

# ***JAVIER VELASCO. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES DEL GOBIERNO DE ARAGÓN***

---

## **1.- Introducción**

En primer lugar, en nombre del Gobierno de Aragón quiero dar las gracias y mi más cordial bienvenida a los representantes de las regiones franceses del Midi y Aquitania así como a las personas que, desde sus distintas actividades y responsabilidades, han hecho un hueco para asistir a estas Jornadas organizadas por el Consejo Económico Social de Aragón, a cuya presidencia y miembros agradezco su esfuerzo.

Entiendo que a lo largo de ayer y hoy algunas de las intervenciones se han centrado en aportar datos sobre los tráficos pirenaicos y transfronterizos en sus diversas especialidades. Es decir, que los argumentos de fondo ya están expuestos y, por lo tanto, sería entrar en el terreno de la repetición si vuelvo a hacer mención de ellos aunque, en algunos casos, sobre todo en los proyectos de más interés para Aragón, es prácticamente imposible no hacer algún tipo de referencia como parte de los propios argumentos.

## **2.- Propuesta general**

Mi intervención va a ir en la línea de mostrar y demostrar que el Gobierno de Aragón está en primera línea de toda iniciativa que suponga **permeabilizar, hacer accesible e incluso acabar con la realidad actual de que el Pirineo es una dificultad**. Queremos, como Gobierno, ser tenidos en cuenta en cualquier escenario que el cúmulo de circunstancias que se concitan y juegan en torno a las comunicaciones transfronterizas configuren.

Esta disposición inicial de interés no es sólo estar a la expectativa. Querer ser tenidos en cuenta no es una actitud en el sentido de que “ya nos llamarán”. Para ser tenidos en cuenta hay que participar, estar presentes, insistir, pero también, en este tiempo, acopiar información, documentación, datos... e iniciar el diseño de proyectos para aportarlos en el momento en que se produzcan las grandes decisiones.

Una primera cuestión, por tanto, que quiero dejar sentada es el máximo interés por parte del Gobierno de Aragón en proponer, protagonizar y ser **partícipes activos** en todo lo relacionado con las comunicaciones transpirenaicas porque nuestra situación geográfica, los proyectos que queremos desarrollar en la Comunidad Autónoma y, en definitiva, nuestro futuro como Comunidad integrada en el Estado español y en áreas supranacionales de creciente influencia en el sur europeo dependen en buena parte de las opciones de comunicación que se vayan materializando en los próximos años.

Al Gobierno de Aragón le interesan las conexiones con el sur de Francia y con el Continente europeo. Nos interesan las más inmediatas, las que se encuentran en ejecución, como es el caso del túnel carretero de Somport; nos interesen aquellas sobre las que se empieza a despejar el camino, aunque no con la celeridad que nosotros quisiéramos, como es el caso del trazado ferroviario Sagunto-Teruel-Zaragoza-Canfranc-Oloron. Y nos interesan, en definitiva, aquellas posibilidades que se atisban como más lejanas en el tiempo como es el caso del túnel a baja cota a través del Pirineo Central.

## **3.- Una constante histórica**

Trabajar para que el Pirineo sea una puerta de entrada y salida y no un muro que pone serios límites a las posibilidades del transporte y la movilidad de las personas, y por tanto a los

crecimientos, no es una propuesta exclusiva de los gobiernos contemporáneos de esta Comunidad Autónoma.

Las cuestiones relacionadas, casi siempre en forma de demandas no satisfechas, con las infraestructuras pirenaicas vienen de muy atrás y en buena medida son un componente del espíritu aragonés, dispuesto siempre a considerar el Pirineo no como una pared sino como una referencia a superar, como un reto.

No en vano, a pesar de las ingentes dificultades prácticas y orográficas, las relaciones entre los habitantes de los valles de una y otra vertiente del Pirineo siempre han sido fluidas. Incluso hoy se mantienen algunos encuentros tradicionales para rememorar viejas épocas y relaciones casi ancestrales.

Nuestros antepasados no tuvieron reparos en jugar sus cartas sin ningún tipo de perjuicio o reparo, sin asustarles lo más mínimo las dificultades técnicas. El 13 de Noviembre de 1853, 14 ilustres aragoneses de la época remitían una carta nada menos que al emperador francés Napoleón III en los siguientes términos:

*“ Sire: Todos los hombres de genio que han tenido entre sus manos los destinos de la Francia han soñado constantemente en vencer el obstáculo de los Pirineos y en la unión moral de las dos Naciones, demasiado tiempo divididas en sus intereses. Carlomagno, Luis XIV, Napoleón, tío inmortal de V.M.I. , todos han comprendido que esta unión moral es una de las necesidades de la civilización occidental....*

*....Por su parte, los grandes hombres de nuestra Nación han comprendido su importancia y desde que el vapor ha venido a hacer posible esta unión, todas las inteligencias de ambos países se han agrupado a un mismo deseo de pronta realización...*

*...Animados de estas intenciones, acabamos de redactar una memoria sobre el proyecto de un ferrocarril destinado a enlazar Madrid y París atravesando Aragón para ir a unirse al Gran Central. Nos permitimos elevar a vuestra V.M.I. una copia de esta Memoria, suplicando la examine con toda la atención que merece...*

*... V.M.I. observará la ventaja que ofrece este proyecto sobre todos los que se proponen para el mismo fin. Aproxima Madrid de París en más de sesenta leguas que ningún otro y los aragoneses están persuadidos de que V.M.I. habría ya pensado en ello cuando decretó esta inmensa vena civilizadora a la que se ha dado el nombre de Gran Central...”.*

La Memoria remitida entonces por estos 14 aragoneses fue calificada por algunos cronistas de la época como “primorosamente razonada”, y fue titulada “*Los aragoneses a la civilización horizontal. Consideraciones sobre las ventajas que ofrece el proyecto de un ferrocarril de París a Madrid, atravesando Aragón por Zaragoza y Canfranc*”.

En definitiva, este esquema y sus ambiciosas intenciones tienen el enorme mérito de adelantarse muchas décadas a las consideraciones que hoy atienden a los argumentos de las Redes Transeuropeas de Transportes. Otra cuestión muy distinta es que estas aspiraciones apenas hayan sido atendidas a pesar de su validez, entonces, y plena vigencia, ahora.

Hay algunas de estas referencias que, hoy, siglo y medio más tarde, pueden ser perfectamente asumidas. La primera, como unos cuantos aragoneses ya se adelantan a la labor que podía cumplir el ferrocarril, que entonces apenas estaba dando en España sus primeros pasos.

En segundo lugar, aquellos aragoneses no planteaban una línea ferroviaria de alcance regional o suprarregional sino un gran trazo que una dos de las principales capitales europeas. Muestran una ambición y una acertada capacidad de adelantarse a los acontecimientos y sus intenciones e intereses van mucho más allá de los meramente localistas.

Pero ya entonces, y es el tercer aspecto, en la carta al emperador francés se pone de manifiesto que hay otros proyectos que compiten con el que defiende desde Aragón. Aspecto que hoy, lógicamente, también tiene vigencia y es una de las connotaciones en todo lo relacionado con las comunicaciones, sean o no transfronterizas.

Nadie, ninguna comunidad autónoma, ningún territorio, quiere quedarse atrás y todos queremos, legítimamente, estar entre los primeros y mejorar para seguir estando -quienes tienen la suerte de estar- en el pelotón de cabeza.

Quien ya tiene influencia y sus demandas históricas han corrido mejor suerte en términos de atención, quiere aumentarla.

Quien no ha tenido tanta suerte, nivel de influencia o de respuesta, como es el caso de la Comunidad aragonesa, quiere por todos los medios ganar tiempo al tiempo y hacer acopio de argumentos técnicos y políticos, lo más sólidos posible, para remitirlos a las instancias que, o bien tramitan las solicitudes, o tienen que tomar la decisión final.

Hay que ser consciente de que las grandes obras de infraestructura necesitan de un amplio periodo de maduración. Ocurría antes y ocurría ahora. Desde la primera carta que remitieron los pro-hombres aragoneses a Napoleón hasta que se iniciaron las obras del Canfranc pasaron casi treinta años.

De hecho, los trabajos del Ferrocarril Internacional de Canfranc no se iniciaron hasta 1882. El 18 de Julio de 1928 el Rey Alfonso XIII y el presidente de la República francesa, Gaston Doumergue, inauguraron el tráfico internacional y, consiguientemente, el túnel ferroviario de Somport. Es decir, que una gran idea tardó en estar operativa 75 años, no sin un gran esfuerzo de ingeniería para aquellos tiempos.

Todo aragonés que conozca medianamente la historia de esta Comunidad Autónoma sabe que el ferrocarril de Canfranc fue una obra titánica, un esfuerzo capaz de solventar muchísimos problemas de ingeniería, un triunfo frente a oposiciones sordas o declaradas de otras regiones competidoras.

Pero aunque suene duro, el ferrocarril de Canfranc nunca fue la gran vía de comunicación con el resto de Europa. Por una serie de motivos, no funcionó o no respondió a las expectativas creadas y dio de sí lo que pudo hasta donde le permitieron sus propias posibilidades técnicas y de tráfico.

Lo cierto es que cuando se requirieron otras prestaciones, un mayor nivel técnico, más capacidades y respuestas rápidas, al Pirineo aragonés se le apoderaron otros flancos, tanto al Este como al Oeste, y aquel proyecto pionero terminó por perder toda posibilidad de competir en parte por un abandono inversor no exento en algunas épocas por una buena dosis de desidia.

Cuando la línea funcionaba al otro lado del Pirineo, los trenes procedentes de París se desviaban en Dax hacia Pau. Y allí se producía, cuando estaba en servicio el tramo Pau-Canfranc, lo que técnicamente se denomina *ruptura de carga*, es decir, que los pasajeros tenían que realizar un transbordo ya que las curvas y rampas de un trazado de montaña exigían el uso de trenes cortos con vagones de reducidas dimensiones y capacidad y dos locomotoras para su arrastre. A esta primera ruptura de carga había que añadir, lógicamente, una segunda que exigía el diferente ancho de vía. Lo mismo, lógicamente, ocurría con las mercancías, donde el proceso era más lento y problemático por el propio volumen a intercambiar.

El Pirineo tiene una vertiente norte mucho más empinada que la sur. La ciudad de Pau está a la misma cota 200 sobre el nivel del mar que el Pilar de Zaragoza. Pero no es menos cierto que Pau dista pocos kilómetros de la *cresta* de la Cordillera Pirenaica, mientras que la distancia a Zaragoza es de 180 kilómetros. Se trata de un hecho indiscutible y sobre él se impuso la decisión política de construir un ferrocarril. Lo evidente con el paso de los años, con unas nuevas consideraciones e

infraestructuras sobre el transporte tanto de personas como de mercancías, es que los condicionantes orográficos se han terminado por imponer.

En la actividad relacionada con el transporte no se permite bajo ningún concepto el condicionante negativo y la pérdida de tiempo en la operación de ruptura de carga. Las regiones que se han llevado la gran parte del cada vez más potente volumen de transporte que canalizan las comunicaciones y el transporte internacional son aquellas que fueron capaces de habilitar pasos fronterizos eficaces en su tiempo aunque hoy, por el propio aumento de los volúmenes, ya no lo sean en su mayor parte.

De esta forma, hemos llegado a una situación de congestión, debida tanto a la falta de previsión de los esquemas como al incremento incesante de mercancías y a la preponderancia del camión, lo que ha propiciado todavía más el efecto del *cuello de botella*. Es decir, que mientras la oferta ha sido excesivamente rígida, la demanda ha desplegado su capacidad de forma imparable, con unos escenarios a medio y largo plazo que van a hacer más grave la actual situación de apretura en los actuales pasos.

Si esta Comunidad Autónoma quiere competir con nuevas ofertas transfronterizas, no le bastara nunca con el Canfranc en la modalidad ferroviaria. Tendremos que pensar en cruzar los Pirineos a través de un túnel a baja cota para enlazar con Zaragoza y el soporte multimodal e intercambiador que seamos capaces de diseñar aquí con un ancho de vía UIC o europeo, y con la ruptura de carga asegurada en una gran superficie y alejada del Pirineo. No hay por tanto, y hay que insistir una vez más en ello, incompatibilidad alguna entre el Canfranc y el túnel a baja cota. Son opciones distintas tanto en sus capacidades como en sus tiempos.

Como tampoco hay incompatibilidad entre el Somport ferroviario y el Somport carretero. No en vano, todas las directrices comunitarias van en la línea de procurar pasillos intermodales y de asegurar ambas opciones aunque en el futuro haya una predilección por las ferroviarias.

En estos momentos y desde hace ya varios años, las relaciones socio-económicas transpirenaicas de largo alcance se producen por los extremos de la cadena montañosa. Esta concentración de tráficos, sobre todo por el País Vasco y Cataluña, tiene una explicación basada en una orografía más complaciente aunque sería faltar a la verdad si negásemos connotaciones políticas en esta carrera por situarse en condiciones ventajosas a la hora de hacer más permeable el Pirineo.

El Pirineo Central en su tramo aragonés ha sufrido siempre de una marginalidad que ahora mismo se evidencia en los mapas. La carretera del Somport no se abrió a la circulación hasta el año 1877 y el paso de El Portalet fue efectivo a partir de 1909. A estas dos opciones se incorporó en 1928 el ferrocarril de Canfranc y tuvieron que pasar 50 años hasta que Aragón contó con una nueva posibilidad, la del túnel Bielsa-Aragouet, abierto al tráfico en la década de los 60.

Hay otro hecho indiscutible. Entre la frontera de Behovia y la de Port-Bou existen 23 carreteras transpirenaicas. A pesar de todo, no se asegura la fluidez de las relaciones ya que los pasos por los extremos del Pirineo siguen drenando casi todo el tráfico. Entre los tres pasos aragoneses apenas alcanzan el 3% del nivel de tráfico que se produce.

En materia de comunicaciones a través de una gran cordillera es conveniente tomar como referencia los Alpes. Todos ustedes saben que es la gran dificultad para los tráficos desde Italia y Francia hacia el resto de Europa y viceversa. En los Alpes suizos no pueden circular camiones por encima de un determinado número de toneladas, los automóviles tienen que pagar una peaje general por el uso de las autopistas y varios proyectos interalpinos sufren restricciones especiales. Para los países del Norte de Europa el camino más corto hacia Italia son los valles suizos. Sin embargo, sólo el 9% del tráfico de mercancías por carretera usa la ruta natural mientras un 59% se decanta por el ferrocarril.

Suiza impuso fuertes limitaciones al tráfico por carretera y han potenciado en los últimos años el ferrocarril como medio de transporte para las mercancías. Para muchas empresas significa que tienen que dar un importante rodeo y llegar o volver de Italia a través de Francia o Austria.

#### **4.- Detalles de la política del Gobierno de Aragón en materia de comunicaciones transpirenaicas**

La política del Gobierno de Aragón va mucho más allá de hacer un recuento de agravios y, evidentemente, tomamos como referencia las directrices y recomendaciones que en los foros sobre esta materia se están elaborando constantemente.

Parece que la Unión Europea está en la línea de trabajar en líneas de ferrocarril para uso prioritario de mercancías y quiere centrar sus inversiones en aquellos focos o puntos donde se produzca una congestión de tráfico. En este sentido, cumplimos de pleno las características para ser objeto de atención.

Nuestras propuestas -Canfranc y Vignemale, inciden sobre todo en el transporte de mercancías-; la saturación del Pirineo es evidente, con crecimientos de hasta el 12% en el volumen anual de mercancías, que hace años supera ya al de los Alpes.

Sabemos también que la Unión Europea baraja imponer más tasas al tráfico de camiones, en el caso de que circulen por algunas zonas especialmente sensibles, como método para contribuir a la financiación de los proyectos incluidos en las Redes Transeuropeas.

El Gobierno de Aragón sabe que no basta con proponer y argumentar sino que, dado el gran volumen de inversiones necesario, las decisiones van a estar rodeadas de un alto componente relacionado con la financiación. Por ello, e insisto en en este aspecto, cuantos más argumentos técnicos, sociales y económicos seamos capaces de recopilar, de más solidez se dotará a nuestras propuestas ante la escasez de recursos que se prevé.

Por ello, uno de los esfuerzos de este año y medio del Gobierno de Aragón se ha centrado en estar presentes en aquellos foros en los que estos aspectos son tratados con más asiduidad. En hacer una política exterior para que conozcan nuestros intereses, que, en la mayoría de los casos, son compartidos por los intereses del sur de Francia.

En estos meses, ha habido contactos al más alto nivel, incluidos varios viajes del presidente del Gobierno de Aragón, Marcelino Iglesias, con todas las regiones francesas del sur francés y tanto el Vignemale como el Canfranc están ya considerados como peticiones en firme, a través de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, a los respectivos gobiernos, el francés y el español, para que a su vez los gobiernos centrales los remitan a la Unión Europea como proyectos susceptibles de incluir en la Red Transeuropea de Transporte. De la misma forma, nuestras propuestas están trasladadas en repetidas ocasiones al Ministerio de Fomento y sabe de ellas la Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio.

#### **5.- El reto más cercano. La reapertura del Canfranc**

La positiva disposición en Francia en torno a la reapertura, percibida a lo largo de los últimos años en el seno del Gobierno que preside Lionel Jospin, se plasmó en que, a finales de marzo, el Consejo Regional de Aquitania aprobó la reserva de una partida de 340 millones de francos (8.500 millones de pesetas) en el Contrato-Programa que las regiones francesas establecen con el Gobierno central francés.

La confirmación de estas buenas expectativas se produjo el pasado 19 de abril, en Burdeos, cuando el presidente de Aquitania, Alain Rousset y el ministro de Transportes francés, Jean Claude Gayssot, firmaron el Contrato-Programa con vigencia en el periodo 2000-2006, donde está recogida

la inversión en la línea ferroviaria y la construcción de una autovía entre Burdeos y Pau antes del 2010, infraestructura también muy importante por los intereses de la Comunidad Autónoma de Aragón.

La inversión aprobada en el Consejo Regional de Aquitania y rubricada con el Gobierno de París está absolutamente condicionada a que el Gobierno español y el Gobierno de Aragón muestren la misma voluntad a través de un compromiso inversor en el tramo entre Zaragoza y Canfranc, con decisiones en forma de plazos y cantidades por parte del Gobierno español antes de que finalice este ejercicio presupuestario.

Según los datos que maneja Aquitania, la inversión de los 340 millones de francos no permitiría electrificar la vía pero sí posibilitaría un tráfico en torno a los 300.000 viajeros al año y el paso de 1,4 millones de toneladas anuales. Es un volumen de tráfico importante para una línea de montaña, que colaborará con su propia capacidad en el trasiego de mercancías a ambos lados de la vertiente pirenaica, por Irún y La Junquera.

Esta cantidad de 1,4 millones de toneladas anuales supone, por sí misma, poder aumentar en un 30% el tráfico actual de mercancías en la frontera por ferrocarril, tráfico prácticamente estabilizado y sin ningún crecimiento anual por el actual colapso de los pasos fronterizos de Irún y La Junquera, que alcanzan los 4,5 millones de toneladas de transporte ferroviario puro.

Los datos más actuales en torno a la cuantificación de las inversiones y expectativas de tráfico proceden del estudio encargado por el Consejo Regional de Aquitania a Systra y JLR Conseil bajo el título “Estudio patrimonial y de rehabilitación de la línea ferroviaria Pau-Canfranc”.

Los primeros datos de este trabajo contemplan tres escenarios fundamentales. El primero apunta a utilizar la línea exclusivamente para viajeros, a partir de una actuación mínima con el objetivo de reconvertir el trazado en una línea turística entre Oloron y Bedous con continuidad a Canfranc, siempre con tracción *diesel*. La inversión mínima en el lado francés sería de 13 millones de francos (325 millones de pesetas). Este escenario está descartado ya que la opción elegida la supera ampliamente.

El segundo escenario incluye la circulación de unidades destinadas a mercancías, bien a través de locomotoras eléctricas o diesel, y manteniendo el ancho ibérico entre Canfranc y Zaragoza. En este caso, que es el supuesto inicialmente firmado entre los gobiernos de París y Burdeos, la inversión en el lado francés, en primera instancia, es de 340 millones de francos (8.500 millones de pesetas). La inversión en la vertiente española sería, como mínimo, de 500 millones de francos (12.500 millones de pesetas) más una cantidad entre los 250 y los 400 millones de francos para financiar el sistema de intercambio de mercancías.

En este supuesto, Francia llevaría a cabo la renovación integral de la vía y del balasto y la reposición de túneles y puentes. El número de viajeros estimados es de 300.000 anuales con un volumen de mercancías mínimo en torno al millón y medio de toneladas, con tracción diesel en la parte española, y si la ruptura de carga se produce en Canfranc.

Este segundo escenario tiene una variante que el Gobierno de Aragón entiende fundamental para la reapertura y de vital transcendencia para el futuro económico y de viabilidad para el corredor ferroviario: la electrificación entre Canfranc y Zaragoza, con lo que todo el trazado, de Pau a la capital aragonesa, quedaría electrificado. Con ello, además de potenciar el tráfico de mercancías, permitiría que unidades eléctricas que lleguen a Zaragoza de Madrid o Barcelona en vía AVE podrían continuar viaje al menos hasta las estaciones turísticas del Pirineo sin necesidad de transbordos.

Con esta tracción eléctrica, el volumen de mercancías asciende hasta 3,5 millones de toneladas por año, un dato transcendente si tenemos en cuenta que el tráfico puro ferroviario en toda la frontera pirenaica es actualmente de 4,5 millones de toneladas al año.

En esta variante, el coste en el lado francés ascendería aproximadamente a 14.500 millones de pesetas y el del lado español (sin incluir el de las instalaciones de ruptura de carga en Canfranc) del orden de 22.500 millones de pesetas. Hay que tener en cuenta, por otra parte, que el estudio contempla la electrificación en el lado español siempre unida a la vía UIC hasta Zaragoza, por lo que esta variante no se presenta de manera independiente y es sólo una aproximación de datos.

Este volumen podría alcanzar hasta los cinco millones de toneladas anuales si la electrificación y el ancho internacional llegan hasta Zaragoza, situación que se constituye en el tercer escenario. Además de la electrificación, este escenario, el más ambicioso, contempla el ancho UIC entre Canfranc y Zaragoza y presenta también variantes diferentes con la reapertura del tramo Zuera-Turuñana, vía mixta de Tardienta a Zaragoza.

El coste en el lado francés siempre permanece en los mismos 14.500 millones de pesetas y el del lado español, descontado los 6.250 millones que costarían las instalaciones de ruptura de carga (ahora ya en Zaragoza) estaría entre los 32.500 y los 40.000 millones de pesetas en función de la variante elegida.

Por otra parte, el Gobierno de Aragón cuantifica en torno a los 10.000 millones de pesetas la inversión necesaria entre Zaragoza y Teruel y aproximadamente 5.000 millones más hasta alcanzar Sagunto para la rehabilitación completa de todo el corredor.

El Gobierno de Aragón considera que la línea ferroviaria Oloron-Canfranc-Huesca-Zaragoza-Teruel-Sagunto es un elemento esencial dentro del sistema de transporte de un amplio cuadrante del sur europeo, con potencial suficiente para reforzar la comunicación entre los importantes centros de desarrollo económico que constituyen el Eje del Ebro y el Arco Mediterráneo, y entre éste y las comunidades del Norte de España y del Arco Atlántico francés.

Desde el cierre de la línea internacional se han modificado profundamente las circunstancias económicas del área de influencia del trazado ferroviario. Hay varios factores decisivos: la integración de España y Portugal en la Europa comunitaria, la previsible ampliación de este marco comunitario, la emergencia de los países del Norte de Africa y el desarrollo industrial de la propia Comunidad Autónoma de Aragón.

Este desarrollo de las actividades productivas y la intensificación de los intercambios de todo tipo que cabe esperar hacen previsible que en un plazo de 10 años la demanda de transporte internacional a través de los Pirineos pueda llegar a duplicarse, con el consiguiente riesgo de saturación de los pasos que actualmente sirven como puntos de conexión, por carretera y por ferrocarril, entre la Península Ibérica y el resto de Europa, que en estos momentos absorben el 90% del tráfico total, siempre por los extremos de la cordillera.

El Gobierno de Aragón está centrando sus esfuerzos de forma inmediata en recuperar la línea ferroviaria internacional de Canfranc y en mejorar las conexiones por este medio en todo el recorrido entre Valencia, Teruel, Zaragoza y la frontera francesa.

El Gobierno de Aragón es consciente de que la reapertura y la renovación integral de la línea no puede alcanzarse por una acción unilateral o aislada, sino que ha de ser tratada, en una situación de homogeneidad y unanimidad, entre los gobiernos de España y Francia.

Por ello, siempre hemos apoyado sin reservas las propuestas iniciales del Ministerio de Fomento tras la Cumbre hispano-francesa de Santander aunque, más tarde, la proyección presupuestaria del Ministerio nos ha decepcionado, en el sentido de que no nos parece una atención prioritaria a este proyecto, insisto en que con ancho UIC hasta Zaragoza y electrificado en todo su recorrido, el hecho de que se destinen fondos durante los próximos cuatro años tan solo para la redacción de los proyectos. **Nos hace falta más agilidad.**

Por otra parte, la articulación del ferrocarril a través de la línea internacional, siempre en toda su extensión (Oloron-Sagunto) con otros soportes de transporte tiene una importancia decisiva para la Plataforma Logística de Zaragoza (PLA-ZA 2000) planteada por el Gobierno de Aragón y para las conexiones, en el territorio de la Comunidad Autónoma, con el servicio de Alta Velocidad a partir del año 2002.

El ministro de Fomento, Francisco Alvarez Cascos, con el que me entrevisté el pasado mes de julio, aseguró en una comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso, que en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 estaba contemplada la electrificación total de la línea, su modernización, y la habilitación del ancho internacional desde Canfranc a Zaragoza.

El Gobierno de Aragón, como no podía ser de otra manera, manifestó el apoyo sin condiciones a esta nueva expectativa, aunque tengo que decir que los 50 millones de pesetas consignados para ello en el proyecto presupuestario del Estado para el 2001 han supuesto un cierto freno y desencanto a nuestras aspiraciones. Si como manifestó el ministro, son necesarios 60.000 millones de pesetas, empezar con 50 no es precisamente una atención a la prioridad de estos trabajos.

Para el Gobierno de Aragón, es muy preocupante que el Ministerio haya previsto en su programación plurianual 100 millones para el 2002, 500 para el 2003 y 1.000 millones para el 2004. Sólo el coste de los proyectos para una inversión cuantificada en 60.000 millones de pesetas puede calcularse entre los 2.500 y los 3.000 millones de pesetas. Es decir, que el Ministerio va a limitarse en los próximos cuatro años sólo a pagar proyectos de uno de los equipamientos estratégicos de Aragón. No es ciertamente, vista la programación presupuestaria, una propuesta que concuerde con lo que nosotros entendemos como prioritaria.

## **6.- El reto a medio y largo plazo. El túnel a baja cota por el Pirineo Central.**

A la par que la inmediatez, personalizada en el eje ferroviario Canfranc-Sagunto, el Gobierno de Aragón apuesta con la misma intensidad por un túnel a baja cota a través del Pirineo Central. Pretendemos, en un horizonte que no es inmediato, estructurar un enlace ferroviario potente, de ancho internacional en todo el trayecto, que partiendo de Zaragoza enlace al menos con las ciudades francesas meridionales de Pau o Tarbes con el objetivo de extender la red hasta Toulouse

En los últimos años se han puesto en marcha los estudios exploratorios y prospectivos de viabilidad en torno a este proyecto.

En estos momentos se encuentran en redacción dos trabajos. El primero de ellos hace referencia a un “Estudio prospectivo sobre las consecuencias económicas, logísticas y ecológicas de una futura travesía central de los Pirineos mediante un túnel a baja cota”. El Estudio fue organizado por la Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP) y figuran como titulares la región del Midi-Pyrenees y Aragón. Su coste es de 50 millones de pesetas y el Gobierno de Aragón tiene una presencia directa en cuanto a consultas en los diferentes aspectos de los trabajos.

El segundo trabajo se refiere a un “Estudio logístico y socioeconómico de viabilidad de la conexión mediante la citada travesía central de baja cota”. Este trabajo se financia a través de una subvención de la Dirección General 7 de la Comisión Europea.

Se trata, por otra parte, de trabajos que no tendrían consideración alguna de forma aislada y por tanto están en la línea de aportar un estudio detallado de trazado, costes de explotación, corrección de impactos, costes de construcción y otras incidencias técnicas en torno a la Travesía Central.

Las regiones del Sudoeste Europeo se caracterizan por un territorio falto de equilibrio y apartado de los grandes ejes de comunicación mientras la integración europea ha favorecido los



intercambios intraeuropeos de mercancías y servicios. Se hace por lo tanto urgente la búsqueda de una alternativa. Una travesía ferroviaria a través del Pirineo Central daría respuesta a este problema.

El estudio sobre la demanda pretende diagnosticar el estado de los intercambios y desplazamientos en las regiones del Midi-Pyrénées, Aquitania y Limousin y en el conjunto de los territorios español y portugués; analizar la receptividad al concepto de intermodalidad a escalas regional e interregional y desarrollar nuevas formas de gestión del transporte con la revitalización de las modalidades que hoy son deficitarias.

En torno a la oferta, los objetivos apuntan al refuerzo de las conexiones con los transportes regionales y locales, de tal forma que favorezcan el acceso a los enlaces de larga distancia para los habitantes de zonas rurales; la definición de las ventajas y limitaciones de la red ferroviaria actual; y el análisis de los puntos críticos que definen la oferta actual, especialmente los que se pueden solucionar mediante mejoras de las infraestructuras.

Además, en torno al Túnel de Baja Cota están colaborando de forma muy directa Grupos de Trabajo o Comités de Pilotaje, responsables de la elaboración de los distintos proyectos que conforman el programa operativo.

Existen cuatro líneas de trabajo, cada una de ellas pilotada por una institución: Enfoque global y exploratorio de la demanda (Midi-Pyrénées), Enfoque cuantitativo de la demanda (Midi-Pyrénées), Estudio comparado sobre cómo contribuyen las redes secundarias de transporte al equilibrio de los territorios (Limousin); y Definición de las ventajas y limitaciones de la red ferroviaria actual con vistas a constituir una alternativa a las necesidades de intercambio Norte-Sur y a las necesidades de interconexión de los principales centros (Gobierno de Aragón).

El trabajo que *pilota* el Gobierno de Aragón pretende analizar las soluciones que permitan constituir a corto, medio y largo plazo, una alternativa ferroviaria creíble para los intercambios de mercancías a través de los Pirineos utilizando las capacidades logísticas de Zaragoza, Toulouse y Burdeos.

En esta línea de trabajo, el Gobierno de Aragón ha adjudicado y firmado recientemente el contrato del Estudio Informativo de la Travesía Central por los Pirineos por un importe de 120 millones de pesetas y un plazo de ejecución de 14 meses.

El trabajo, que ya se está realizando, deberá contener y proponer una solución intermodal, operativa y medioambientalmente positiva, siempre con el objetivo final de que pueda ser incluida entre los proyectos de la Red Transeuropea de Transportes. La solución será desarrollada como anteproyecto y estudio previo a lo que será el proyecto constructivo del túnel.

El Gobierno de Aragón estima que estamos dando otro paso de vital importancia para configurar un corredor de alta rentabilidad, que favorezca el desarrollo del transporte combinado y que permita, además, la conexión de las plataformas multimodales de Zaragoza, Valencia, Madrid, Algeciras, Lisboa, Toulouse y Burdeos.

Creemos que la Travesía Ferroviaria del Pirineo Central 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 a través de los Pirineos. El proyecto atiende también a las sensibilidades medioambientales, contrarias a la realización de nuevas autovías a través de los Pirineos.

La Travesía Ferroviaria se configura como un proyecto que puede contribuir a la realización unos objetivos claros:

- Reducir las consecuencias negativas de la posición periférica de España y Portugal en Europa, agravadas por las condiciones actuales de paso por la barrera pirenaica.

- Producir una inflexión en las grandes tendencias económicas que llevan a una utilización creciente del transporte por carretera y a una concentración de las actividades en las zonas más desarrolladas.
- Aumentar la accesibilidad a estos territorios.
- Reducir las agresiones medioambientales.
- Facilitar el acceso a la red de transporte, suprimiendo los obstáculos a las comunicaciones transfronterizas para equilibrar los flujos entre los modos y los ejes de comunicación.

## **6.- La aportación específica aragonesa: la Plataforma Logística.**

El Gobierno de Aragón, además de la presencia activa en la política relacionada con las comunicaciones transfronterizas, ha cubierto ya la totalidad de los trámites previos para un plazo breve licitar la ejecución del proyecto constructivo de la Plataforma Logística de Zaragoza, una gran infraestructura que, en su fase final, afectará a una superficie de 631 hectáreas con una superficie construida de aproximadamente 500.000 metros cuadrados. Su objetivo es configurarse como un gran espacio de segunda generación para la organización y distribución de mercancías a través del ferrocarril, el camión y el avión.

Los sistemas generales a construir (infraestructuras viarias y equipamientos sociales) ocupan un total de 302 hectáreas, el 48% del complejo. Las nuevas zonas verdes que se crearán para la ciudad de Zaragoza tendrán una extensión superior a los 2,1 millones de metros cuadrados, el 34% de la actuación prevista. Destaca en este aspecto la construcción de un nuevo parque deportivo para la ciudad con una superficie total superior a los 270.000 metros cuadrados.

Del total de la Plataforma, 329 hectáreas (el 52% de la superficie) se destinarán a parcelas logísticas, ferroviarias e industriales. De ellas, 152 hectáreas (el 24%) estarán especializadas en actividades logísticas; en torno al 15% de la superficie útil se destinan a actividades ferroviarias.

El área ferroviaria está dividida en tres partes: una zona de intercambio masivo intermodal (avión, ferrocarril, camión) que ocupa más de 72 hectáreas; una estación de clasificación de mercancías ferroviarias y la posible ubicación de los talleres de RENFE (280.000 metros cuadrados) y una estación clasificadora de mercancías con una longitud aproximada de andén de 800 metros y entre 30 y 40 vías paralelas.

Para implantaciones industriales se reserva el 14% de la superficie de la Plataforma, es decir, 870.000 metros cuadrados. Se estima que, a pleno rendimiento, la Plataforma Logística dará cabida a cerca de 350 empresas, con más de 4.000 personas trabajando en sus instalaciones, y tratará cerca de 5 millones de toneladas al año.

A la superficie de la Plataforma hay que añadir cerca de 100 hectáreas, superficie destinada a los viales externos. Entre ellos destacan dos tramos de autovía de nueva construcción: el enlace con la N-II y la N-232, con una longitud aproximada de 8 kilómetros, y la autopista del Cuarto Cinturón, por el Sur, que enlace con la A-68 y el Eje 34, hasta Bárboles, que supondrá la construcción de 29 kilómetros de nueva carretera.

El proyecto de la Plataforma Logística de Zaragoza no es una idea aislada o fruto de la improvisación. El desarrollo de la Plataforma Logística de 2000 está directamente relacionado con las políticas de infraestructuras de transporte tanto iniciadas como previstas en España y en el territorio comunitario, especialmente las referidas a los nuevos enlaces por carretera y ferrocarril dentro de la Península Ibérica y de ésta con el resto del Continente.

Para que la Plataforma Logística de Zaragoza tenga efectos operativos plenos han de darse una serie de condiciones imprescindibles en el modo ferroviario:

- Conexión del Levante español con Burdeos y Toulouse mediante el corredor de alta capacidad Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Somport.
- Aprovechamiento del Tren de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona con la “Y” vasca, tanto en ancho de vía ibérico como en velocidad alta, con la implantación de estaciones de cambio de ejes como instrumento de desarrollo regional.
- Avanzar en la Travesía Central que antes les he mencionado.
- Potenciación de la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia mediante su mantenimiento, modernización y reordenación de servicios en colaboración con la Comunidad Valenciana y el Gobierno de la Nación.
- Estudiar las posibilidades de comunicación con Toulouse a través de Benasque, mediante la construcción de un túnel transpirenaico e impulsar el túnel internacional Bielsa-Aragouet como una ruta pirenaica.

Los objetivos de la Plataforma Logística se basan en el lanzamiento desde Zaragoza de una oferta estratégica al conjunto del sistema de transportes transeuropeo, una gran infraestructura orientada, en definitiva, a la mejora de las conexiones y la movilidad pero que requiere posteriores conexiones. Se trata, en definitiva, de contribuir a la mejora cualitativa del sistema en su funcionalidad y operatividad logística.

Esta oferta ha de plasmarse en una infraestructura plenamente operativa e identificable en el sistema de transporte estatal y europeo. Una plataforma intermodal en la que se crucen los principales itinerarios y tráfico del Nordeste de la Península Ibérica y de ésta en su conjunto con el resto de Europa.

Desde un punto de vista urbanístico, la operación exige preparar suelos destinados a usos específicamente logísticos (tránsito intermodal, almacenaje, servicios especializados), a actividades complementarias y a la localización de establecimientos industriales en general.

La Plataforma Logística de Zaragoza, que cuenta con la plena unanimidad política y social, ha de ser, además de una propuesta, un factor que acelere las transformaciones en las modalidades de transporte.

Estos son, en definitiva, los planteamientos que tiene el Gobierno de Aragón en materia de comunicaciones transfronterizas. Se basan, en términos muy generales, en la participación activa, en la priorización de los proyectos, en el acopio de todo tipo de documentación y estudios para conseguir argumentos sólidos y en algunas propuestas singulares como es la Plataforma Logística, todo ello bajo una situación realista de congestión y de aspiraciones de la Comunidad Autónoma de Aragón en recuperar un protagonismo con infraestructuras argumentadas y bien dimensionadas.

Muchas gracias.

