

EL REFLEJO | El autor se pregunta si la costosa inversión, económica y medioambiental, requerida para la Travesía Central Pirenaica redundaría en beneficios claros para Aragón.

Por Juan Antonio Ros

¿Ventajosa para quién?

HACE más de 15 años iniciamos los estudios de la Travesía Central Pirenaica (TCP). Ante todo, nos pareció que podría ayudar a convertir Plaza en nodo intermodal de distribución de mercancías a gran escala. Con plena convicción se lanzaron los primeros estudios y se incluyó la TCP en la programación estratégica de Aragón.

Actualmente, vivimos renovadas iniciativas políticas para impulsar esta travesía, cuya principal característica es que transportaría mayoritariamente mercancías (contenedores y camiones subidos en plataformas) y tendría un túnel bastante largo. Aragón desea que la travesía pase por nuestro territorio, y se nos han expuesto las numerosas ventajas que eso significaría.

No obstante, las razones que se nos han trasladado son deseos de tipo genérico, estereotipos sencillos y fáciles de aceptar por la población, que hacen mucho énfasis en supuestas ventajas. Pero esos clichés no están justificados. Tampoco los avala la experiencia real ni concuerdan con lo aprendido a lo largo de todo este tiempo.

En primer lugar, el medio más eficiente, barato y sostenible de transportar grandes volúmenes de mercancías, es el marítimo. Europa y España tienen diversos puertos logísticos de gran volumen, en los que se invierten continuamente enormes sumas de dinero para mejorar su servicio y capacidad. Barcelona tiene una zona logística que al año mueve 2,5 millones de contenedores de 20 pies, mientras que Zaragoza genera menos del 1% de esas cifras. Dado que Bilbao, Valencia y Barcelona tienen una capacidad logística marítima y ferroviaria mucho mayor que Zaragoza, sólo queda Madrid dentro de nuestra supuesta área de influencia, pero Madrid quiere seguir gestionando su propia logística y no cederla a Zaragoza. Por lo tanto, nuestro potencial como nodo de primer nivel es ínfimo y estamos a la distancia perfecta para que nuestras mercancías sean gestionadas por Barcelona y otros puertos. No aceptamos que Zaragoza sea para el resto de polos logísticos de España un centro de consumo en el

que abrir una sencilla sucursal para tenernos de clientes (por ejemplo las bases de Luceni y Mercazaragoza, de los puertos de Santander y Barcelona respectivamente). Nunca se nos contempla como un centro de distribución siendo ellos parte del territorio servido.

Hoy, la gran masa de mercancías ferroviarias se mueve mediante convoyes completos entre grandes nodos de consumo o producción. Lo que produce y consume Zaragoza y su entorno puede originar un puñado de trenes semanales a lo sumo. Los miles de convoyes anuales necesarios para justificar una inversión como la TCP viajarán directos entre centros como Róterdam y Madrid por citar un caso. O sea, que casi todos los trenes que circulan por la TCP pasarían de largo por Zaragoza. Lisboa y Algeciras apoyan la TCP para aumentar su facturación de tránsito de mercancías por sus puertos, pero es inviable descargar mercancías en ellos para transportarlas por tren hasta el corazón de Europa habiendo puertos mucho más cercanos a

«Prácticamente la totalidad de los trenes que circulasen por la Travesía Central Pirenaica pasarían de largo por Zaragoza»

los destinos finales. Los pasos ferroviarios potentes por la costa son mucho más baratos y con menos impacto que la TCP, y por tanto mucho más responsables socialmente. Además, concatenarían puertos que es lo eficiente en términos de transporte.

Es muy de temer que Aragón no obtendría ningún beneficio que compensara el gran impacto de la TCP, que requiere terraplenar y abrir montes en canal, sembrar el territorio de vallados, viaductos e instalaciones eléctricas. Pero parece que eso nos da igual, a fin de cuentas somos la única región pirenaica que nos hemos empeñado en llevar una autovía hasta las cumbres fronterizas ya que no nos acaban de convencer, o no sabemos proyectar, carreteras respetuosas con el entorno, ni siquiera si éste es valioso o frágil. Imagino que nuestros gobernantes no entienden a los franceses, que se empeñan en continuar nuestra flamante autovía con una carreterita adaptada a su montaña. O quizá es que ellos quieren dejar un valioso patrimonio para el futuro y nosotros preferimos fumárnoslo todo en esta generación.

Llevamos invertido mucho dinero en estudios de la Travesía, casi todos ellos actualmente obsoletos y corremos el riesgo de caer en una frustración regional colectiva sin tener por qué.



SIC