando un nuevo sistema de *eurovigneta* en toda la UE. Cada estado miembro recibe de la UE un cupo anual gratuito que distribuye entre sus operadores carreteros, teniendo esos operadores que abonar los peajes de autopistas. A cada camión se le atribuye un número de ecopuntos según su grado de contaminación en NOx relacionado con su consumo energético (1 ecopunto por cada gramo de NOx y por kWh). El primer efecto de los ecopuntos ha sido "obligar" a los operadores por camión a renovar su parque (véase cuadro abajo).

Evolución del porcentaje de los camiones según sus categorías en el paso del Brenner		
Nº de Ecopuntos	1993	1999
15	51%	2%
7 o menos	0,1%	78%

En consecuencia, las emisiones de NOx y otros productos contaminantes han bajado un 27% entre 1994 y 1998. Ese sistema de ecopuntos, que entró en crisis en 1999 a causa de una interpretación distinta de una cláusula (regla del 108%) por parte de Austria, la

Comisión y algunos estados miembros, ha sido finalmente prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2006.

El tráfico ferroviario, después de subir un 40% con respecto a su nivel de 1991, se ha estabilizado alrededor de unos diez millones de toneladas. Eso se debe en parte a la falta de alta capacidad de las infraestructuras ferroviarias. Esa situación ejerce una presión sobre los gobiernos austriaco e italiano, las regiones implicadas, la sociedad encargada de elaborar el proyecto<sup>10</sup> y la Comisión para que adelanten de manera significativa los estudios y la perforación de una galería piloto, ambos necesarios para la realización de un túnel ferroviario de baja cota. La Comisión hasta el momento ha otorgado unos 40 millones de euros, representando el 50% de los estudios y trabajos preparativos. En octubre de 2005 podría tomar la decisión de financiar el 50% de la galería piloto. Este proyecto, que lleva el N° 1 en la lista de los proyectos prioritario de la Unión, es un elemento clave en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y podría entrar en servicio en 2015.

Tanto Suiza como Austria han presionado a la UE para que la política del transporte se oriente hacia una disminución de los impactos negativos del transporte en las zonas sensibles de montaña y una protección duradera de éstas con la realización de túneles de baja cota.

#### **El Pirineo en las redes transeuropeas**

El Pirineo no ha gozado de tanta atención por parte de la UE como los Alpes. Como se ha señalado anteriormente, la presión política por parte de los dos países alpinos, Suiza y Austria, ha sido el mejor agujón para hacer evolucionar tanto la política del transporte como la política de infraestructuras en zona de montañas.

Sin embargo, en 1990 y 1991 se inició un tímido reconocimiento de los problemas con la obtención por parte del Comité de infraestructuras de unas subvenciones de 15 millones de ecus y 9 millones de ecus para España y Francia, respectivamente, destinados a la financiación del túnel carretero del Somport.

En el año 1996, se dio un nuevo paso adelante con la inscripción en las redes transeuropeas del proyecto conocido como el prioritario N° 3, que incluye los dos tramos ferroviarios de alta velocidad Barcelona-Perpignan y Vitoria-Dax.

Nuevo impulso en 2001, el Libro Blanco: "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad", adoptado por la Comisión europea el 12 de septiembre de 2001, propone garantizar la permeabi-

<sup>8</sup> Suiza sólo admitía un peso máximo de 28 toneladas.

<sup>9</sup> Proyectos NLFA en francés, es decir, Nuevos Enlaces Ferroviarios Alpinos.

<sup>10</sup> BBT SE (Brenner Base Tunnel Societas Europea).

lidad del Pirineo. Con este fin, en el marco de la revisión de la ya señalada Decisión 1692/96/CE, se propone añadir como gran proyecto una nueva travesía ferroviaria de gran capacidad por el centro del Pirineo con un trazado que se deja a la discreción de los países interesados. Se pregunta también si conviene rehabilitar la línea existente entre Pau y Zaragoza, vía Canfranc, para mejorar a más corto plazo la permeabilidad del macizo pirenaico.

En su afán de acelerar la realización de los ejes clave de la red transeuropea, el 20 de julio de 2005 la Comisión propuso la creación de una Agencia ejecutiva responsable de la gestión de los 20,35 millardos de euros que serán invertidos, según su propuesta, en la red transeuropea en el periodo presupuestario de 2007-2013 y de coordinar esas intervenciones con los demás fondos europeos.

Desgraciadamente, a pesar de que el tráfico a través del Pirineo es de la misma magnitud que el tráfico alpino y con un tráfico camionero un 60% más importante (ver cuadro)<sup>11</sup> que en los Alpes, no se ha mantenido el proyecto del túnel de baja cota en el Pirineo

como parte del proyecto prioritario N°16 Eje Sines-Algeciras-Madrid-París en la Decisión 884/2004/CE. Es importante subrayar que el problema del ancho ibérico, distinto del ancho europeo estándar, es la principal causa de la baja cuota de mercado del ferrocarril en los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

Tráfico de mercancías a través de los macizos montañosos europeos. Año 2003		
Millones de toneladas	Alpes (FR, SU y AU) (Arco Fréjus-Brenner)	Pirineo
Carretera	63,8	101,2
Ferrocarril	38,4	4,2
Total	102,2	105,2

De los seis coordinadores propuestos, el ex-vicepresidente de la Comisión, el belga Étienne Davignon, será el encargado de impulsar el proyecto N°3. Ciertamente, este proyecto con dos travesías casi al nivel del mar, tanto del lado del Mediterráneo como del



Fotografía: Aragón Press

La Comisión europea se pregunta en 2001 si conviene en rehabilitar la línea entre Pau y Zaragoza, vía Canfranc.

<sup>11</sup> Eso corresponde a 12224 camiones/día en los Alpes y 20200 camiones/día en el Pirineo sin contar los 113700 vehículos ligeros/día.



Fotografía: ARAGÓN RUTAS

La rehabilitación de la línea Pau-Zaragoza mejoraría a más corto plazo la permeabilidad del macizo pirenaico.

pensar que la dedicación prioritaria de esos dos ejes al tráfico de viajeros será insuficiente para descongestionar los ejes costeros en el horizonte de 2010.

Hay que recordar que en los Alpes, con un tráfico de mercancías comparable, son cuatro los túneles ferroviarios de baja cota que se han programado de aquí al 2015-2017. Dos con participación financiera de la UE entre Francia e Italia (Túnel del Lyon-Turín) y Austria e Italia (Túnel del Brenner) y los dos restantes con financiación totalmente suiza (Túnel del Lötschberg y túnel del Saint-Gotthard).

#### ¿Qué futuro le espera a la política europea del transporte?

En el ya señalado Libro blanco de 2001, la Comisión europea ha propuesto unas 60 medidas para orientar la política común del transporte al horizonte de 2010. Las acciones de financiación y de coordinación que hemos citado sobre las redes transeuropeas y la realización de los ejes prioritarios son parte de esas actuaciones.

Para vislumbrar más allá del año 2010 quisiera destacar dos temas que considero fundamentales y que, por no tener soluciones satisfactorias actualmente, volverán a ser debatidos en las próximas décadas.

#### El primer tema es el de la desconexión entre el aumento de la riqueza económica (PIB) y la actividad del transporte

Durante los 30 últimos años el promedio del crecimiento anual del PIB europeo ha sido de 2,37% mientras que el crecimiento de la actividad del transporte ha sido superior. Cuando el PIB ha subido al nivel 100, la actividad del transporte de personas ha subido al nivel 108 y la del transporte de mercancías al nivel 107.

En Estados Unidos el promedio del crecimiento anual del PIB ha sido, con 3,19%, superior al europeo. Pero por un aumento de 100 del PIB, la actividad del transporte de viajeros ha sido de 85 y la del transporte de mercancías de 73.

Eso demuestra que la conexión entre riqueza económica y actividad del transporte no es una fatalidad y que la desconexión es posible. Queda por inventar una estructuración de la actividad económica en el espacio europeo para que tal desconexión sea posible. Más que un problema de transporte o de logística es un problema de sociedad. De no resolverlo rápidamente, la "bola de nieve" va a seguir creciendo y

estaremos cada día más lejos del desarrollo sostenible que nos prometen muchos discursos. A veces, particularmente en zonas urbanas, cada nueva infraestructura permite apenas compensar el "efecto natural" del crecimiento incontrolable de la actividad del transporte.

**El segundo tema es el tema de la relación entre el transporte y el petróleo**

Primero, en 30 años la dependencia del transporte al petróleo ha aumentado de 96,2% a 98,4% cuando, por ejemplo, en la industria ha bajado de 55,5% al 30% y en otros sectores económicos de 55,5% a 25%.

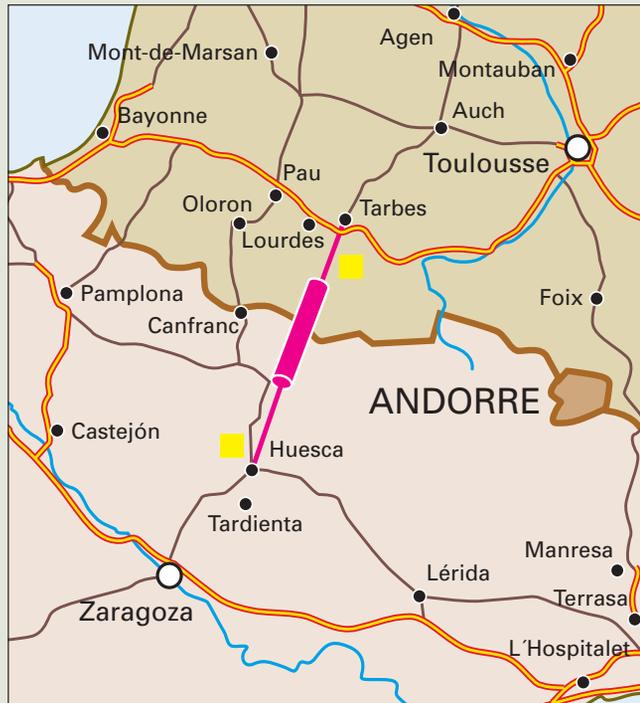
Segundo, durante el mismo periodo, el crecimiento del petróleo consumido por el transporte ha sido, con un promedio anual de 2,62%, superior al crecimiento de la actividad del transporte, tanto de personas como de mercancías, y los índices de consumo por unidad de tráfico han pasado a 102 para los viajeros y a 109 para las mercancías. Dicho de otra manera, la indus-

tria del transporte es menos eficaz en la utilización de la energía en 2000 en comparación a 1970. Desgraciadamente, las emisiones han seguido el mismo camino, pasando de un nivel 100 en 1990 a un nivel 122 en 2000, cuando en la industria el nivel ha bajado a 88 y en los hogares a 95.

A pesar de ser los más grandes consumidores de petróleo en el mundo, EE. UU. Ha desconectado el uso del petróleo utilizado por el transporte del crecimiento económico<sup>12</sup>.

El petróleo es la espada de Damocles colgada encima de toda la actividad del transporte. Los recientes aumentos del precio de los carburantes son sólo las primeras señales de una situación que la anunciada escasez del petróleo va a multiplicar cada día más.

Esos dos temas serán, a mi juicio, los temas esenciales que cualquier política del transporte tendrá que resolver si no se quiere poner en peligro toda la organización social y económica de Europa ■



La Comisión europea propone en 2001 añadir como gran proyecto una nueva travesía ferroviaria central por el Pirineo.

Fuente: Libro Blanco de la TCP (Travesía Central de los Pirineos -Abrir de par en par la puerta de Europa-).

<sup>12</sup> De 1985 a 2002, el PIB US ha crecido de 3,02% anualmente cuando el petróleo consumido por el transporte ha crecido de 1,71%.

# TRAVESÍA CENTRAL: ANTECEDENTES Y ESCENARIOS PREDICTIVOS

**Antonio Aznar Grasa**

Departamento de Análisis Económico. Universidad de Zaragoza

tribuna  
científica

## Antecedentes

La Travesía Central a través de los Pirineos ha sido, hasta el momento, un foro de discusión sobre cómo ordenar satisfactoriamente los flujos de transporte entre la Península Ibérica y el resto de Europa a través de los Pirineos. En 1995, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP) puso en marcha un proceso para estudiar la posibilidad de construir una Travesía Central. Se creó un comité científico formado por 23 miembros, expertos en diferentes aspectos relacionados con la Travesía Central que procedían de instituciones gubernamentales y de universidades, encargados de supervisar las diferentes iniciativas. A lo largo del periodo 1996-97 se realizaron diferentes estudios que se discutieron en el marco del comité científico.

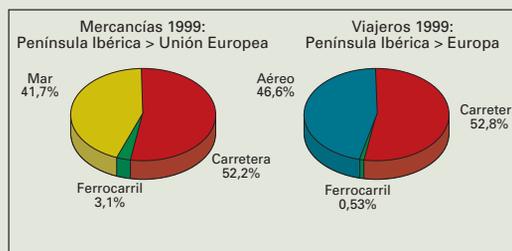
El primer hecho destacable que se puso de manifiesto es la importancia que iba tomando el volumen de tráfico que tenía lugar a través de los Pirineos. Así, por ejemplo, se destacó que a partir de 1994 el tráfico a través de los Pirineos, con 63,6 millones de toneladas, superaba al tráfico a través de los Alpes, con 51,1 millones de toneladas. También se destacaba en estos trabajos que la relevancia del problema se iba haciendo cada vez mayor con el paso de los años. Por lo tanto, había que pensar en medidas que evitaran la saturación de las vías existentes y, como consecuencia de ella, el colapso que podría producirse en las comunicaciones entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

Una posible opción sería seguir con el esquema vigente en ese momento en el que la mayor parte del transporte terrestre se llevaba a cabo por carretera a través de los dos corredores costeros: Irún-Hendaya y La Junquera. En 1995, más del 90% del transporte a través de los Pirineos tenía lugar a través de ambos

corredores costeros. Pero los trabajos emprendidos en el seno de la CTP apuntaban a que otras soluciones podían ser más aceptables. Y las razones eran varias.

En primer lugar, se argumentó que si se seguía con el esquema existente basado en el principio "todo carretera-todo camión" se podían presentar problemas de saturación y contaminación difícilmente aceptables, ya que habría que pensar en desdoblar las vías existentes en los dos corredores costeros.

En segundo lugar, dado que una proporción alta del transporte que tenía lugar a través de los Pirineos era de mercancías pesadas a larga distancia, se pensó que, en una hipotética solución, el ferrocarril debería de tener un protagonismo mayor del que tenía en ese momento. Hay que tener en cuenta que el total de tráfico entre España y el resto de Europa, menos Portugal, en 1999 fue de 122 millones de toneladas, de las que el 52,2% se hacía por carretera, el 41,7% era marítimo y, solamente, el 3,1% correspondía al tren. En lo que respecta a viajeros, la participación del tren todavía es más exigua. De los 145 millones de pasajeros que entraron o salieron de España rumbo a Europa, excepto Portugal, el 52,8% lo hicieron por carretera, el 46,6% por avión y el 0,53% por ferrocarril.



Por último, se pensó que la toma de medidas que eran necesarias para paliar los problemas que se derivaban del incremento tan notable del tráfico podría utilizarse para lograr un desarrollo territorial más equilibrado impulsando las regiones centrales –Midi-Pyrénées y Comunidad Autónoma de Aragón– con un menor potencial de desarrollo que el que tiene el resto de las regiones limítrofes (Aquitaine y Languedoc-Roussillon, por parte francesa, y Cataluña, Navarra y Euskadi por parte española).

A la vista de estas ideas, se concluyó que el proyecto en torno a la Travesía Central merecía la pena y que había que iniciar un proceso en el que se profundizara en el análisis de los aspectos mencionados y en el que se iniciaran las acciones políticas pertinentes para que todo el esfuerzo no se quedara en papel mojado. Los estudios que se abordaron giraron en torno a cuatro cuestiones: estudios sobre el tráfico, estudios geológicos, estudios sobre la disyuntiva carretera-ferrocarril y estudios de ordenación del territorio.

Respecto al tráfico, se trataba de delimitar la importancia de los flujos tanto globalmente como en términos de participación de los diferentes medios de transporte, especialmente pensando en su proyección hacia el futuro. A este tema está dedicada la segunda parte del trabajo por lo que aquí no nos extendemos más sobre el mismo.

Los estudios geológicos tenían una importancia muy sobresaliente para este proyecto porque las dificultades técnicas que podían encontrarse al atravesar una cadena como los Pirineos podían cuestionar la viabilidad de todo el proyecto. La CTP encargó a SETEC-EYSER la realización de un trabajo orientado a estudiar la posibilidad material de realizar una comunicación por ferrocarril a través de los Pirineos. La vía férrea debería permitir el paso de trenes de mercancías pesadas a una velocidad de 140 km/h. Asimismo, se especificaron límites a la curvatura dentro del túnel y a que las pendientes no superaran el 20 por mil. Se comenzó considerando 15 posibles trazados para, en una segunda etapa, mantener cuatro teniendo en cuenta la longitud del túnel, la pendiente y las consecuencias de tipo ecológico. Las cuatro variantes que se mantuvieron son las siguientes:

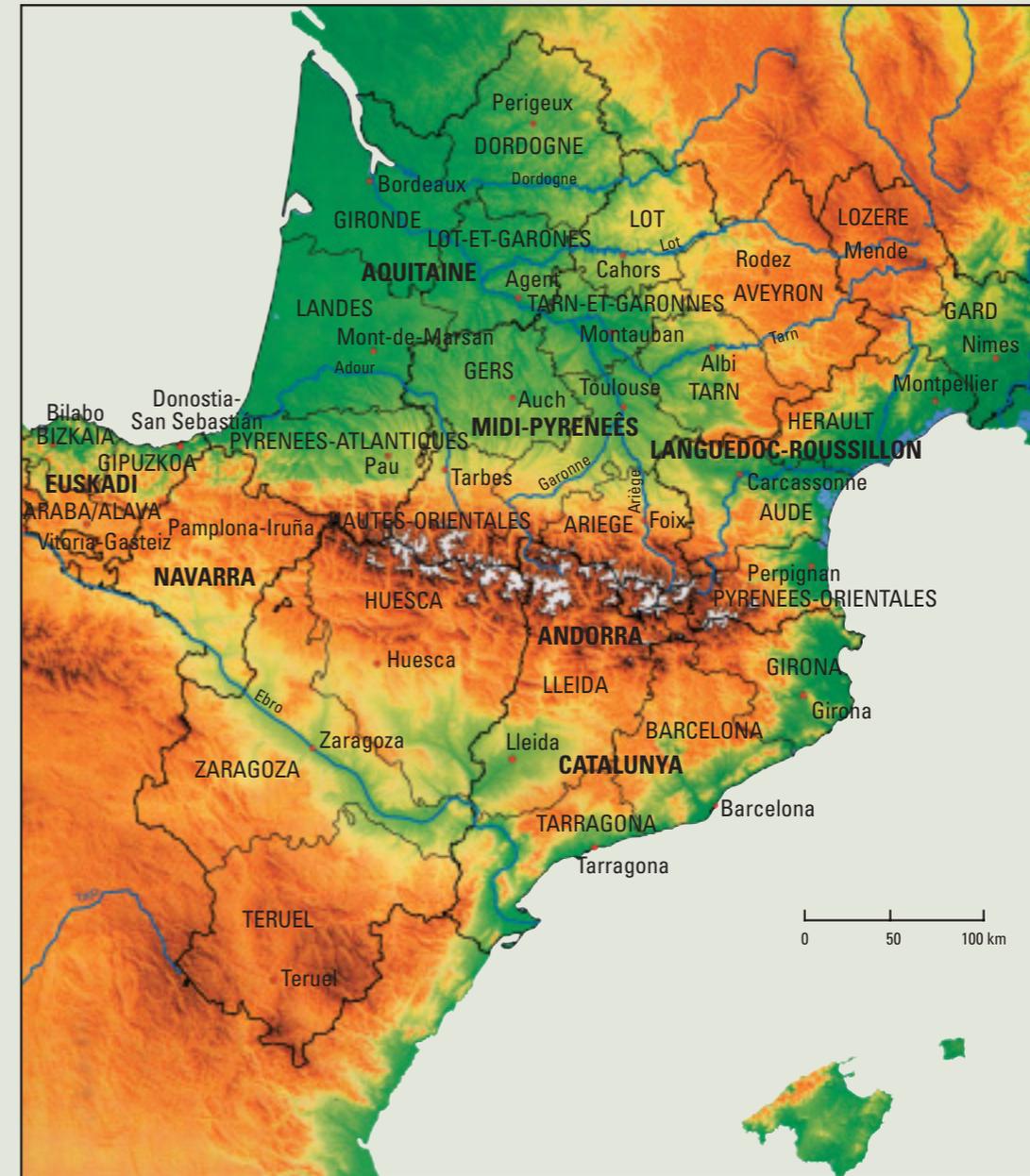
- Variante 1.** Labastide-Arudy-Huesca por los valles d'Ossau y Gállego.
- Variante 2.** Ossun-Huesca por los valles de Gave de Pau y Gállego.
- Variante 3.** Lannemezan-Monzón por los valles d'Aure y Cinca.
- Variante 4.** Lourdes-Barousse-Monzón por los valles de Garona, Pique y Noguera Ribagorzana.

Tras un análisis más detallado, en una última etapa se estableció el siguiente orden de preferencia: 2, 3,

1 y 4. Es decir, la opción que parecía ofrecer las mayores garantías era la 2.

Otro de los aspectos que, como ya hemos comentado, parecía impulsar el proyecto de la Travesía Central era el reparto del transporte terrestre entre la carretera y el ferrocarril. Se pensaba que había argumentos sólidos para considerar que ese reparto estaba muy sesgado a favor de la carretera. Sobre este tema es interesante ver el trabajo de Jean Hourcade titulado *Quel modèle pour le transport du fret en Europe*. Los análisis realizados invitaban a pensar en que para transportar mercancías pesadas a larga distancia a través de una cadena montañosa como los Pirineos, la opción del ferrocarril podía ser más aceptable prestando atención a costes medioambientales, coste de energía y costes sociales. Los costes en términos ecológicos parecen claros si se tiene en cuenta que para solucionar el problema que plantea el incremento de tráfico que se preveía utilizando sólo la carretera habría que duplicar las vías para camiones en las dos franjas costeras lo cual parecía poco sostenible atendiendo a cualquier estándar ecológico. Respecto a los costes energéticos, parece claro que una mayor participación del ferrocarril puede reducir sustancialmente la energía consumida. Por último, el uso del ferrocarril va asociado con un menor número de accidentes y con menor contaminación sonora, por lo que el mayor uso del tren se asocia con una mejora en los costes sociales. Todos estos aspectos apuntaban con claridad a que cualquier solución razonable al problema del tráfico de mercancías a través de los Pirineos pasaba necesariamente por un uso más intensivo del ferrocarril. La conclusión se refuerza aún más si se tiene en cuenta que un tercio del tráfico de mercancías a través de los Alpes correspondía al ferrocarril mientras que, en los Pirineos, dicha participación quedaba reducida al 4%.

Por último, está la cuestión de lograr un desarrollo territorial más equilibrado tanto en el conjunto del espacio europeo como en el ámbito más reducido de las ocho regiones situadas en torno a los Pirineos. Estas ocho regiones que forman el istmo –Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Andorra, Euskadi, Navarra, Aragón y Cataluña– tienen una población de 18 millones de habitantes y un potencial económico similar al de Suiza o Bélgica. Pese a este potencial y a ocupar una situación estratégica de enlace entre el sudeste europeo y el resto de Europa, puede decirse que estaba al margen de los principales ejes de desarrollo europeos. La Travesía Central proporcionaría un potencial mayor a todo el istmo dentro del concierto europeo. Por otra parte, ya hemos comentado que dentro de las ocho regiones pirenaicas hay diferencias notables en cuanto a la estructura económica y potencial de desarrollo. Parece claro que las regiones centrales- Midi-Pirénées



Las ocho regiones que forman el istmo –Aquitaine-Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Andorra, Euskadi, Navarra, Aragón y Cataluña– tienen una población de 18 millones de habitantes.

Fuente: Atlas Transpirenaico de Transportes, 2002.

y Aragón- tienen una población más envejecida y un menor potencial de desarrollo. La Travesía Central podría servir también para que estas regiones centra-

les no quedaran rezagadas y se lograra un desarrollo más equilibrado de las regiones en torno a los Pirineos.

### Escenarios para predecir los flujos de transportes a través de los Pirineos

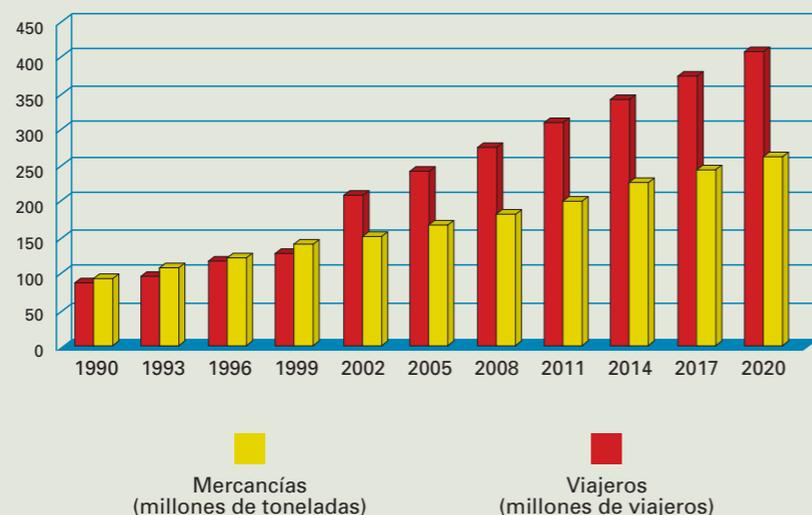
Hasta el momento, se ha seguido una secuencia clara a la hora de justificar el proyecto de la Travesía Central. En primer lugar, se ha indicado que formulando supuestos razonables sobre el ritmo de crecimiento de las economías europeas, incluida la española, el transporte terrestre a través de los Pirineos podía alcanzar tal volumen a medio y, desde luego, a largo plazo, que, inevitablemente iba a requerir la realización de cuantiosas inversiones en infraestructuras. En segundo lugar, estas inversiones tendrán una materialización u otra dependiendo de cómo se resuelva la disyuntiva camión-ferrocarril. El reparto existente en el que el camión dominaba casi en exclusiva no parecía muy sostenible si se atiende a cuestiones tales como consumo de energía, consecuencias medioambientales y costes sociales. En tercer lugar, si las autoridades políticas se creen que la opción ferroviaria ha de tener un protagonismo grande en la solución del problema planteado por el tráfico a través de los Pirineos, entonces la opción de la Travesía Central se configura como una de las mejores soluciones al problema planteado. Un argumento adicional que se ha comentado hace referencia a que la Travesía Central podía ayudar a lograr el objetivo de un desarrollo territorial más equilibrado, tanto desde una perspectiva

Europea como desde la óptica de las ocho regiones que forman el istmo europeo. Todavía desde el lado español se podía añadir una razón más y es la de que, desde un punto de vista de geoestrategia política, España en su conjunto debería plantearse garantizar una conexión segura y sin sobresaltos político-autonómicos con Europa.

Se podría apostar por la Travesía Central por razones de estrategia política, o por alcanzar un desarrollo territorial más equilibrado o porque la opción ferroviaria es la que, a partir de ahora, debe cobrar un mayor protagonismo. Todos serían argumentos suficientes para impulsar la Travesía Central. Pero para nosotros el factor impulsor inicial lo hemos situado en el colapso en el tráfico al que se puede llegar si las pautas observadas hasta el momento en el transporte a través de los Pirineos se mantienen en el futuro. Desde esta perspectiva era muy importante delimitar cuantitativamente el fenómeno y prever la evolución futura del mismo.

Este fue el objetivo del trabajo *Predicción de los Flujos de Transporte*, realizado por A. Aznar y J. Nievas en el marco de la CTP. Entre los métodos de predicción disponibles, teniendo en cuenta que se estaba pensando en una predicción a largo plazo, se eligieron como los más adecuados el método de la tendencia y el método de escenarios.

Evolución de los tráficos 1990-2020:



Fuente: Libro Blanco de la CTP (Travesía Central de los Pirineos. Abrir de par en par la puerta de Europa): Extrapolación de datos de tráfico del Observatorio franco-español de tráfico en los Pirineos.

El método de la tendencia está basado en el principio de que el fenómeno objeto de predicción guarda una relación estrecha y estable con la variable tiempo. Basta encontrar la función de esta variable tiempo y la predicción se obtiene de forma inmediata. Para una serie, puede pensarse en una tendencia determinista, en una estocástica o que tiene ambos tipos de tendencias. Mediante los procedimientos de contraste disponibles en la literatura podemos decidir el tipo de tendencia que corresponde a una serie concreta. El problema con el método de la tendencia es que se trata de un método de predicción no condicional en el que la validez de los resultados requiere que la función de tiempo identificada sea estable tanto en el periodo muestral como en el extramuestral para el que se realiza la predicción. Este supuesto de estabilidad en un periodo largo de tiempo es difícilmente sostenible para muchos fenómenos económicos. Por esta razón se pensó en métodos de predicción condicionales que, aunque requieran ciertos supuestos acerca de la estabilidad de ciertos ratios, son de naturaleza más flexible que los basados en la identificación de las tendencias. Se excluyó, desde el comienzo del ejercicio, construir un modelo econométrico porque se requiere mucha información sobre numerosas variables a lo largo de muchos periodos. Se pensó que, para predecir a largo plazo, la información que es necesaria incorporar en el método de escenarios es suficiente para llegar a un resultado aceptable, ya que este método es menos exigente en términos informativos.

El ejercicio predictivo se llevó a cabo para dos periodos diferentes: 1997-2005 y 1997-2010 y se derivaron predicciones para cuatro variables: salida de mercancías, entrada de mercancías, entrada de viajeros y entrada y salida de viajeros; todos estos flujos a través de los Pirineos.

Para la salida de mercancías, se utilizaron datos mensuales correspondientes al periodo: enero de 1986-noviembre de 1997. Se llevó a cabo un análisis univariante de la serie, se realizó un estudio detallado para detectar posibles observaciones atípicas y se identificó la forma funcional de la tendencia. Se concluyó que, para este periodo, la forma funcional más aceptable era una función exponencial. Sin duda, este resultado estaba condicionado por las características del periodo elegido para estimar la tendencia. Hay que tener en cuenta que el comienzo de dicho periodo concuerda con la entrada de España en la UE, lo cual puede explicar una especie de cambio de tendencia que lleva a elegir la forma exponencial. Esta forma funcional comporta unas tasas de crecimiento muy elevadas comparadas con las que la evidencia iba mostrando. En concreto, los resultados obtenidos con este tipo de tendencia indicaban que el tráfico de España al resto de Europa, excluyendo Portugal, se iba a duplicar cada cuatro años y que, entre 1997 y

2010, el tráfico se iba a incrementar en un 286%. Claramente, estas cifras resultaban difícilmente aceptables y confirmaban la sospecha de estar muy condicionados por el periodo elegido que, a su vez, era consecuencia de la información disponible. Por esta razón se pensó que el método más fiable para predecir los flujos de transporte desde España hacia Europa era el método de escenarios.

En lo que respecta a este método, el proceso que se siguió para obtener las predicciones fue un proceso secuencial del siguiente tipo: el transporte terrestre a través de los Pirineos se obtiene multiplicando el ratio Transporte Terrestre/ Exportaciones a Europa (excepto Portugal) por la variable Exportaciones a Europa; Las Exportaciones a Europa se obtienen multiplicando el ratio Exportaciones a Europa/ Exportaciones Totales de España por las Exportaciones Totales de España; Las Exportaciones Totales se obtienen multiplicando el ratio Exportaciones Totales/ PIB por el PIB; para obtener el valor del PIB se hacen diferentes supuestos a lo largo del periodo estudiado. Como puede verse, los elementos claves del método de escenarios son la determinación de los valores de los tres ratios comentados así como el supuesto acerca de la evolución previsible del PIB. Para establecer supuestos sobre el PIB y los tres ratios se llevaron a cabo diferentes análisis que pueden consultarse en el trabajo de Aznar y Nievas (1998) ya citado.

El mismo método se siguió para elaborar predicciones para la variable Entrada de Mercancías desde Europa. El único cambio que había que introducir era el de utilizar la variable Importaciones en lugar de la variable Exportaciones. Así, cuando anteriormente se hablaba de Exportaciones a Europa, en la nueva situación hay que pensar en Importaciones desde Europa. Los problemas comentados cuando se utilizaba el método de la tendencia para predecir la salida de mercancías los volvemos a encontrar cuando ese método es utilizado para predecir los flujos de entrada de mercancías desde Europa hacia España. También en este caso la forma funcional identificada fue la exponencial y también se obtuvieron tasas futuras de crecimiento del tráfico poco creíbles. Por lo tanto, también en este caso el método de los escenarios se mantuvo como el único que proporcionaba predicciones razonables.

Todo el análisis realizado y los resultados obtenidos pueden verse en el trabajo ya citado de Aznar y Nievas (1998), realizado en el seno de la CTP. A continuación, presentamos los resultados predictivos más relevantes correspondientes al periodo 1997-2010.

Para la variable Salida de Mercancías se obtiene una horquilla con ocho valores dependiendo de los supuestos hechos acerca del crecimiento del PIB, y sobre los ratios Exportaciones Totales/PIB, Exportaciones a Europa/Exportaciones Totales y Transporte

Terrestre/Exportaciones a Europa. Los valores están comprendidos en un intervalo con un extremo inferior del 38% y un extremo superior del 116%; ambos porcentajes se refieren al crecimiento que se espera del transporte terrestre de España a Europa en el periodo que va de 1997 a 2010. El extremo inferior se obtiene suponiendo que la economía española va a crecer un 2,5% cada año y que el ratio Exportaciones/PIB se mantiene fijo en un 24% durante todo el periodo y que el ratio Transporte Terrestre/ Transporte Total se mantiene también fijo en un 57% durante todo el periodo. El extremo superior del 116% corresponde al caso en que se supone que el PIB va a crecer un 3,5% cada año, que el ratio Exportaciones Totales/PIB va a seguir una pauta creciente que hace que pase de un valor del 24% en 1997 a un valor del 30% en el 2010, y que el ratio Transporte Terrestre/ Transporte Total siga también una pauta creciente que le lleve desde el 57% en 1997 al 63% en el 2010.

Los resultados obtenidos para la variable Entrada de Mercancías fueron muy similares obteniéndose una horquilla de parecida magnitud con extremos muy próximos a los comentados.

En lo que respecta a las variables relacionadas con los flujos de pasajeros, el método de la tendencia no generaba los mismos problemas vistos en el caso de las mercancías. La entrada de España en la UE no supuso un corte estructural relevante. Se identificó una tendencia lineal con la que se generaron predicciones que parecían ser bastante razonables. Para la variable Entrada+Salida de Viajeros, la predicción indicaba que la tasa de crecimiento entre 1997 y 2010 sería de un 28,5%.

#### Conclusiones

Todos estos resultados predictivos ilustran y corroboran el principal argumento sobre el que se ha apoyado este trabajo: el tráfico terrestre a través de los Pirineos, especialmente el de mercancías, está adquiriendo tal volumen que para, evitar problemas serios en un futuro no muy lejano, habrá que adoptar medidas urgentes e importantes sobre el equipamiento infraestructural del istmo pirenaico. Falta determinar el cuánto, el cuándo y el dónde de esas medidas y ninguna de esas cuestiones es desdeñable para el futuro de Aragón ■



Fotografía: Aragón Press

*El tráfico terrestre a través de los Pirineos, especialmente el de mercancías, está adquiriendo tal volumen que habrá que adoptar medidas urgentes.*

# LAS COMUNICACIONES DE ARAGÓN EN EL PIRINEO

**Jesús Sánchez Farraces**

Secretario General Técnico del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón

Aragón está viviendo una profunda transformación en estos últimos años. Esta nueva etapa de desarrollo se debe en gran medida a una nueva concepción de nuestro espacio y nuestras posibilidades. Buscamos el máximo rendimiento a nuestros territorios, a nuestras características intrínsecas y a nuestra situación geoestratégica. Y uno de los principales sectores en el que podemos desarrollar nuestras potencialidades es el transporte y la logística.

Aragón se sitúa en el centro de un área en la que aproximadamente a 300 km. se encuentran polos económicos de la talla de Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Toulouse y Burdeos. Esto le permite estar conectada a los más importantes centros de producción y consumo del nordeste de la Península Ibérica, enlazando el Cantábrico y la Meseta castellana con el arco mediterráneo, y siendo el nodo de articulación entre estos espacios y las regiones francesas atlántica y pirenaica.

Es un hecho constatado no sólo por los ciudadanos aragoneses, sino por las instituciones españolas y europeas: un punto clave para el desarrollo económico de Aragón es el transporte y las comunicaciones para viajeros y mercancías. Siendo consciente de esto, el Gobierno de Aragón está impulsando una red de infraestructuras para el transporte, almacenamiento y distribución de mercancías, con el fin de convertir nuestra Comunidad Autónoma en uno de los centros logísticos más importantes de Europa.

Una gran parte de la superficie de Zaragoza ya está ocupada por infraestructuras para la logística: MercaZaragoza, la Ciudad del Transporte, el aeropuerto, y por supuesto, PLA-ZA. Es la mayor y más avanzada plataforma logística de Europa. Con 1.200 hectáreas y ubicada en el centro de la diagonal del suroeste europeo, tiene capacidad para la plena intermodalidad (combinación carretera-ferrocarril-avión) con posibilidades de mover más de 5 millones de toneladas al

año. Puede dar cabida a más de 350 empresas, empleando a más de 6.000 personas en sus propias instalaciones.



Fotografía: Aragón Press

*PLA-ZA es la mayor y más avanzada plataforma logística de Europa, con 1.200 hectáreas y ubicada en el centro de la diagonal del suroeste europeo.*

Estas instalaciones, junto con la creación reciente de un Parque Tecnológico del Reciclado en Zaragoza (uno de los polígonos industriales especializados más grandes y con mejores servicios de España, destinado a la gestión de residuos), las plataformas logístico-industriales de Huesca (PLHUS), Teruel (PLATEA) y Fraga (PLFRAGA) y la colaboración con otras plataformas logísticas, puertos y aeropuertos en todo el mundo, permiten crear una red que potencia el desarrollo de Aragón como punto clave en Europa y en el mundo.

Para que este gran proyecto logístico funcione a pleno rendimiento se requieren infraestructuras viarias, ferroviarias, aeroportuarias e incluso marítimas –con

la instalación de puertos secos—, que nos conecten eficazmente con España y con Europa. Muchas de estas infraestructuras ya se han realizado, o están proyectadas o en construcción. Otras son largamente reivindicadas y todavía no tienen un plazo de ejecución definido. En todo caso, este proceso de transformación debe realizarse en torno a varias ideas clave:

- Los ejes de comunicaciones principales Norte-Sur y Este-Oeste deben completarse largamente con otros ejes para garantizar el desarrollo económico de nuestros territorios. Se debe romper con la tendencia radial actual para contar con vías de comunicación transversales.
- El crecimiento del tráfico de mercancías Sur-Norte de la Península Ibérica con el resto de Europa no puede basarse en conexiones centradas en el tráfico vial, porque ni social, ni ambientalmente serán soportadas por las regiones francesas afectadas, especialmente por tratarse de tráficos en tránsito.



Fotografía: Aragón Press

La apertura del túnel de Somport supuso un hito para las relaciones transfronterizas.

• Por otro lado, y es algo que no se debe dejar de mencionar cuantas veces sea necesario, debemos desarrollar un transporte sostenible, exquisitamente respetuoso con el medio ambiente. Los aragoneses somos conscientes de esto, porque contamos con un ecosistema como el Pirineo, bien conservado pero frágil, que debe ser cuidado.

Para hablar de las Comunicaciones de Aragón en el Pirineo no podemos limitarnos sólo a los enlaces transfronterizos. Una red eficaz de comunicación va más allá, está compuesta por un entramado de vías que permiten una comunicación transversal haciendo accesibles los territorios y los valles pirenaicos y conectándolos con el resto de Aragón, España y Europa. Partiendo de este presupuesto dibujaremos una panorámica general de Aragón, sus conexiones viarias y ferroviarias, sus problemas y sus posibilidades para el futuro.

#### Corredores viarios: las dificultades del Somport

La inmensa mayoría del tráfico pirenaico por carretera, tanto de mercancías como de viajeros, pasa por los extremos litorales, que cada día soportan un mayor número de vehículos, amenazando con saturarse en un futuro muy cercano. Cada vez es más necesario optimizar las otras conexiones viarias existentes para no llegar a una situación insostenible. En Aragón contamos ya con un paso, con un itinerario europeo; que sin embargo no tiene una correspondencia aceptable en Francia.

El corredor europeo E07, integrado en el eje Madrid-Zaragoza-Somport-Pau-Toulouse, y el eje Valencia-Zaragoza-Somport-Pau-Burdeos, configura una estructura de comunicación fundamental en Europa. Es importante subrayar este hecho: se trata de una vía internacional, que debe vertebrar el Sudoeste europeo por la parte central del Pirineo. Esto hace aún más dramática la situación que se ha vivido estos últimos meses y que tanto dificulta las relaciones entre el sur de Francia y Aragón.

Ya la apertura del túnel de Somport se retrasó hasta enero del 2003, si bien este hecho supuso un hito para las relaciones transfronterizas. Con una longitud de 8,6 km., permite acortar el trayecto en 25 minutos. Su apertura al tráfico de mercancías peligrosas estaba prevista para enero. Una vez operativo, por parte española han seguido incesantemente los trabajos de mejora y acondicionamiento de esta ruta, considerando fundamental la plena continuidad del eje, desde Sagunto a Somport. La autovía Mudéjar es una de las grandes infraestructuras largamente esperadas y que verá la luz muy pronto, tal y como aparece reflejada en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento.

Por otro lado, y destacando una vez más la importancia de las conexiones transversales que facilitan el acceso a los pasos transfronterizos, es importante resaltar la autovía Pamplona-Jaca-Huesca-Lérida, también incluida en el PEIT. La conclusión de este eje favorecerá de manera indudable los intercambios económicos y mejorará las relaciones interprovinciales, suponiendo también un gran impulso para el turismo.

La situación es muy diferente en la parte francesa.

El único logro significativo que mejora en algo la conexión en Francia es el enlace Pau-Langon. Tras 20 años de trabajo y reivindicaciones, por fin se ha conseguido en 2005 una decisión por parte del Ministerio de Equipement francés para realizar esta autopista A65. Unirá los dos grandes polos aquitanos, Pau y Burdeos, enlazando también con Mont-de-Marsan. La futura A65 irrigará el somonte pirenaico y las vías transfronterizas, permitiendo un ahorro de tiempo muy significativo, al igual que una mejora evidente en la seguridad vial.

Se trata de un tramo importante y necesario, pero no suficiente. La realidad de la conexión transfronteriza no augura un futuro prometedor. Para los primeros kilómetros de la RN 134 en la parte francesa se ha abandonado definitivamente la idea de una autopista entre Oloron y Pau, intención inicial que queda reducida a una ronda este en Oloron y a un trazado que será similar al que existe actualmente entre Jaca y Canfranc (un carril en cada sentido ampliable a dos en un futuro desgraciadamente lejano). Se prevé que todas estas actuaciones estarán ultimadas en torno al año 2018.

La RN 134 tiene graves y continuos problemas durante el invierno, por avalanchas de nieve, desprendimientos de piedras, corrimientos... mención aparte merece lo ocurrido este año 2005. Desde el 9 de febrero hasta el pasado mes de junio, la vía ha estado cerrada al tráfico para camiones y autobuses por un socavón en el lado norte francés. Esto ha causado un gravísimo problema de tráfico internacional a las mercancías de Aragón y Huesca en particular, que deben dar largos rodeos, con altos costes económicos y pérdidas de competitividad, en sus trayectos naturales hacia el sur francés o hacia Europa. Los continuos problemas y la lenta adecuación de la vía en la vertiente francesa constituyen, de hecho, un atentado a los principios de libre circulación de mercancías y personas en la Unión Europea y desaprovechan las cuantiosas inversiones recibidas de fondos europeos para el túnel internacional.

En menos de tres años, tendrá lugar la Exposición Internacional en Zaragoza. Decenas de miles de personas vendrán por el Somport. Es una pena que ten-

gan que pasar por una carretera en el estado en el que se encuentra actualmente. Y por otro lado, es difícil creer que el país que ha construido el puente de Millau en tres años no es capaz de mejorar una vía con carácter internacional en el mismo periodo de tiempo.

¿Qué nos queda para pasar a Europa? Al puerto de Portalet se llega por una carretera autonómica aragonesa, la A136, que desemboca en la RD 934 en Francia. También ha sufrido este año cortes para los camiones y los autobuses durante varias semanas, coincidiendo además con los cortes de la RN 134, lo que ha hecho que este año la frontera pirenaica sea de facto impenetrable desde Aragón hacia el norte. Y por último el túnel de Bielsa-Aragnouet, que parte de Barbastro por la carretera autonómica A138 y enlaza (a través de esta infraestructura de aproximadamente 3 km. de longitud) con Lannemezan. El tráfico de vehículos pesados está limitado mediante un sistema alternativo que evita el cruce de dos vehículos pesados dentro del túnel. Incluso existe físicamente una puerta en la boca francesa para cerrar el túnel durante las noches de invierno.

Queda patente, por tanto, la situación de las rutas viarias hacia Francia. Seguimos echando en falta un compromiso firme de las autoridades francesas para lograr una comunicación eficaz por carretera, dejando a la Península Ibérica, pero especialmente a Aragón, sin posibilidades de intercambios con Europa.

#### Corredores ferroviarios

##### 1) La reapertura del Canfranc

La reapertura de la línea ferroviaria internacional Pau-Canfranc es una reivindicación continua desde el accidente de L'Estanguet en 1970, y una cuestión tratada en cada cumbre franco-española desde el 2000. En las últimas cumbres de Zaragoza y Barcelona en diciembre de 2004 y octubre de 2005, y a la vista del interés regional de esta conexión, los ministros han propuesto la participación de las distintas entidades territoriales en la evaluación del proyecto de reapertura de la línea en una perspectiva de cooperación interregional. El itinerario está incluido en el esquema de la red transeuropea de transportes y en las orientaciones del Libro Blanco de la Comisión Europea de Septiembre de 2001.

Por parte española se está trabajando para rehabilitar este corredor, y algunos tramos ya son operativos. El trayecto Zaragoza-Huesca en vía electrificada con ancho UIC supone que el tiempo de viaje entre Zaragoza y Huesca es de unos 35-40 minutos para los trenes eléctricos AVE y de unos 50-55 minutos para los regionales diésel. También está licitada y adjudicada desde abril de 2005 la construcción de una varian-

te ferroviaria en el entorno de Huesca, para eliminar el paso por el núcleo urbano. Este tramo será el primero íntegramente rehabilitado desde Huesca hacia Canfranc.



Fotografía: Luis Correás (Archivo ARAGONRUTAS)

La reapertura de la línea ferroviaria internacional Pau-Canfranc es una reivindicación continua.

Se mantiene la operatividad total de la línea: el Gobierno de Aragón colabora con RENFE para el mantenimiento de los servicios regionales a lo largo de todo el eje ferroviario Canfranc-Huesca-Zaragoza-Teruel-Valencia. Dos de estos servicios regionales alcanzan a diario la estación de Canfranc. Es importante señalar que existe un volumen de mercancías nada desdeñable: se mantiene un tráfico que ronda las 250.000 toneladas anuales de cereales, transportadas hasta Canfranc en camión, procedentes del área de Pau, para continuar por ferrocarril hacia diferentes harineras de Lleida, Zaragoza y otras ciudades.

Por parte francesa se aprecian algunos avances a favor de la reapertura de la línea, sobre todo en el ámbito regional. Recientemente se ha presentado un estudio sobre esta línea encargado por la región de Aquitania a la consultora alemana TTK. Sus resultados apuntan a que la capacidad de transporte que tendría la línea entre Canfranc y Oloron sería de unos 3,5

millones de toneladas anuales, con un coste de inversión (en el tramo Oloron-Canfranc) de unos 220 millones de euros. En términos generales supondría detraer de las rutas pirenaicas por carretera unos 87.000

camiones anuales de 40 toneladas, con las consecuencias para la economía y el ecosistema del macizo pirenaico que esto supondría.

Los resultados del estudio confirman que esta línea, si bien tiene las limitaciones de un trazado de montaña, es sin embargo capaz de atraer un volumen de tráfico importante para viajeros y mercancías. Se descongestionarían así los pasos actuales y se ofrecería una opción a corto plazo al tráfico por carretera, con los problemas sociales y medioambientales que éste ocasiona.

Es una línea que el Gobierno de Aragón considera necesaria y por eso trabaja por su reapertura, pero para lograr que sea plenamente operativa necesita contar con el apoyo de los gobiernos centrales español y francés. La rehabilitación de la línea internacional de Canfranc supone un gran avance en la integración de las redes convencionales españolas y francesas, respondiendo a las aspiraciones europeas de armonización. Cumple además un papel esencial para la

cohesión de los territorios que conecta, y se perfila como una solución a medio plazo para la congestión existente, como un primer paso para paliar la saturación de los enlaces transfronterizos hasta la realización de un gran eje central.

## 2) Corredor Cantábrico - Mediterráneo

Si bien es un eje transversal que no conecta directamente con Francia, no se puede dejar de mencionar esta infraestructura prevista en el PEIT. Su carácter estratégico y su potencialidad son evidentes. Ya en junio de 2004 el Ministerio de Fomento aprobó el impulso para la creación de esta nueva línea, en vía doble para tráfico mixto y prestaciones de alta velocidad (250 km/h) que unirá Sagunto con Teruel y Zaragoza para conectar con la Y vasca. El corredor enlaza los importantes puertos mediterráneos con la fachada atlántica a través del corredor del Ebro, obteniendo así un fuerte eje para el tráfico de viajeros y mercancías, donde Zaragoza, como nodo logístico, será una rótula de comunicación esencial. Su continuidad por Huesca hasta el Pirineo permitirá que se canalice mediante este corredor una parte muy importante de los tráficos del Noreste de la Península hacia el resto de Europa.

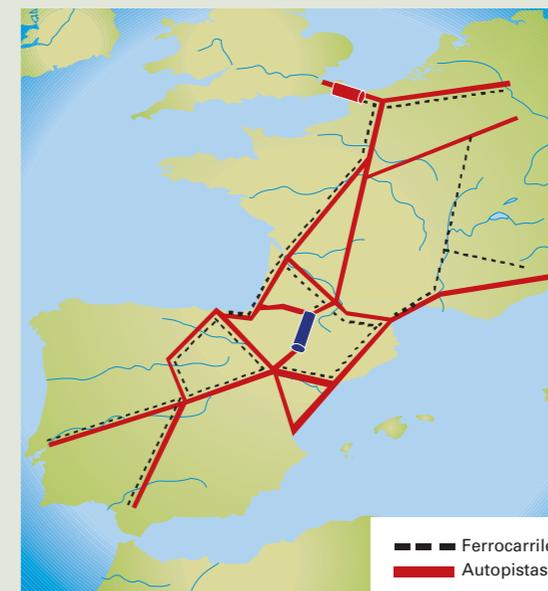
Aragón, mediante la confluencia de estos ejes, tiene la posibilidad de convertirse definitivamente en el punto de referencia clave para el transporte y la logística en el Sudoeste europeo. Para lograr este ambicioso objetivo necesita además contar con un enlace de gran capacidad con Europa, una Travesía Ferroviaria por el Pirineo Central.

## 3) La solución a la congestión del tráfico: la Travesía Central de los Pirineos

Como sabemos, el Pirineo amenaza con saturarse. Las cifras que arrojan los resultados del Observatorio de Tráfico de los Pirineos, liderado por los ministerios de Fomento español y l'Équipement francés, demuestran que existe una clara saturación en las carreteras transpirenaicas. Se ha puesto de manifiesto que el pasado año fueron 18.000 camiones los que cruzaron a diario el Pirineo por los extremos, y que esta cifra no deja de aumentar, con porcentajes especialmente elevados en los últimos años (un 10% anual aproximadamente), lo que nos hace pensar que en el año 2005 se alcanzará una cifra media global de 20.000 camiones diarios a lo largo de la barrera pirenaica.

En cuanto al ferrocarril, la situación es muy inquietante. La totalidad del tráfico de mercancías transportadas pasa por las líneas que discurren por los dos litorales. La diferencia de ancho de vía con las líneas francesas hace que sea necesario trasvasar la mercancía o cambiar los ejes, lo que ocasiona retrasos enormes en el trayecto. Y este es sólo uno de los problemas

con los que cuentan los corredores actuales, también saturados. Se están proyectando dos nuevas líneas costeras de alto tráfico mixto para paliar esta situación. Sin embargo, estas líneas van orientadas principalmente al transporte de viajeros y a la mejora de las instalaciones actuales por lo que el incremento de su capacidad no será suficiente. La reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza puede suponer un respiro a medio plazo para el problema, pero la exigencia de una capacidad de 70 millones de toneladas anuales, según las evoluciones previstas, no puede satisfacerse –evidentemente– ni con este corredor ni tampoco mediante los proyectos costeros.



La Travesía Central de los Pirineos ofrece una respuesta al colapso actual en el macizo pirenaico.

Fuente: Libro Blanco de la TCP (Travesía Central de los Pirineos. Abrir de par en par la puerta de Europa).

Es, por tanto, real y patente la congestión viaria y ferroviaria de las conexiones costeras, y sus dificultades para soportar grandes ampliaciones con el fin de responder a la demanda de los próximos 15 años. Necesitamos nuevas infraestructuras para evitar la saturación en los pasos transfronterizos. Y deben ser infraestructuras que cumplan los objetivos de reequilibrio modal que establece la política europea de transportes en su Libro Blanco, además de respetar el medio ambiente. No podemos permitir que la saturación de los enlaces por carretera perjudique uno de los parajes más bellos de Europa.

La Travesía Central de los Pirineos ofrece una respuesta al colapso actual en el macizo pirenaico, como vía de velocidad alta y gran capacidad, apta para el tráfico de viajeros además de las mercancías, que al ser ferroviaria favorece el reparto entre los modos de transporte y evita la contaminación ambiental y la falta de seguridad del tráfico viario. Es una decidida apuesta por el transporte sostenible, y un instrumento esencial para el desarrollo no sólo de Aragón, sino de todo el Sudoeste europeo.

Se trata de un proyecto que encaja a la perfección con los planteamientos comunitarios. La política de la UE en materia de transportes considera prioritario sobrepasar las barreras naturales, como son los Pirineos o los Alpes. Por otro lado, se trata de zonas de alto valor medioambiental que necesitan alternativas de transporte sostenible. El ferrocarril con posibilidad de transporte multimodal de mercancías es, por tanto, la opción preferida. En esta lógica de actuación, dentro de las directivas para las redes transeuropeas de



*Durante la cumbre franco-española celebrada en Zaragoza en 2004 se acordó incorporar el nuevo enlace transpirenaico en sus respectivas planificaciones estratégicas.*

Fotografía: Aragón Press



Fotografía: Aragón Press

*Ha pasado un año desde esta cumbre franco-española y se han visto avances. La TCP está prevista en las actuaciones del Gobierno español.*

transporte, la Comisión Europea incluye la Travesía Central de los Pirineos como proyecto específico nº 16, en el eje Sines/Algeciras-Madrid-Paris, cuyo trazado se deja a discreción de los países interesados.

Durante la cumbre franco-española celebrada en Zaragoza el pasado 7 de diciembre de 2004, la ministra de Fomento y el ministro d'Equipement francés acordaron incorporar el nuevo enlace ferroviario transpirenaico de gran capacidad en el marco de sus respectivas planificaciones estratégicas, mencionando de forma explícita que este enlace ferroviario debía desarrollarse a partir de Zaragoza como punto de conexión con la red española, y compartiendo trazado con el eje de Canfranc en algunos tramos iniciales.

Ha pasado casi un año desde esta cumbre. Y hemos visto avances: el PEIT incluye un corredor de tráfico mixto que, partiendo de Zaragoza y a través de Huesca atraviesa el Pirineo Central. La TCP está prevista en las actuaciones del Gobierno español. Queda por conseguir una mayor implicación por parte del Gobierno francés. Hemos podido ver un paso en esta

dirección en la cumbre de Barcelona de octubre de este año, que ha contado por primera vez con la presencia de las regiones transfronterizas. Se ha acordado un programa de trabajo y un calendario concreto: antes de que finalice el 2005 se habrá licitado el estudio de modelización de tráfico y el análisis del encaje funcional de este nuevo enlace en las redes ferroviarias de los dos países, obteniendo resultados en 2006. Y para 2008 deberá estar concluido un estudio detallado que contemple el análisis territorial y medioambiental de los trazados.

La Travesía Central del Pirineo, siendo una línea transversal, ayudará a la descongestión de actividades y tráfico en grandes poblaciones y áreas metropolitanas, impulsando las localizaciones específicas, como Plataformas Logísticas y Puertos Secos. Supondría el fin de nuestra condición de periferia, logrando una conexión eficaz y de gran capacidad con Europa, con un ahorro de tiempo significativo para viajeros en las ciudades españolas y francesas del sudoeste europeo, además de las consecuencias que tendría para el



*Aragón tiene el reto y la oportunidad de situarse gracias a una red eficaz de comunicaciones como una pieza clave en el entramado europeo.*

transporte de mercancías y el intercambio económico, con el consiguiente desarrollo de las zonas que irriga.

### Conclusión

Los Pirineos forman una barrera física difícil, que dificulta enormemente la posibilidad de contar con un sistema de transportes adecuado. Esta limitación influye en las posibilidades de desarrollo económico. Un crecimiento fuerte y sostenido exige incrementar los intercambios comerciales, que en el Pirineo no pueden materializarse de forma satisfactoria mientras la capacidad del sistema de transporte sea insuficiente. Esto impide también el desarrollo social y la cohesión territorial, limitando las posibilidades de integración de la Península Ibérica con Europa.

Debemos continuar realizando los esfuerzos necesarios para evitar esta situación. Somos una región de interior que quiere convertirse en centro de las gran-

des corrientes europeas de intercambios. Para ello hacen falta infraestructuras adecuadas.

Ya se han conseguido grandes avances, y Aragón es ya un referente en el sector logístico. Pero para asentar estos logros y ampliarlos hay que seguir trabajando. Debemos solucionar las carencias, perfeccionar las conexiones que ya tenemos y proyectar otras necesarias, para mejorar de forma global las comunicaciones y la permeabilidad en los Pirineos, la multimodalidad, el equilibrio en la distribución territorial y el respeto por el medio ambiente; para favorecer el desarrollo armónico del conjunto pirenaico y, por tanto, el mantenimiento de las poblaciones en este espacio.

En una Europa cada día más grande, Aragón tiene el reto y la oportunidad de situarse, gracias a una red eficaz de comunicaciones, como una pieza clave en el entramado europeo. No debemos desaprovechar esta oportunidad ■

# COMUNICACIONES TRANSFRONTERIZAS: IMPRESINDIBLES PARA NUESTRO FUTURO

**Antonio Ruspira Morraja**

Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Huesca

*Los Pirineos han constituido a lo largo de la Historia tanto una barrera física como un punto de encuentro cultural y social para los habitantes de sus áreas más próximas. La configuración de nuevas estructuras económicas y políticas y la modernización de los medios de transporte han transformado completamente las perspectivas sobre la cordillera. Su "permeabilización" es una expectativa que responde a una necesidad innegable para amplios territorios y millones de personas, en particular para la Península Ibérica por su posición excéntrica respecto al continente y porque el istmo pirenaico es exclusiva vía de acceso terrestre para mercancías y viajeros hacia el resto de Europa, y es especialmente trascendental en las comunidades españolas inmediatas a la cadena montañosa por su potencial desarrollo a expensas de la apertura al Norte. En este panorama, Aragón parte con la ventaja de todas las posibilidades por explotar y con un déficit de provisiones inciertas para unas infraestructuras de transporte que hoy suponen un bloqueo en la práctica.*

## Descripción

Los Pirineos se extienden a lo largo de más de 400 km., del Atlántico al Mediterráneo, vinculando a tres estados (Francia, España y Andorra) y, con más detalle, además de Andorra, a tres regiones francesas (Aquitania, Midi-Pirineos y Languedoc-Rosellón) y cuatro comunidades autónomas españolas (País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña). Este espacio representaba el 6,4 % de la superficie de la Unión Europea y el 4,7 % de su población, antes de la ampliación.

Si hay un problema común al Pirineo, es el de las comunicaciones transfronterizas. Los flujos de transporte entre la Península Ibérica y el resto de Europa están creciendo año a año. Este constante incremento está condicionado por diversas variables. Una de las más importantes es la favorable evolución econó-

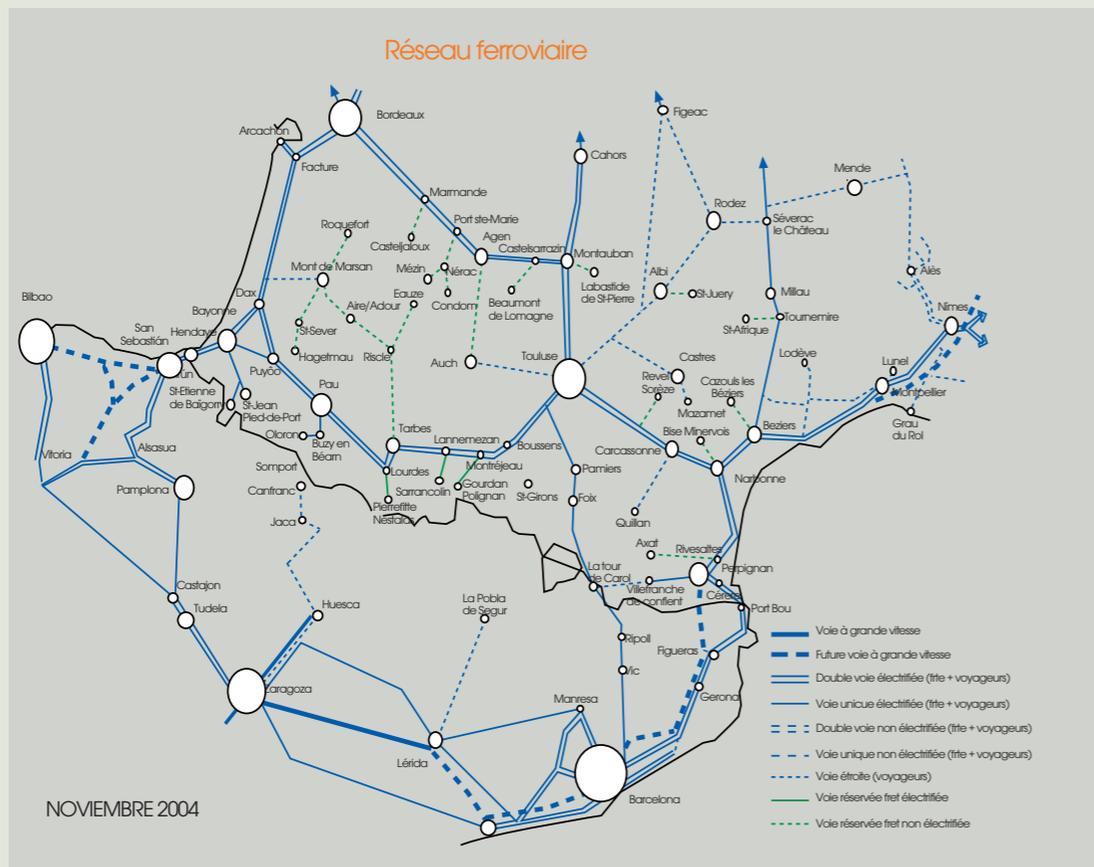
mica y, por tanto, en las transacciones y el transporte de mercancías, considerando, además, que España y Portugal son plataforma de recepción y distribución de flujos procedentes del norte de África y otros continentes a través de los puertos marítimos. Según Eurostat, los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa han tenido un crecimiento del 88% en diez años (171,11 millones de toneladas en 2002). El crecimiento es sostenido con una tasa anual del 6,19%.

## Comunicaciones

En comunicaciones ferroviarias, hay cuatro enlaces entre España y Francia: Irún-Hendaya, Canfranc (sin continuidad), Puigcerdá-La Tour de Carol, y Portbou-Cerbère. Sólo tienen operatividad los ejes situados en los extremos, Irún y Portbou, y por ellos se prestan la totalidad de los servicios.

Según el Observatorio de Tráfico de los Pirineos, transitan por ferrocarril unos 478.000 pasajeros/año en cada sentido, mientras que se transportan unos 7 millones de toneladas de mercancías.

En 2003 atravesaron los Pirineos una media diaria de 113.700 vehículos ligeros y 19.300 vehículos pesados. Las autopistas y carreteras costeras absorbieron el 90% del tráfico de vehículos. Si hablamos de mer-



En comunicaciones ferroviarias hay cuatro enlaces entre España y Francia: Irún-Hendaya, Canfranc (sin continuidad), Puigcerdá-La Tour de Carol y Portbou-Cerbère. Sólo tienen operatividad los ejes situados a los extremos.

Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico de los Pirineos –suplemento del documento número 3 (noviembre de 2003).

En cuanto a carreteras, atraviesan la frontera 26 carreteras. Las más importantes son: las autopistas costeras AP8-A63 en la vertiente atlántica, y la AP7-A9 en la vertiente mediterránea. Ambas absorben el 40% del tráfico total (excluido el relacionado con Andorra). A continuación, se encuentran el resto de carreteras costeras: N-1 en la fachada atlántica española, y N-260 y N-2 en la mediterránea. Por estas fluye el 36% del tráfico total, excluido el inducido por Andorra. Las carreteras principales que atraviesan la cordillera por su zona central son los pasos de Roncesvalles, Somport, Valle de Arán y Puigcerdá. Por estas vías fluye sólo el 10 por ciento del tráfico total.

cancías, únicamente el 5% de vehículos pesados utilizaron los pasos interiores.

Por tanto, el escenario en que nos encontramos es la existencia de dos corredores multimodales en los extremos de los Pirineos que están totalmente saturados.

Desde la Generalitat de Catalunya se ha expresado con claridad meridiana: "Se calcula que la Junquera alcanzará su capacidad máxima para el tránsito de vehículos sobre el año 2010. La ampliación de la vía con un tercer carril podría garantizar diez años más sin colapso, pero esto sólo alargaría la vida útil del corredor hasta el 2020. Por tanto, hay que prever (...) otras

vías pirenaicas complementarias a la AP-7" (Anteproyecto del Plan territorial parcial de l'Alt Pirineu i Arán - abril 2005).

Es necesario resolver esta problemática, mediante políticas firmes y ambiciosas de realización de infraestructuras de comunicaciones. Y, en este sentido, creemos que hay que potenciar la comunicación por el espacio aragonés como itinerario más corto a los mercados de Europa desde, prácticamente, cualquier origen del centro y sur de la Península Ibérica, y medial respecto a ambos extremos.

Todo ello, desde la consideración de que las comunicaciones son una herramienta para conseguir un desarrollo integral en el ámbito social, en el económico, el empresarial, el cultural, etcétera, y teniendo en cuenta que la congestión de tráfico en el Pirineo afecta a la competitividad del sur de Europa, y de forma especial en todas las áreas pirenaicas, pues la operatividad de las comunicaciones influye sobre la función logística de las empresas que es, precisamente, una de las apuestas estratégicas en Aragón, con la puesta en marcha de un nudo clave en Zaragoza con PLAZA, y con plataformas en Fraga, Huesca y Teruel.

Conviene señalar una referencia concreta. La OCDE, dentro de su programa de investigación sobre transporte rodado y conexiones intermodales, creó un grupo de trabajo para estudiar cómo afectan las inversiones en infraestructuras de transporte al desarrollo regional (Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development). En sus conclusiones (año 2002) el grupo de trabajo "extrajo una serie de lecciones importantes para cualquier valoración" y, especialmente, "apuntó la necesidad de establecer objetivos claros para proyectos de infraestructuras relacionados con el desarrollo regional; dichos objetivos deberían incluir el contexto y las necesidades estratégicas concretas de las regiones".

En el caso de Aragón, tanto en "contexto" como en "estrategia" caben pocas salvaguardas, ya que no sólo la logística –fundamental– sino también otros sectores e iniciativas determinantes para este territorio (turismo, industria agroalimentaria, industria del automóvil, candidatura olímpica...) encontrarían nuevas oportunidades con la apertura de pasos a Europa.

Asimismo, hay que dar por despejado un efecto indeseado de los nuevos enlaces, que desde la OCDE se definió de esta forma: "El grupo de trabajo reconoció los riesgos implícitos en (...) el 'camino de ida y vuelta', esto es, que la mejora de las infraestructuras no sólo puede atraer el desarrollo hacia un área, sino que también puede alejarlo". La saturación de las comunicaciones por los extremos de la cordillera (para España) y las firmes expectativas y planificación estra-

tégica (para Aragón) transforman en improbable esa circunstancia.

Ante todo ello, para una correcta solución de la grave problemática de saturación del actual dispositivo de comunicaciones transpirenaicas, es imprescindible:

- Reconocer al espacio pirenaico todo su valor estratégico dentro de la UE, como corredor necesario en la relación de todo el espacio occidental europeo.
- Superar la definición del Pirineo como obstáculo para trascender a una definición como espacio de integración, con una permeabilización policéntrica de norte a sur y de este a oeste, de fácil acceso y de fluida intercomunicación.
- Diversificar las soluciones, ampliando y mejorando el cuadro de opciones viarias y rompiendo la excesiva polarización actual, para permitir un variado elenco de opciones de los usuarios.
- Diversificar los modos de transporte, reconociendo al ferrocarril sus grandes posibilidades, en aras de la complementariedad y versatilidad de la oferta, presentando opciones variadas y atractivas al usuario.

**Previsiones**

Numerosas entidades, instituciones y organismos vienen reclamando una visión y una solución globales al problema. Así, en septiembre de 2005, el Consejo



El Consejo Plenario de la CTP consideró prioritario el establecimiento de conexiones terrestres de alta capacidad entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

Plenario de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP) consideró "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, así como de un sistema viario de prestaciones suficientes para proceder a la permeabilización de los Pirineos y, mediante el desarrollo de las oportunas conexiones entre todas las regiones fronterizas, dar respuesta a la circulación de los flujos previstos tanto de viajeros como de mercancías". Además, instó a los gobiernos de Francia y de España a establecer un Plan urgente de desarrollo de infraestructuras de transporte, con la activa participación y consenso de las regiones que integran la CTP y recabando el apoyo explícito de la Unión Europea.

#### A) Ferrocarril

##### Red Europea de Transporte: Travesía Central del Pirineo (TCP)

Ese apoyo explícito de la UE del que habla la CTP es firme en la actualidad respecto a los proyectos incluidos en la Red Transeuropea de Transporte, en la que la Comisión Europea privilegia 30 proyectos prioritarios de interés europeo. Este mapa incorpora la TCP en el proyecto número 16, consistente en un eje ferroviario de transporte de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París (existe un consenso explícito sobre Zaragoza como hito incuestionable

del trazado, según acuerdo adoptado en la Cumbre hispano francesa celebrada en diciembre de 2004 en Zaragoza). Ante la aparición de proyectos que podrían competir con la travesía -Fermmed y otros-, la Comisión indica que no se evaluará el avance de los distintos proyectos, y no habrá modificaciones, antes de 2010.

Asimismo, el proyecto número 3 de la Red Transeuropea se refiere al eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa, que conectará la red española con la francesa. Contempla la conexión entre Figueras y Perpiñán (línea de transporte de pasajeros y mercancías que se prevé operativa en 2009), y entre Lisboa-Madrid-Vitoria-San Sebastián-Dax-Burdeos-Tours.

Los proyectos prioritarios número 3 y 16 son, por tanto, las grandes infraestructuras que se contemplan para lograr reequilibrar los modos de transporte entre la Península Ibérica y el resto de Europa, si bien cabe apuntar otros que se señalan más adelante.

La TCP también está incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) en un corredor intermodal (carretera y tren) internacional. Concretamente, es en el tercer periodo de actuaciones del PEIT (2013-2020) cuando se prevé iniciar la ejecución de un nuevo corredor transpirenaico dentro de la red básica de altas prestaciones (alta velocidad, tráfico mixto, doble vía electrificada y ancho internacional), siempre que se cumplan las previsiones de crecimiento del transporte.



Fotografía: Aragón Press

El futuro corredor en velocidad alta Cantábrico-Mediterráneo por Zaragoza y la capital turolense tendría continuidad al norte y Europa por una futura TCP.

Como vemos, la posibilidad de la Travesía Central queda condicionada y relegada a un plazo lejano. Su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado para 2006, aunque sea con una cantidad casi simbólica de 50.000 euros destinados a estudios previos, al menos abre una tramitación imprescindible. En este sentido, en el Encuentro Hispano-Francés de alto nivel celebrado en Barcelona el 17 de octubre de 2005, se acordó licitar este año el estudio sobre "modelización del reparto modal de los tráficos de mercancías y el análisis del encaje funcional del nuevo enlace en las redes ferroviarias de ambos países", para definir los posibles corredores, así como acometer posteriormente otro estudio de "análisis territorial y medioambiental de los trazados, dentro de los corredores previamente definidos", que deberá estar realizado en 2008.

Siguiendo en materia de ferrocarriles, el PEIT prevé la posibilidad de duplicar líneas como la Madrid-Hendaya o el corredor del Mediterráneo, e incluye el estudio de un nuevo corredor transversal catalán entre Lérida y la frontera. Allí, en 2009 podría ponerse en servicio el tramo del AVE entre Figueras y Perpiñán, para cuya ejecución y posterior explotación se ha seguido el régimen de concesión (a 50 años a favor de TPFERRO formada por importantes constructoras españolas y francesas). Es preciso reiterar que se ha previsto la dualidad viajeros-mercancías para esta nueva línea de alta velocidad. En el primer caso, desde el centro peninsular a la fachada atlántica, los ministros Álvarez-Cascos y Robien acordaron (noviembre 2003) la creación de una Agrupación de Interés Económico para desarrollar los estudios de la conexión internacional de Alta Velocidad Vitoria-Dax. Es decir, en ambos casos, por delante de la TCP.

Desde una óptica aragonesa, es indispensable también hacer referencia a los ejes vertebradores en sentido norte-sur, claramente vinculados con los pasos fronterizos, con los intercambios a Levante y con las aspiraciones para el desarrollo de Teruel. Así, el futuro corredor en velocidad alta Cantábrico-Mediterráneo por Zaragoza y la capital turolense tendría continuidad al norte y a Europa por una futura TCP.

#### Línea de Canfranc

Sobre la línea internacional por Canfranc (interrumpida en la vertiente francesa desde el 27 de marzo de 1970) las previsiones son aún más inciertas. La reivindicación de su modernización y reapertura como paso previo, alternativo o complementario a la TCP, ha venido avalada por el encargo de proyectos de acondicionamiento en su itinerario en España desde Huesca (ciudad ya comunicada mediante AVE), por numerosos estudios, varios recientes, que calculan una viabilidad y rentabilidad seguras, y también por el último impulso a la rehabilitación de la monumental estación internacional. Sin embargo, los avances reales y com-

promisos en firme, señalados desde el país vecino, han sido nulos en la práctica. La calificación de "interés regional" -refrendada en el Encuentro Hispano-Francés de Barcelona- afecta a un factor clave: la aportación financiera de las administraciones centrales de los estados.

#### B) Carreteras

##### Eje Europeo E-7. Túnel del Somport

Es conocida la ineficacia actual del Túnel del Somport -clave del eje E-7 y que ha supuesto un coste de 254 millones de euros- debido al lamentable estado en la vertiente francesa de la carretera RN134, hasta Olorón. En España existe el compromiso de poner en servicio en 2010 la autovía entre Zaragoza y Jaca y acondicionar el tramo entre Jaca y el túnel del Somport. En Francia, según las previsiones, en 2010 podría entrar en servicio la nueva autovía de peaje entre Pau y Langon, cerca de Burdeos, mientras la vía rápida de enlace Olorón-Pau estaría lista en 2015. Pero la adecuación de la RN134 entre la boca del túnel y Oloron no estará finalizada hasta 2018. De esta manera, el eje Sagunto-Zaragoza-Burdeos quedará limitado en su funcionalidad hasta entonces.

##### Otros pasos carreteros en Aragón

Otros pasos por Aragón (El Portalet en el Valle de Tena y el túnel de Bielsa en Sobrarbe) padecen igualmente graves limitaciones, por lo que han merecido escasa valoración a escala general, si bien su interés para las comarcas inmediatas es evidente, de manera que se sigue demandando su mejora, de nuevo en la parte gala.

Finalmente, el túnel de Benasque-Luchon forma parte de las reivindicaciones aragonesas y sobre todo ribagorzanas, cuyo tesón ha alcanzado mayor eco reciente pero que no consta en ninguna planificación.

##### Ejes transversales

La comunicación "transversal" entre valles y comunidades pirenaicas es imprescindible para el conjunto del área y para potenciar las consecuencias de cualquier apertura de pasos, en aras al policentrismo.

En este aspecto, Francia cuenta con ventaja respecto a España, mediante el eje de las autopistas A-64 y A-61 (de Bayona a Narbona-Perpignan por Pau y Toulouse), prácticamente concluido. En nuestro país, la correspondencia recaería en el futuro en la N-260 (Portbou-Sabiñánigo, denominada "eje pirenaico") y en las futuras autovías A-22 y A-21 por Huesca entre Lérida y Pamplona.

El acondicionamiento del eje pirenaico ha marchado a escaso ritmo en territorio aragonés, donde está pendiente todo el itinerario desde el Pont de Suert a Campo, manteniendo la difícil comunicación del valle de Benasque, así como entre Boltaña (Balupor) y Fiscal, o la variante de Aínsa.

### Autovías Subpirenaicas Pamplona-Huesca y Huesca-Lérida

Respecto a la A-22 y la A-21 (conectadas entre Huesca y Jaca con la A-23 Norte-Sur o Mudéjar), en breve podrán comenzar las obras en diversos tramos responsabilidad de la Administración Central (ya se trabaja en la variante de Monzón). Navarra –con plenas competencias– prevé concluir en 2010 sus obras. Esa fecha podría ser viable para la A-22 Lérida-Huesca pero, con toda probabilidad, imposible para la A-21 Jaca-Pamplona en Aragón.

#### Perspectivas

Tal como señala el informe “El transporte en España, un sector estratégico” de CETMO –Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental– (Mayo 2005), “es en los Pirineos donde se sitúa la barrera crítica, ya que incrementa el carácter de por sí periférico de España (...) Hay varias propuestas en España sobre las infraestructuras ferroviarias prioritarias que serían necesarias para resolver el problema del tráfico de mercancías. Pero faltan un gran debate y un acuerdo para ejecutar las soluciones lo más rápidamente posible (...). Esto requiere también actuaciones ante la Unión Europea para que Francia no sea un cuello de botella que haga inútiles las inversiones españolas. (...) Persisten problemas infraestructurales de falta de capacidad porque los pasos pirenaicos soportan ya una intensidad de tráfico (...) con tendencia a aumentar más rápidamente que lo estimado (...) (que es del 50% para 2010). Resulta, por tanto, urgente aumentar la capacidad de las conexiones viarias transfronterizas.”

En sólo un párrafo queda resumida buena parte de las perspectivas en el apartado de demandas. Es necesario realizar una prospección también por el lado de la oferta, es decir, de las posibilidades de respuesta.

En “Las redes de infraestructuras viarias de transportes terrestres entre la Península Ibérica y Francia; descoordinación e insuficiencias”, José María Serrano Martínez (Universidad de Murcia “Papeles de Geografía” Nº 39. Junio 2004) afirma que “un planteamiento propuesto por parte de España (...) consiste en incrementar los enlaces a través de los Pirineos” por carretera, destacando cuatro proyectos de vías rápidas: los enlaces Pamplona-Orthez, Jaca-Pau, Viella-Toulouse y Puigcerdá-Toulouse, aparte de las dos autopistas existentes (La Junquera e Irún). Sin embargo “la cuestión radica en que en el planeamiento francés (...) y con un horizonte temporal hasta 2025, dentro de sus 50 proyectos, no figura la continuación de ninguno de esos cuatro enlaces referidos, propuestos por España”.

En este aspecto, la opción francesa se encamina hacia la creación urgente de las llamadas “autopistas

del mar” (por el Atlántico y el Mediterráneo), como alternativa a la saturación de pasos, posibilidad ya señalada con anterioridad (proyecto 21 de las Redes Transeuropeas). Precisamente, uno de los acuerdos más destacados del Encuentro hispano-francés de Barcelona es poner en servicio una línea de “autopistas del mar” en el Atlántico en el año 2007.

Asimismo, la importancia futura que desde la UE se ha otorgado al ferrocarril para equilibrar los modos (Libro Blanco de Transportes, año 2001), colisionaría con el interés por la carretera. En este sentido, el catedrático José María Serrano afirma con precisión que “si no se llega a acuerdos globales acerca del modelo de transporte, válidos y efectivos en toda la Unión, obligatorios para sus Estados miembros, se proseguirá con un mercado fragmentado, a la vez que se camina hacia una situación de graves dificultades, en especial para aquellos países, como los dos ibéricos (...). En ese sentido, Francia es consciente de su ubicación central y decisoria en la integración espacial europea (...). Por ello, mide sus cartas y calcula sus tiempos”.

Es así con las carreteras y de igual forma respecto al ferrocarril. Salvo estudios preliminares o planes generales a largo plazo, no existen compromisos rotundos de Francia hacia España, excepto el tramo de Figueras a Perpiñán, ya que sus líneas principales de alta velocidad están programadas hasta Burdeos, Toulouse y Montpellier. En el Encuentro de Barcelona se confirmó este escenario con la falta de definición francesa respecto a las características futuras del tramo Montpellier-Perpiñán o Burdeos-España. Por consiguiente, a medio plazo, no habría conexión posible de la red española de alta velocidad a Europa, aún cuando la UE contemple (proyecto 19 de las Redes Transeuropeas) la interoperatividad de la red de alta velocidad de la Península Ibérica, que quedaría aislada del resto del continente.

A la vista de cuanto antecede, es patente que nos hallamos frente a una época decisiva para las aspiraciones aragonesas. Constatadas las necesidades de mejorar el transporte transpirenaico, resta por concretar cómo y dónde llevar a cabo las nuevas aperturas.

Autopistas terrestres y del mar, ferrocarril convencional y de alta velocidad son múltiples opciones abiertas, en ocasiones, percibidas como alternativas cuando es evidente su complementariedad. De todas maneras, los Pirineos centrales deberán o deberían ser el escenario para el tercer gran paso.

Esta misma previsión ha sido valorada en otras comunidades donde, en la modalidad de transporte por carretera, se ocupan de impulsar autovías: Pamplona-Orthez (que el gobierno de Navarra confía en abrir hacia 2015), Barcelona-Puigcerdá-Toulouse, eje europeo E-9 por los túneles del Cadí y Puymorens (con dudas sobre su impacto), y Lérida-Viella-Toulouse.

Esta última (A-14) es la más avanzada en la parte española, con el desdoblamiento del túnel de Viella ya superado su “cale”, si bien en la zona pirenaica se acondicionará en vía de doble sentido. Queda claro que se ha establecido una “competencia” entre territorios a fin de acoger este “tercer” paso que en primer término corresponderá a la nueva autovía hacia Viella.

Desde Aragón se ha analizado esta previsión y, ante los problemas en la carretera tras el túnel internacional por Jacetania, hay unanimidad política y social en reclamar un nuevo enlace desde Barbastro (al pie de la autovía A-22) que vincule a los ejes aragoneses (la citada A-22 y también la A-23) con el nuevo paso a Francia, sin renunciar a la demanda de adecuación de la RN134.

En cuanto al ferrocarril, Aragón mantiene una actividad permanente acerca de la TCP. El compromiso de realizar estudios previos y un análisis territorial y medioambiental de posibles trazados aún debe alcanzar resultados y, si los Presupuestos españoles para 2006 han abierto una partida expresamente asignada a la TCP, no ha sucedido otro tanto en Francia, que se ha inclinado por la comunicación de Lyon a Turín bajo los Alpes.

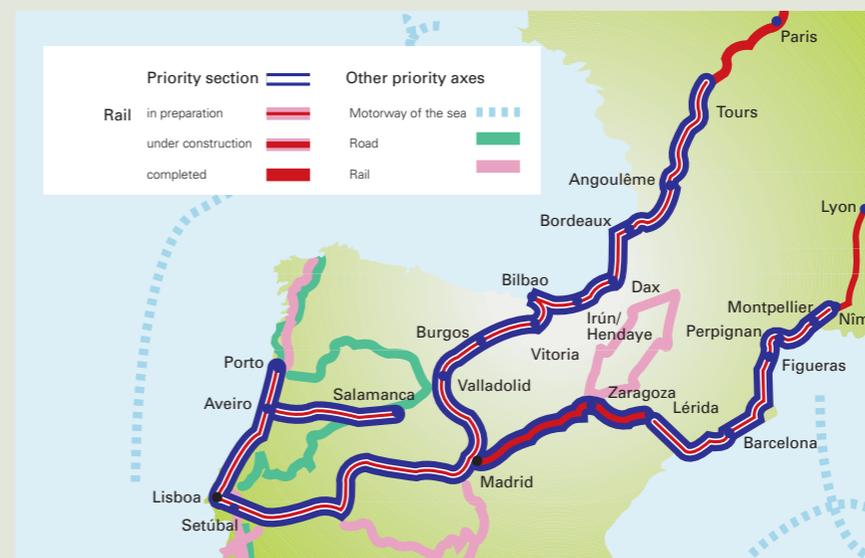
El indudable aval que supone la incorporación de la TCP a las Redes Transeuropeas tiene un valor relativo, pero supone el principal asidero y palanca sobre la que mover este proyecto, cuyo coste y plazos (15-20 años) para un túnel que podría prolongarse más de 40 km., no son superiores a otros como el de San Gotardo (Suiza) o Seikan (Japón) o la citada Lyon-Turín.

En cualquier caso, está fijada una fecha límite: 2010 y la revisión de las Redes Transeuropeas, en la que influirán varios factores. Entre ellos, las perspectivas presupuestarias de la UE 2007-2013, que afectarán a los fondos de cohesión. Para entonces, la TCP tiene que haber dado pasos firmes y sin retorno, ya que –aparte de las autopistas del mar– de manera similar a la “competencia” sobre los nuevos pasos por carretera, han surgido iniciativas en ferrocarril.

Se pueden señalar, en lo que interesa a Aragón y obviando otros (túnel de Salau), básicamente tres. La mencionada Fermed, potente asociación formada por empresas y entidades, que promueve un eje Algeciras-Duigsburg, comunicando plataformas de transporte terrestre, marítimo y fluvial. SEOPAN, asociación de las más importantes constructoras españolas, propone un plan que incluye dos ejes: el Mediterráneo y el Barcelona-Madrid-Algeciras (incorporaría a Zaragoza pero dejaría excluido a todo el Alto Aragón, con el efecto desequilibrante para nuestra Comunidad).

Finalmente, el proyecto New Opera, promovido por operadores de transporte y acogido por la Comisión Europea, para crear una red ferroviaria de mercancías a partir de las vías convencionales subutilizadas tras la entrada en servicio de los trazados de alta velocidad. A éstos se suman los estudios asumidos en el PEIT respecto a un nuevo eje transversal entre Lérida y Gerona.

Frente a esta diversidad, el informe de la Fundación CETMO señala que “no existe todavía una gran pro-



La Unión Europea contempla la TCP en su mapa de Redes Transeuropeas como “Otros ejes prioritarios”.

Fuente: Trans-European. TENT-T priority axes and projects (European Commission, 2005)

puesta de ámbito estatal consensuada y en la que se vuelquen todos los esfuerzos (...). Es necesario concentrar todos los esfuerzos en definir una solución consensuada y en presionar para su ejecución lo más rápidamente posible”.

Finalmente, todo se resume en dos conceptos: a) la apertura de nuevos pasos para el transporte hacia Europa es cuestión de Estado para España, que b) depende de decisiones políticas en primer lugar españolas. En este terreno, Aragón podría hacer valer argumentos de peso: situación geográfica en la vía más directa, armonización del desarrollo interior-periferia, estabilidad social y política, deudas históricas como el cierre del Canfranc...

Desde Aragón cabría seguir intensificando la colaboración con las autoridades, instituciones y entidades del sur de Francia; procurar una mayor presencia en Bruselas, incluso con la creación de un “lobby”; pero es también necesario, o podría decirse que prioritario, centrar los esfuerzos hacia Madrid, en breve plazo y en cada oportunidad (las revisiones periódicas del PEIT son una evidente).

#### Conclusiones

- Existe una gran incertidumbre sobre cuál será el esquema de transportes que articulará la relación entre la Península Ibérica y el resto del continente a través de los Pirineos. Aragón debe mantener sus legítimas aspiraciones y defender con el peso de los argumentos y de la lógica sus reivindicaciones, pues de cómo se resuelva la interrelación transfronteriza depende, en buena medida, su futuro. Y ello sin perder de vista que se trata de un asunto que trasciende lo local ya que, como aprobaron las Cortes de Aragón en junio de 2005, los pasos fronterizos por el Pirineo Aragonés son cuestión de Estado, y acordaron dirigirse al Gobierno central “requiriéndole con la mayor energía y énfasis para que por todos los medios diplomáticos y políticos, incluidos los atinentes a la Unión Europea, presione al Gobierno francés al objeto de que asuma un comportamiento distinto del que viene observando en las comunicaciones por carretera y ferrocarril que atraviesan el Pirineo aragonés, y con atención especial en la consideración de la travesía central ferroviaria por el Pirineo como cuestión imprescindible para Aragón y para el Estado”.

- España puede ver reducidas sus posibilidades de desarrollo si no se produce una adecuada solución al estrangulamiento de los tráficos terrestres transnacionales, por lo que ha de tener sus ideas muy claras y defender sus proyectos contra viento y marea. Actualmente, a la indefinición citada se une la proliferación de iniciativas que se plantean como alternativas a los proyectos del Gobierno, dispersando esfuerzos, ideas e intereses, en competencia interterritorial.

Todo ello dificulta claramente la labor del Gobierno ante Francia y las instancias comunitarias. Por ser una cuestión de Estado, España debe mantener muy claros sus objetivos y los proyectos que constituyen su apuesta.

- La actitud de los sucesivos gobiernos de Francia respecto a la permeabilización del Pirineo se sustancia en declaraciones bienintencionadas, pero habitualmente vacías de contenido y sin compromisos firmes, o por acuerdos que en realidad sólo suponen tímidos progresos. Es preciso que las autoridades galas tomen conciencia, por fin, de la necesidad de dar respuestas serias al problema que supone la saturación de los pasos transfronterizos.

- El problema del estrangulamiento de los pasos pirenaicos es de envergadura y repercusiones europeas. La solución debería tener la misma consideración. Consecuentemente, lo deseable -y difícil en la actualidad- sería que el marco legislativo, financiero y decisorio de la UE permitiera romper resistencias y captar voluntades en aras a un interés superior, para conseguir una permeabilización de la cordillera que conjugue la diversificación de opciones y de modos de transporte, asumiendo como punto de partida los proyectos recogidos de la Red Transeuropea de Transporte aprobada por la Comisión.

- El factor tiempo es determinante, y el momento es ahora, no dentro de veinte años. Entonces puede ser ya demasiado tarde. Todo ello referido a las comunicaciones transfronterizas en general, y a la TCP en particular. Este proyecto cuenta actualmente en España con consenso político, técnico y social –no así en Francia, cuyo grado de compromiso es aún muy difuso– y está respaldado por la Unión Europea y la Comunidad de Trabajo de los Pirineos. Si en los próximos cuatro años no se consiguen avances sustanciales, la TCP puede decaer definitivamente, algo que España no puede permitirse de ningún modo.

En definitiva, la Península Ibérica corre el riesgo de quedar relegada a un segundo plano en el concierto internacional debido a su enclavamiento en una ubicación excéntrica respecto al conjunto de la Unión Europea. Igualmente, Aragón no podría obtener ningún modo un aprovechamiento de su renta de situación y cualquier expectativa de reequilibrio territorial, así como la apuesta por la dinamización mediante la logística industrial e incluso la propia industria actual, se verían comprometidas. Es del todo imprescindible remediar esta indeseada situación, ya que conllevaría secuelas más que indudables sobre nuestro desarrollo social y económico. Las respuestas y las soluciones son evidentes, ya están sobre la mesa y sólo falta la decidida voluntad de acometerlas. Podemos asegurar que España, y con ella Aragón, se está jugando su futuro ■

## Comarca del Bajo Aragón

Coordinación: José Ignacio Micolau Adell  
y Teresa Thomson Llisterrí

Edición: Departamento de Presidencia  
y Relaciones Institucionales  
Colección Territorio, nº 18



La entrega número 18 de la colección Territorio está dedicada a una de las comarcas más señeras de nuestra Comunidad Autónoma: El Bajo Aragón, cuyas notas de identidad quedan perfectamente acuñadas en las 374 páginas del libro.

Como es preceptivo en todos los volúmenes de la colección, comienza este libro con una introducción al medio natural y a las transformaciones que sobre él ha ido realizando el ser humano a lo largo de los siglos. El río de la comarca por antonomasia, el Guadalupe, es analizado de forma

monográfica, así como las formaciones típicas de esta zona como son las "saladas", lagunas salinas que, junto a las de las vecinas comarcas de Monegros y Ribera Baja del Ebro, albergan ecosistemas únicos en Europa. No podía faltar un espacio dedicado a Francisco Loscos Bernal y a José Pardo Sastrón, dos de los más ilustres botánicos españoles, originarios del Bajo Aragón.

La Historia de la comarca se aborda con apartados que arrancan de los tiempos más remotos. No en vano esta fue una tierra pionera en las investigaciones arqueológicas en España. Es en la Edad Media cuando se comienzan a generar las características y la idiosincrasia que va a calificar al Bajo Aragón como una comarca compacta, y estas claves son analizadas aquí con rigor y con capítulos dedicados específicamente a la Concordia de Alcañiz y a los judíos de la Tierra Baja. La Época Contemporánea es rica en acontecimientos bélicos unas veces, como los episodios de las contiendas carlistas o la Guerra Civil de 1936, y económicos otras, como fue la industria aceitera que fue el motor de crecimiento de la comarca en los siglos XVIII al XX.

El Arte es analizado desde múltiples perspectivas, haciendo hincapié en aquellos periodos, estilos y manifestaciones estéticas más características del Bajo Aragón. Lo gótico y lo modernista son tratados con minuciosidad y constituyen dos estilos que toman especial carta de naturaleza en estas tierras. No quedan en el tintero cuestiones tan singulares como el barroco, el elenco de soberbias casas consistoriales bajoaragonesas, realizaciones de arquitectura popular como las neveras, o referencias a monumentos excepcionales como el Desierto de Calanda. Naturalmente, los artistas contemporáneos, con Luis Buñuel a la cabeza, no podían quedar fuera de esta visión panorámica de la rica creatividad del Bajo Aragón.

Enlaza perfectamente con este bloque el siguiente capítulo dedicado a las "Huellas de sus gentes", donde se repasan las aportaciones intelectuales e inmateriales que las diversas generaciones que han habitado esta comarca durante milenios han acumulado poco a poco hasta formar ese poso peculiar que impregna todo lo que tiene que ver con la Tierra Baja. La literatura, las lenguas, las leyendas, la semana santa, la alimentación y el aceite son los cimientos en los que reposa la fuerte personalidad del Bajo Aragón.

El último bloque de trabajos se dedica a analizar el presente y el futuro de la comarca, partiendo de una radiografía en cifras que evidencia los puntos fuertes y débiles. Se complementa con una visión de la estructura económica del Bajo Aragón, y desde esta óptica se hace hincapié en los recursos endógenos como el melocotón de Calanda, el aceite y los valores culturales de la comarca, a partir de sus museos y centros de interpretación.

Cierra este volumen el habitual apéndice estadístico y una completa visión de cada una de las poblaciones que componen la Comarca del Bajo Aragón.

## Comarca de Ribera Baja del Ebro

Coordinación: Pilar Bes Gracia  
y Javier Blasco Zumeta

Edición: Departamento de Presidencia  
y Relaciones Institucionales  
Colección Territorio nº 17



Una comarca más vez la luz en la colección Territorio. Esta vez le corresponde a la Ribera Baja del Ebro que desde el área de influencia de la ciudad de Zaragoza se extiende hacia oriente, vertebrada por el retorcido curso del Ebro que pasa de las llanuras abiertas de Pina, Quinto, Gelsa y Velilla a los encajados meandros de Cinco Olivas, Alborge, Sástago

y Escatrón. Toda la comarca está regida por la paradoja del río y de la sequedad más extrema, pues al hilo vivificante que dejan las huertas tradicionales, pegadas a las orillas del Ebro, se le oponen inmensas superficies del secano más feroz, montes y valles que ven cómo el agua pasa a sus pies sin poder aprovecharla.

La panorámica que muestran los treinta y seis autores que han colaborado en este volumen es sumamente completa y refleja a la perfección los rasgos característicos y cohesionadores de esta comarca. El medio natural, como queda dicho, muestra brutales contrastes y por lo tanto una diversidad geológica y biológica únicas que es de vital importancia para comprender las singularidades de la Ribera Baja del Ebro. A las formaciones yesíferas se les concede una especial atención, así como al río Ebro en su papel de modelador del paisaje, y a los endemismos animales, caso del crustáceo *Candelacypris aragonica*, presente sólo en las lagunas saladas de Sástago.

La Historia está reflejada por estudios que se remontan a los testimonios más remotos de la presencia del ser humano en estas tierras, con hincapié en las etapas ibérica y romana. Aquí, en Velilla de Ebro, se situó una de las ciudades más importantes de la Hispania romana: la Colonia Celsa. La Edad Media es repasada de forma sintética, con especial mención a la minoría judía presente en Pina, Quinto y Sástago, y al monumento medieval más importante de la comarca: el monasterio cisterciense de Nuestra Señora de Rueda, en Sástago. La Edad Moderna viene marcada por el control señorial de los distintos pueblos de la zona y la fuerte presencia morisca con sus problemas de convivencia y las funestas consecuencias económicas derivadas de la expulsión. Se termina el repaso histórico por una de las características de la Ribera Baja, como es el asociacionismo agrario, que puede ser considerado como un primer estadio de convivencia supramunicipal. El mudéjar y el monasterio de Rueda son los grandes protagonistas del apartado dedicado al arte en esta comarca, complementado con un cuidado y riguroso capítulo dedicado a las artes en el Renacimiento y el Barroco.

Pero si en un apartado de esta obra queda reflejada la esencia de la Ribera Baja, es en el dedicado a las huellas de sus gentes. La arquitectura popular, los usos y costumbres, los oficios casi olvidados, la indumentaria tradicional y las relaciones entre el hombre y el río, suponen un compendio del verdadero espíritu que une a estas poblaciones.

Termina el libro con una perspectiva de las claves del presente y el futuro de esta zona: industria, agricultura servicios sociales y respeto al medio ambiente, son el soporte en que se apoya un crecimiento sostenible de la Ribera Baja del Ebro. No faltan los consabidos anexos dedicados a glowar cada una de las poblaciones que conforman esta comarca, así como las tablas confeccionadas para este fin por el Instituto Aragonés de Estadística.

### *Datos básicos de las comarcas de Aragón. Año 2004*

Editado por el Centro de Documentación e Información Territorial de Aragón y el Instituto Aragonés de Estadística

Depósito Legal: Z-3424-2004

Edición: Diciembre de 2004



Esta publicación constituye la continuación y actualización de la realizada con el mismo nombre en el año 2001. Consta de 33 encartes en formato DINA-3, uno por cada una de las

comarcas de Aragón. En cada uno de ellos queda reflejado por una de las caras la ficha identificativa de cada comarca, los municipios que la componen con su población, su ubicación cartográfica en Aragón y un mapa detallado de la comarca en cuestión.

En la otra cara se disponen ordenadamente datos relativos a población con indicadores demográficos de varios tipos y comparativa con Aragón, pirámide de población y evolución de la misma desde 1900 hasta 2003. El resto de datos estadísticos comarcalizados se refieren a equipamientos sociales, educación, valor añadido bruto comarcal, participación sectorial en el VAB, empresas por actividad principal, empresas por tamaño, turismo, evolución del empleo, composición del empleo, paro registrado, espacios protegidos, superficies ocupadas, ganado y principales cultivos.

Con esta edición de los datos básicos de las comarcas de Aragón se pretende disponer de forma masiva de una información estadística imprescindible para la planificación de iniciativas públicas y privadas a lo largo de nuestro territorio.

# La ruta del silencio.