

## LOS AGENTES ECONÓMICOS Y SOCIALES ANTE EL RETO DEL TRANSPORTE DEL SIGLO XXI- Francisco Catalán

Las **infraestructuras de transporte** son un elemento determinante del desarrollo endógeno y de la posición competitiva de un territorio ya que guardan una estrecha relación con el funcionamiento del sistema productivo, al facilitar el movimiento de personas y mercancías, al mismo tiempo que son un instrumento básico de las políticas que tienden a vertebrar los territorios y a favorecer su competitividad y crecimiento.

**Aragón** es una región localizada en el Valle medio del Ebro, enclavada en el centro geográfico de un potencial polígono económico Madrid, Bilbao, Valencia, Toulouse, Pau y Barcelona. No obstante, **esta localización privilegiada no está lo suficientemente explotada, el peso económico del sector Transportes y Comunicaciones en Aragón es menor a la media española**, suponiendo escasamente un 2,84% del total nacional (recordemos que Aragón supone un 9,4% del territorio nacional y un 3% de la población). **Además, en los últimos tres años se ha producido una caída muy importante en el empleo**, de un 9%, pasando de 23.287 ocupados en 1.996 a 21.300 en 1.999. De la misma forma, **se observa un déficit inversor en todos los sectores, a excepción del AVE.**

Ante todos estos hechos aparece de forma patente la **clara necesidad de una Política de Transportes y Comunicaciones en Aragón**, basada en la complementariedad de modos, la vertebración del territorio y generadora de empleo en la Comunidad Autónoma.

### 1. Las comunicaciones trasfronterizas entre Francia y España

La barrera geográfica que suponen los Pirineos ha supuesto históricamente una importante restricción e impermeabilidad a los intercambios entre Francia y España y, consiguientemente, dificultades de vertebración en las comunicaciones trasfronterizas de los territorios y barreras al desarrollo económico de las regiones.

Desde la incorporación de España y Portugal a la Unión Europea en 1986 se ha producido una multiplicación de los intercambios de mercancías y del tráfico de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa. En la actualidad el movimiento de **viajeros a través de la frontera franco-española se eleva a unos cien millones de trayectos** (para el conjunto de los tres modos, carretero, ferroviario y aéreo), mientras que **el tráfico de mercancías se elevaba a 91,5 millones de toneladas.**

El **tráfico ferroviario de mercancías** supone un 8% de ese tráfico, canalizándose por el paso mediterráneo de **Port-Bou** (4,5 millones de Tm) y el atlántico de **Irún-Hendaya** (3 millones de Tm), con las retenciones y la congestión que supone el cambio de ancho de vía y el trasvase de la carga con una paralización por estos conceptos de veinticuatro horas.

El **transporte de mercancías por carretera** alcanza los 84 millones de Tm, un 91% del total, lo que suponía un tráfico diario de unos 14.000 camiones por la frontera. Los puntos más importantes son los pasos costeros de **Le Perthus**, en el mediterráneo, y **Biriatou-Irún-Hendaya**, en el atlántico, que en el primer semestre de 1999 eran recorridos por 7.000 y 6.500 camiones/día respectivamente, y que ya sufren en la actualidad problemas de congestión y saturación, estableciéndose restricciones de circulación en determinados períodos del año.

Los **pasos costeros, tanto por carretera como por ferrocarril**, suponen un 93% del tráfico total, mientras que el 7% restante, que utiliza solamente la carretera, plantea serios problemas. Con cinco millones de toneladas en 1997 corresponde a 224.000 camiones al año. Somport (1,8 millones de Tm), Viella (1,7 millones de Tm), Puimorens-Cadi (1,5 millones de Tm), debido a la ausencia o

el valor poco elevado de los peajes o la saturación de las rutas costeras constituyen rutas cada día más frecuentadas. Los fenómenos de contaminación acústica, luminosa y medioambiental, al mismo tiempo que los problemas derivados de ser carreteras no preparadas para el tráfico intensivo han ido aumentando.

Si el crecimiento de los intercambios a través de los Pirineos se mantiene al ritmo de los últimos años, a pesar de la adecuación de las vías actuales, **se prevé un colapso de las rutas costeras dentro de 10 años**. Según previsiones para el año 2010 se prevé un tráfico de mercancías por la frontera hispano-francesa de un volumen de 136,06 millones de toneladas, que supone un aumento del 50% respecto al año 1997 y del 70% respecto a 1994. Del total, 126 millones se realizaría por pasos costeros. **Habría que plantear la necesidad de revisar los sistemas de transportes y, por lo tanto, repartir las cargas y los pasos fronterizos.**

**Potenciar un corredor central es una necesidad imperiosa** para solucionar los problemas de congestión y saturación de los dos pasos costeros transfronterizos. Vale como ejemplo que en los Alpes, con zonas de dificultad orográfica comparable a los Pirineos, el flujo de mercancías transita en el límite de Italia a través de cuatro puntos fronterizos ferroviarios y siete carreteros.

**Este eje estratégico transfronterizo entre España y Francia conectaría el arco mediterráneo y el sur francés descongestionando los pasos territoriales existentes y contribuiría a lograr una mejor vertebración del espacio en la Unión Europea. Supondría una conexión directa de Aragón con la diagonal continental de la Unión Europea y sería un paso factible para el movimiento de personas entre Centroeuropa y el Norte de África, si cabe más directa que el Estrecho con países como Argelia y que supondría una vía alternativa de descongestión para Madrid, al mismo tiempo que establece un nexo de unión que mejore los tráficos de mercancías con Portugal.**

Esta vía de comunicación también contribuiría a dar salida a los futuros intercambios comerciales de la Unión Europea con el Norte de África. Los intercambios entre África del Norte y Europa van creciendo de forma bastante rápida en los últimos años, y se prevé un importante crecimiento para los próximos. Existe un importante potencial de crecimiento del tráfico entre Europa y África del Norte pasando por los Pirineos, por lo que este tercer corredor facilitará estos intercambios, que entran en la lógica de los acuerdos formalizados entre la UE y los países vecinos del Sur.

## **2. Sector del transporte por ferrocarril**

El Ferrocarril necesita recuperar cuota de mercado, porque se ha desinvertido en las últimas décadas. La red de alta velocidad permite volver a creer en el ferrocarril, aunque necesita una apuesta decidida en la potenciación de la red ferroviaria que atraviesa la región y nos conecta con la frontera francesa.

Desde que en 1970 se cerró al tráfico el **ferrocarril internacional por Canfranc** en la parte francesa, su reapertura se ha convertido en una reivindicación recurrente en el sur de Francia y en Aragón. **En la actualidad la conexión ferroviaria por el Pirineo Central a través del paso de Canfranc se configura como una vía férrea fundamental** de conexión entre el arco mediterráneo y el sudoeste francés, que además contribuye a la mejora de las comunicaciones con Portugal.

**La reapertura del Canfranc aliviaría la congestión de los pasos fronterizos con Francia, apostando por la intermodalidad o complementariedad entre los distintos modos de transporte. El eje europeo E07 debe ser considerado como un eje mixto carretera-ferrocarril, al menos en su tramo pirenaico, entre Huesca y Pau, en el que el ferrocarril debe imponerse para el transporte de mercancías a larga distancia. La mayor parte del tráfico de mercancías se realiza con camiones que, ante la saturación de los pasos en ambos extremos del Pirineo,**

**comienzan a utilizar las carreteras que atraviesan el centro de la cordillera, creando serios problemas al medio ambiente.**

Es necesario garantizar un tránsito fluido a través de los Pirineos y la solución se encuentra en fomentar la utilización del ferrocarril, reequilibrando el peso de ambos tráficos, carretero y ferrocarril, que suponen en la actualidad respectivamente el 92% y el 8%, a diferencia de la media europea, donde el ferrocarril representa un 14% del tráfico total, y del tráfico en los Alpes, donde los porcentajes alcanzan el 75% en Suiza, el 30% en Austria y el 25% entre Francia e Italia.

También se configura como **un instrumento esencial** para dar **salida a la industria del valle del Ebro y del Levante**. Valga como ejemplo el importante tráfico generado por la factoría Opel España en Grisén, que en la actualidad mueve un volumen de toneladas tan significativo como los de Hendaya y Portbou, es ahora canalizado por estos pasos ferroviarios, al igual que el que tiene origen en la Ford de Almusafes.

Además, contribuiría a **paliar el aislamiento de los territorios centro-pirenaicos y conectar con el resto de Europa, mejorar el tráfico de cereales y cítricos por la frontera**, al mismo tiempo que se configura como un **valioso aliado para el turismo de nieve**.

Estos datos son muestra del tráfico posible a canalizar por el ferrocarril en el norte de Aragón, al que se uniría el potencial paso de mercancías desde el norte de África.

**La prolongación de la vía de ancho europea hasta el nudo ferroviario de Zaragoza se impone como complemento indispensable** para la reapertura de la línea. En el caso de la reapertura de la línea se prevé un tráfico de mercancías de 3,5 y 5 millones de toneladas anuales. No obstante, aliviaría la situación de saturación de los pasos fronterizos entre Francia y España de una forma ecológica y eficiente a en un plazo de tiempo reducido, al mismo tiempo que es una alternativa razonable que puede dar cobertura a una demanda potencial de transporte de mercancías que en sus primeros años necesitará consolidarse.

Los últimos estudios realizados en Francia y España demuestran que la reapertura y la modernización de toda la línea hasta Valencia es técnica y económicamente viable. Por eso, el Gobierno francés ha convenido incluir la reapertura del Canfranc en sus planes a realizar en los próximos años. Ahora, para que se haga realidad solo falta el compromiso del Ejecutivo español por la rehabilitación del tramo Canfranc-Zaragoza. Si el Gobierno español se compromete a lo largo de este año, la reapertura del Canfranc podría ultimarse en el año 2004.

**Existe otro proyecto de vía férrea complementario al anterior** que se configura como una propuesta de futuro, ya que se ejecutaría a un plazo de tiempo mayor, en el horizonte del año 2.020, y que partiendo de Sabiñánigo y pasando por Biescas, enlazaría con Francia a través del macizo de **Vignemale**. El objetivo sería construir un túnel de unos 40 kilómetros, perforando el Pirineo a baja cota (a 884 metros de altura en la parte española y a 510 metros en la parte francesa).

Esta travesía favorecería el desarrollo del transporte combinado y permitiría la conexión de las plataformas multimodales de Zaragoza, Valencia, Madrid, Algeciras, Lisboa, Toulouse y Burdeos. Asimismo, dará respuesta a un problema real ante el riesgo de congestión en los dos pasos de los extremos que, por sí solos absorben más del 90% de los intercambios por el Pirineo, junto a factores relacionados con la reducción de los impactos medioambientales.

Las proyecciones futuras de tráfico auguran un espectacular incremento en el tráfico de viajeros y mercancías en la frontera hispano-francesa, que en el horizonte del 2010 se prevé un aumento del 62% con respecto a 1993 y en el 2030 de un 144%. El tráfico de mercancías ya experimentó un crecimiento importante en los años 80, y según las proyecciones disponibles este crecimiento va a continuar. En el año 2010 el tráfico de mercancías se elevará a 134,4 millones, una cifra que supone una multiplicación por 2,7 en relación al 93. Por último, en el 2030 el tráfico a

través del Pirineo se elevará aproximadamente a 255 millones de toneladas; es decir, entre 1993 y 2030 se habrá experimentado un crecimiento anual del 4,7%.

La puesta en funcionamiento de la línea de Canfranc supondría dar un primer paso en la potenciación de un tercer corredor que descongestionara Port bou e Irún-Hendaya apostando por la intermodalidad. Posteriormente, el proyecto de Travesía ferroviaria por el Pirineo central daría respuesta a la demanda de transporte, que en base a las previsiones a muy largo plazo experimentaría un gran crecimiento. De la misma forma, la prolongación de la vía de ancho europea hasta el nudo ferroviario de Zaragoza realizada para la reapertura de la línea del Canfranc establecería un recorrido que sería beneficioso para la futura línea a través del macizo de Vignemale.

### **3. Sector del transporte por carretera**

Dentro del panorama de las infraestructuras de transporte por carretera en Aragón tiene un lugar destacado el **eje Somport-Sagunto**. La situación de esta vía, que conectaría el sur de Francia con Valencia a través de la región aragonesa (por el eje Teruel-Zaragoza-Huesca-Jaca) ha sido especialmente preocupante. Históricamente, su falta de modernización y adecuación a las necesidades del tráfico contribuyeron a que Cataluña y el País Vasco absorbieran el tráfico de mercancías y personas entre Francia y España.

En el eje Somport-Sagunto se ha avanzado con la construcción de la **autovía Zaragoza-Huesca** hasta Nueno, pero el tramo que desde Zaragoza conectaría y recorrería la **provincia de Teruel** está muy lejos de poder entrar en funcionamiento a corto plazo. En la actualidad se encuentran en ejecución sólo 36,6 kilómetros correspondientes a los tramos de Santa Eulalia-Monreal del Campo y Monreal-Calamocha.

Según declaraciones realizadas por el Gobierno central la autovía podría entrar en funcionamiento en el año 2.004, aunque las manifestaciones verbales no se ven apoyadas en el Anteproyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año 2001. De cara al futuro la conclusión del eje Norte-Sur podría paliar los problemas de vertebración que sufre el territorio aragonés y mejoraría considerablemente las conexiones con las regiones francesas, aunque éstas, lógicamente, también dependen del interés que nuestros socios europeos muestren por esta vía y de las restricciones que por razones ecológicas impongan al tráfico por los Pirineos.

Igualmente importante es mejorar la red de carreteras con **secciones transfronterizas E-O entre las que destacan Pamplona-Jaca y Sabiñánigo-Puigcerda**. Por ejemplo, el **eje Pamplona-Huesca-Lérida**, paralelo al corredor del Ebro, que es una vía totalmente necesaria para reforzar el potencial de crecimiento de la zona Barbastro-Monzón-Binefar, una de las zonas más equilibradas en cuanto a población, recursos y actividad económica de Aragón, y de salida entre Navarra-Irún-Cataluña, que evidentemente favorece a Huesca y a los asentamientos del Pirineo.

### **4. Sector de transporte aéreo**

Es importante buscar nuevas fórmulas en la promoción del aeropuerto que realmente funcionen, con medios económicos apropiados, y con un mayor grado de implicación por parte de las entidades financieras de Aragón. Potenciar el aeropuerto como terminal de carga, utilizando las sinergias con la red ferroviaria de alta velocidad que se implantará en un futuro cercano.

## **5. A modo de conclusión**

Desde el convencimiento de que los sindicatos deben participar en la planificación y desarrollo del sector del transporte, creemos que el establecimiento de una política de transporte integrado debería tener como guía los siguientes principios clave:

- Prestar la importancia merecida a las consideraciones de política ambiental y energética, junto con los factores económicos en la planificación del transporte.
- Aunque las autoridades públicas –tanto a nivel nacional como regional- serán en último término responsables en la coordinación de las inversiones en infraestructuras de transporte, es importante que las inversiones en infraestructura e integración del transporte se acuerden en cooperación con organismos públicos con base regional.
- La construcción de toda nueva infraestructura de transportes deberá programarse sobre la base de criterios que tengan en cuenta la posición geográfica, priorizando la inversión en zonas periféricas e infradotadas.
- Debería desarrollarse una estrategia coordinada de inversión, en la que se tenga en cuenta la futura necesidad de sistemas de transporte integrado a nivel regional.
- Deberían introducirse inversiones dirigidas a capacitación profesional.
- Toda política de transporte integrado deberá prestar máxima prioridad a la seguridad del transporte, en interés de los usuarios y trabajadores del sector.
- Deberá eliminarse toda competición injusta basada en la explotación de salarios, condiciones de trabajo o disposiciones sociales.

**Desde estos criterios y teniendo en cuenta que iniciativas como la Estación Intermodal y la Plataforma logística son importantes para el transporte en la región, aunque es necesario cumplir los plazos en las inversiones, muchos de los proyectos anteriormente enumerados son determinantes para el desarrollo del transporte y las comunicaciones en Aragón.**

En este sentido hay que intentar que los compromisos de las administraciones se cumplan, cumpliendo los plazos establecidos. La puesta en funcionamiento de muchas de estas inversiones en los próximos años son determinantes, estando en juego el papel que Aragón puede jugar en el panorama del transporte.