

**INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LOS PIRINEOS.
LA PERSPECTIVA DEL GOBIERNO DE ARAGÓN:
EL PROYECTO DE LA TRAVESÍA FERROVIARIA
CENTRAL DE LOS PIRINEOS**

Es importante comenzar resaltando el papel que las infraestructuras ferroviarias desempeñan en la actualidad en el contexto del sector del transporte, especialmente en los últimos años en nuestro país, donde las inversiones en red de alta velocidad o ferrocarriles metropolitanos han alcanzado cifras destacables.

Ello se debe a numerosos motivos que se irán exponiendo a lo largo de las ponencias de estos días. En concreto, en la exposición que nos ocupa, se esgrimirán factores tan variados como las ventajas medioambientales, el cumplimiento de los objetivos comunitarios presentados en el Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea, tales como la potenciación del modo ferroviario en detrimento del crecimiento desmesurado del tráfico por carretera, la consiguiente mejora de la capacidad de las redes de transporte, la comodidad, la viabilidad técnica, la versatilidad ...etc.

Es precisamente la perspectiva ambiental la que necesitamos para situarnos en el escenario de nuestro proyecto: LOS PIRINEOS.

Para ello, es necesario subrayar que cuando, desde Aragón, hablamos de los Pirineos, lo hacemos partiendo de un concepto de montaña integral, desde la zona mediterránea a la zona atlántica. Para Aragón, los Pirineos son, en cualquier caso, una barrera existente pero que es necesario permeabilizar.

Por supuesto, la preservación del espacio natural y cultural que hemos heredado ha de ser un tema capital, y, en este sentido, el presente texto estará

centrado en el papel del ferrocarril como eje central de este desarrollo, algo que coincide con la visión actual de la Unión Europea.

La cuestión de la equiparación de los Pirineos con los Alpes se convierte en algo recurrente, elemento de comparación constante a la hora de analizar el tránsito de viajeros y mercancías en una y otra cadena en diferentes horizontes, cuando, sin embargo, nos encontramos muy lejos aún de alcanzar la situación de los Alpes.

Mi planteamiento es, de cualquier manera, el de una visión global, de conjunto, examinando y explicando qué es lo que está ocurriendo del Mediterráneo al Cantábrico, de lado a lado del macizo, exponiendo muy brevemente algunos de los planteamientos del Libro Blanco sobre el Transporte de la Comisión Europea y resumiendo algunas de las soluciones que, desde el Gobierno de Aragón, observamos, no con subjetividad o parcialidad, sino desde un mayor conocimiento de nuestra parte central del macizo.

1. INFRAESTRUCTURAS Y EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN LOS PIRINEOS.

Para comenzar quiero realizar un breve esbozo de la evolución del tráfico de mercancías a través de los Pirineos en los últimos quince años.

Mientras que el ferrocarril se ha estancado de manera clara -el transporte de mercancías por este medio no ha aumentado en los últimos años-, la evolución del transporte por carretera es claramente positiva, con un incremento anual del 6 al 8%. Este aumento ha tenido una repercusión directa en el PIB español, que ha crecido un 3% en los últimos años, acercándose poco a poco al europeo. En otros términos, de los casi cien millones de toneladas de mercancías que cruzan anualmente la frontera España-Francia, sólo el 4,5% lo hace en ferrocarril, mientras que el 95,5% restante lo hace por carretera.

En 1985, entre 3.000 y 4.000 camiones atravesaban los Pirineos diariamente. En el año 1998 las cifras rondaban los 14.000 o 15.000 camiones diarios. Con los datos de 2002, son 17.000 los camiones que cruzan la frontera por los extremos oriental y occidental, es decir; la Junquera y el paso de Irún. Con

estos datos constatamos el hecho de que los Pirineos acogen un enorme tráfico de mercancías, pero, además, que estas cargas transitan casi de forma exclusiva, por los extremos.

En los extremos del macizo hay autopistas como la A-7 hacia La Junquera, el entorno del gran Burdeos o el corredor del Ródano que se encuentran colapsadas y por las que, en determinados tramos horarios, circulan sólo camiones. En este sentido y, a pesar de los esfuerzos que se realicen para mejorarlas o ampliarlas, es más que probable que queden de nuevo colapsadas en poco tiempo, de forma que ni siquiera a través de ellas podran desplazarse las mercancías que, en proyección, se habrán de transportar los próximos años.

Al principio he citado la comparación que, con frecuencia, se realiza entre los Pirineos y los Alpes. Si comparamos ambos macizos en lo que se refiere al tránsito de mercancías, observamos que el nivel de tráfico en el caso de los Pirineos es mucho mayor que en los Alpes, a pesar de que, por cada aproximadamente seis pasos alpinos, solamente existe un paso en los Pirineos. En definitiva, mientras la zona pirenaica soporta un volumen de mercancías superior, el nivel de infraestructuras es seis veces inferior.

En cuanto al ferrocarril, la situación es aún peor que la de la carretera. Los 4,5 millones de toneladas de mercancías que atraviesan por este modo cada año la barrera pirenaica hacia Francia, lo hacen también en este caso exclusivamente por los extremos. El ferrocarril de la Tour de Carol por Puigcerdà transporta sólo algunos trenes de viajeros, mientras que, por lo que respecta al de Canfranc, lleva treinta y tres años cortado en el lado francés.

No disponemos, pues, de ninguna infraestructura ferroviaria digna de mención en el corazón de los Pirineos, necesitamos travesías ferroviarias con túneles de baja cota, las infraestructuras existentes necesitan mejoras urgentes y, en casos como el de Canfranc, es necesario la modernización y reapertura de la línea.

Es evidente el desarrollo de un alto nivel de traspaso de mercancías allí donde las infraestructuras han demostrado ser más eficientes; es el caso de los

intercambios transversales entre Cataluña y Navarra, entre Aragón y Cataluña, o entre Aquitania y Midi-Pyrenées. Pero no observamos apenas intercambios entre los territorios al norte y al sur de los Pirineos.

Allí donde existen suficientes infraestructuras, el intercambio de mercancías se incrementa. Parece evidente, pues, que es fundamental desarrollar, en sentido vertical, nuevas infraestructuras y mejorar las existentes. Si no lo hacemos, no existirá intercambio de mercancías ni tampoco desarrollo. Esta situación de retraso y abandono es más grave aún en el caso aragonés donde los Pirineos constituyen la zona interior de nuestro territorio. Los Pirineos son, para España, el medio de comunicación fundamental con el norte de Europa, pero también, para el Magreb es el eje de su relación comercial con el continente europeo.

Desde la percepción de esta importancia, de esta centralidad, los Pirineos necesitan de propuestas por parte de los gobiernos centrales y de la Unión Europea desde el punto de vista de la financiación.

2. PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TRAVÉS DE LOS PIRINEOS: LAS PROPUESTAS DEL GOBIERNO DE ARAGÓN.

Las soluciones que desde Aragón pretendemos aportar se basan en nuestro conocimiento de los Pirineos centrales y se resumen en los siguientes aspectos:

2.1. La perspectiva futura del transporte a través de los Pirineos. Datos de la evolución del tráfico.

El incremento del volumen de mercancías que atravesará los Pirineos previsto en los próximos 15 años es de entre 100 y 150 millones de toneladas. La carretera podrá absorber unos 45 o 50 millones de toneladas, lo que significa un incremento de unos veinte mil camiones en los pasos pirenaicos. Ello no puede hacerse a costa de la duplicación de los carriles de las actuales autovías porque, en términos de sostenibilidad, resulta prácticamente imposible de justificar.

El ferrocarril, mientras tanto, absorbe, en la actualidad, una cuota mínima del 4%. Si esta situación se mantiene, es decir, si en el reparto de este incremento de 100 a 150 millones de mercancías, el ferrocarril no es capaz de asumir el reto de servir de alternativa a la carretera, la cadena se habrá roto y habremos fracasado.

De esta manera, el ferrocarril habrá de asimilar del orden de 35 a 50 millones de toneladas hasta el año 2020, y no sólo a través de la mejora o duplicación de los pasos de los extremos, que sólo podrán captar 12 millones de toneladas de mercancías.

La alta velocidad, por otra parte, no es compatible con las mercancías pesadas, sólo podrán transportarse mercancías ligeras en la medida en la que las características de las infraestructuras y el nivel de inversión necesario para ellas, no permiten utilizar un tipo de vía, alineado con una precisión altísima, diseñado para el tránsito de trenes a velocidades de 350 kilómetros por hora, para un tipo de transporte que causaría unos daños extraordinarios a la línea ferroviaria de alta velocidad.

En resumen, deberemos hacer pasar, llegado el caso, hasta 50 millones de toneladas de mercancías a través de los Pirineos, y no disponemos de las infraestructuras necesarias para ello. Se impone, pues, un esfuerzo de planificación.

Los datos nos dicen que en 1995, por cada mil toneladas que se transportaron por kilómetro, los costes externos asociados a la carretera –polución, muertes, etc.- fueron de unos 128 euros. Mil toneladas de mercancías en ferrocarril supusieron un coste externo de 10 euros por kilómetro. Los datos totales indican que, en el año 1995 en el conjunto de la Unión Europea, se gastaron 530 millardos de euros para sufragar los costes externos asociados a la carretera.

En el caso concreto que nos ocupa, el paso del istmo pirenaico, 50 millones de toneladas de mercancías, durante 20 años, y considerando los aprox. 200

kilómetros entre Zuera (Zaragoza) y Agen, en ferrocarril tendrá unos costes externos de unos 2.000 millones de €, entre la rótula del Sur y la del Norte. Las Mismas mercancías por una vía rápida o autovía, darán unos costes internos de unos 25.600 millones de €. De manera clara estamos hablando de 4 veces más que lo que cuesta económicamente generar la travesía ferroviaria.

Un dato de última hora sobre este tema de costes externos. El estudio-informe ExternE encargado por la Comisión Europea y hecho público al final de este pasado verano, asegura que sólo en Alemania, en 1.998, los costes externos totales, correspondientes al sector del transporte, se elevaron en conjunto a 33.000 millones de €. Lo que representa el 1,7 % del PIB alemán de ese año, e incluye los accidentes, el ruido, las emisiones de CO2 y la contaminación general atmosférica. Los autores del estudio destacan que existen puntos aún sin resolver y que la investigación actual sobre el impacto de la contaminación en la salud, por ejemplo, tendrá un influjo significativo sobre los futuros descubrimientos.

Hasta el presente, en general los transportes no han estado pagando esos costes externos asociados y esto, todos lo sabemos, será parte del centro de discusión de los próximos años en el conjunto de la U.E., el cómo tarifamos en los transportes tanto esos costes externos mencionados, como el propio uso de las infraestructuras. El poder político, cada uno en su ámbito de responsabilidad, deberá decidir cómo reparte en el futuro esa nueva fuente de ingresos, que procedente de los transportes deberá revertir en su beneficio en la mayor medida posible.

El objetivo, en cualquier caso, es ser capaces de absorber el tráfico futuro de mercancías a través de los Pirineos sin realizar obras que puedan estropear la riqueza intrínseca de un territorio que es necesario proteger y mimar, pero dotándonos de las suficientes infraestructuras que aseguren un futuro desarrollo armónico en el conjunto de la U.E. y en el de aquellas zonas adyacentes de máximo interés (claramente nos estamos refiriendo a la península Ibérica y el Magreb)

2.2. EL ESTANCAMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS.

El volumen de mercancías que atraviesa los Pirineos a través de las líneas ferroviarias se encuentra, como he mencionado más arriba, estancado. Cabe preguntarse cuáles son las razones de este estancamiento.

Un ejemplo paradigmático de esta situación de atrofia es el complejo ferroviario de la terminal de mercancías de Portbou, en la frontera entre Cataluña y Francia. Se trata de un entramado incrustado entre montañas, difícilmente superable y mejorable, una tela de araña inmensa donde se intercambian las mercancías en la frontera, que funciona de la siguiente manera: en tanto los anchos de las vías son diferentes, los trenes tienen que pararse uno al lado del otro para que los porta-coches o los contenedores sean bajados de un tren y subidos al otro.

Pero esto ocurre sólo en el caso de trenes de mercancías manejables, como el transporte combinado o el de los vehículos. En el caso de mercancías generales, los vagones son levantados con gatos hidráulicos y los ejes soltados y sacados de uno en uno, mientras el otro extremo es insertado en el eje del ancho contrario, europeo o ibérico.

De esta manera, en Cervere, uno a uno, tren a tren, se realizan estas operaciones en miles de ejes ferroviarios de diferentes alturas, anchos, nacionalidades, etc. Este proceso encarece el procedimiento en extremo y provoca que resulte extremadamente difícil que el volumen de mercancías que atraviesa la frontera por ferrocarril haya aumentado durante los últimos quince años.

Este ejemplo es sólo el de Portbou, en el interior, la Tour de Carol es un tren de montaña, y el de Canfranc, como he mencionado, está cerrado en el lado francés. El ferrocarril, una solución que permite el desarrollo sostenible y no poluciona, no puede desarrollarse. ¿Cuáles son las alternativas posibles? ¿Cómo podemos permeabilizar los Pirineos?

2.3. LOS FERROCARRILES DE MONTAÑA.

Por lo que se refiere a la situación ferroviaria de los Pirineos Centrales, el elemento con el que contamos en la actualidad es el ferrocarril de Canfranc, inaugurado en 1928 por Alfonso XIII y el presidente francés Gaston Doumergue, con un recorrido bastante complicado, fundamentalmente de montaña, cuya cota es de 1.100 metros, y que hubo de ser cerrado en su vertiente francesa debido al trágico accidente ocurrido en el Puente de l'Estanguet. Además, en los últimos años los servicios Huesca - Canfranc han sufrido innumerables problemas; descarrilamientos, un escaso nivel de mantenimiento y unas condiciones de explotación acordes con la situación actual de esa infraestructura: Deficiente.

La inversión de urgencia prevista es de unos 400 millones de pesetas a pesar de que se trata de un ferrocarril que transcurre desde Huesca hasta Canfranc, una línea de más de 120 kilómetros. Sin duda, una inversión escasa para un ferrocarril de montaña que incluso presenta túneles helicoidales -un diseño de principios de siglo-, con pendientes de hasta el 40 por mil, que necesita ser electrificado, y que, en el tramo francés está cerrado desde 1970 debido al accidente mencionado y pese a que existe desde el año 1906 un convenio internacional entre España y Francia que compromete el funcionamiento de esta línea.

Desde el Gobierno español se han planteado algunas mejoras entre Huesca y Zaragoza, fundamentalmente incluyendo los 85 kilómetros que separan ambas ciudades, como una antena de la Alta Velocidad, y construyendo una vía de ancho estándar de la International Union for Railways (UIC) que transcurre paralela a la antigua vía de ancho ibérico.

Se trata de una inversión de 250 millones de euros en total, sumando lo correspondiente a la plataforma, la infraestructura, la vía -160 millones de euros- y lo correspondiente a la electrificación (catenaria de 25.000 kilovoltios adecuada al estándar europeo), comunicaciones y seguridad. Las obras se encuentren prácticamente finalizadas.

Entre Tardienta y Huesca, sin embargo, la idea del gobierno español es invertir menos, y ha apostado por una solución mixta y más bien parcial, la del tercer carril, algo que, hasta ahora, sólo se ha puesto en marcha en esta línea, construyendo una vía de ancho UIC que convivirá con el ancho ibérico. En cualquier caso, este punto está 120 kilómetros antes de la frontera con Francia, de manera que impide el paso sencillo de mercancías.

2.4. EL PROYECTO PRIORITARIO DE ARAGÓN: LA TRAVESÍA CENTRAL DE LOS PIRINEOS.

Por iniciativa del Gobierno de Aragón y en el marco de un ambicioso programa operativo europeo, en colaboración con regiones francesas y portuguesas, se impulsa un proyecto fundado en la permeabilización de los Pirineos mediante una TRAVESÍA FERROVIARIA.

El objetivo de este proyecto es demostrar la viabilidad técnica y económica de una travesía de gran capacidad que atravesará los Pirineos mediante la construcción de un túnel de base, de aproximadamente unos 40 kilómetros, que permita el paso de trenes de 1.500 toneladas y 750 metros de longitud, con pendientes no mayores de 13 milésimas. De esta manera, evitaríamos que, una vez llegado a la frontera, el tren haya de ser partido o su tracción reforzada para subir cotas como las de Canfranc.

Desde la Dirección General de Energía y Transportes de la Unión Europea se ha fijado la fecha del año 2020 como plazo para que exista una infraestructura ferroviaria que, por sí sola, permita el tránsito de unas 18-20 millones toneladas al año inicialmente, y hasta 50 millones de toneladas anuales en un escenario posterior. Esta infraestructura ha de situarse en el centro del macizo pirenaico ya que, con esta solución, podemos llegar a descongestionar el tráfico que, como ya he mencionado, discurre fundamentalmente por los extremos. De esta manera, en el caso de que éstos quedaran colapsados, los túneles de baja cota actuarían como válvula de escape, fluidificando el tránsito hacia el centro. Así, a los veinticinco trenes que pasan por los extremos de los Pirineos, tanto de viajeros como de mercancías, podríamos añadir otros 200 trenes más de

tipo europeo -1.500 toneladas y ochenta vagones- por el centro mismo de la cadena montañosa.

El Estudio Informativo se ha realizado a lo largo de todo el Pirineo aragonés, desde el valle del Aragón, hasta el Corredor de la Noguera Ribagorzana. Se han observado todas las posibilidades desde el punto de vista de los costes, la longitud, las características geológicas, hidrológicas, impacto territorial, etc, analizando hasta diez posibilidades diferentes y, depurando las alternativas para obtener al final dos soluciones aptas para desarrollar al nivel de proyecto definitivo. Ninguno de los dos corredores elegidos atraviesa zonas protegidas por la legislación estatal o autonómica, tan sólo algunos de los denominados Lugares de Interés Comunitario (LIC), zonas que con una adecuada intervención son fácilmente preservables.

El corredor nace en Zaragoza. El paso por la barrera natural pirenaica se materializa en un túnel de baja cota, de aproximadamente 40 kilómetros de longitud y situado a unos 2.000 metros de profundidad, que emboca en el área de Biescas y que mantiene incólume e intacto el macizo central de los Pirineos desplegando, además, una infraestructura que garantiza el desarrollo futuro.

Ello permite, por otra parte, el transporte de mercancías a través de un túnel bi-tubo, con galerías de conexión cada 250 metros, y un coste final de unos 3.000 millones de euros para el tramo entre Zaragoza y la vertiente francesa, en Pierrefitte-Nestalás, a lo que habrá que incrementar otros 2.000 millones de euros para el tramo francés desde Pierrefitte a Agen, donde enlazaría con los corredores a Burdeos, a Toulouse y al norte.

El grupo de alto nivel presidido por el Sr. Van Miert a propuesta de la Comisión Europea, ha procedido a la revisión de las orientaciones de la red transeuropea. La conclusión alcanzada por este grupo de trabajo en relación con el proyecto de la travesía ferroviaria de Vignemale, incluida en el Libro Blanco de Transporte como proyecto potencial a añadir a la original lista de Essen, es que se han de proseguir los estudios dirigidos a concretar técnicamente este proyecto. Está realmente convencido de su necesidad, manifestando indudablemente que la decisión final está sobre la mesa de los gobiernos

español y francés, cuya misión será elevar ante las instituciones europeas la propuesta, defendiendo con los planteamientos más sólidos, la viabilidad técnica y económica de este proyecto ferroviario.

Dicho planteamiento fue reforzado, al incluir la travesía ferroviaria dentro de la propuesta de RTE-T presentada por la comisión a primeros del pasado Octubre, para el horizonte del año 2020, como parte constituyente del nuevo eje de mercancías Sines-Madrid-París, el proyecto número 16 de los propuestos para la nueva lista revisada de Redes Transeuropeas. Propuesta que fue aceptada por el Consejo de Ministros de Transportes de la UE, por el Parlamento y el Consejo Europeo. Incluso dicho proyecto fue aceptado en el reciente informe del CIADT francés de Diciembre de 2003, como un proyecto necesario a incluir en su esquema de infraestructuras, aunque la fecha de puesta en servicio fue alargada hasta el año 2025