

EL REFLEJO | La idea de la Travesía Central Pirenaica se basa en datos que no son realistas. Aragón tiene que apostar por la reapertura del Canfranc y por la conexión ferroviaria con los ejes del Atlántico y del Mediterráneo

Por Juan Antonio Ros Lasierra

¿La TCP o el Canfranc?

ARAGÓN desea permeabilizar el Pirineo por carretera y ferrocarril. Los tres pasos actuales de carretera son útiles, suficientes para nuestras necesidades y, aunque tienen que ser mejorados, se acercan a las mayores prestaciones que podemos esperar en un territorio sensible de alta montaña. Tenemos el único ferrocarril pirenaico, el Canfranc, interrumpido en el lado francés. En 40 años hemos sido incapaces de reactivar la línea y, para disimular este fracaso, hemos ideado la estrategia de la Travesía Central Pirenaica (TCP), que es una artificialidad inservible y perjudicial para Aragón. Como era de esperar, la burbuja TCP se crea usando los criterios y las formas de pensar que más daño nos hacen, las planificaciones tipo aeropuertos de Castellón y Ciudad Real. La TCP tendría la misma demanda que dichas infraestructuras, es decir, ninguna, sólo que cuesta diez veces más que esos dos aeropuertos juntos.

El ferrocarril de Canfranc se puede reformar para una comunicación de calidad con un 4% del coste de la TCP. El Canfranc así mejorado podría llevar personas y cinco veces más que todas las mercancías que Aragón puede esperar traficar en el futuro con la zona central de Francia. Para tener opciones de competir, nuestras plataformas logísticas necesitan estar comunicadas mediante ferrocarril con los puertos más cercanos, es decir con el Mediterráneo y el Cantábrico, como han solicitado nuestras empresas, la Terminal Marítima de Zaragoza y el Ayuntamiento. Ello concuerda con que la inmensa mayoría de las mercancías de Aragón tienen como origen o destino los territorios del eje País Vasco-Aragón-Cataluña. Sin embargo, el Gobierno de Aragón no apoya ese eje ferroviario y postula Portugal y Algeciras como los puertos de Aragón, lo que socava nuestro potencial logístico.

La apuesta de nuestro Gobierno es por la TCP, que no llevaría pasajeros y recorrería territorios con los que Aragón comercia el 3% de su producción-consumo, es decir, que tendría una utilidad estratégica nula para nosotros. Europa apoya la construcción

de corredores de mercancías con mucha demanda, entre ellos los dos españoles de los bordes pirenaicos, que, una vez construidos, tendrán una capacidad de 60 millones de toneladas-año, seis veces superior a las mercancías que en la hipótesis más optimista atravesarán en ferrocarril la frontera con Francia en el año 2025.

El eje Róterdam-Amberes mueve un volumen de mercancías mil veces mayor que el de Aragón y pedimos un corredor más caro que el suyo. Es normal que Europa no apoye la TCP, porque su demanda actual y previsible es sensiblemente cero. Para vencer este obstáculo, estamos invirtiendo mucho dinero en estudios que 'deducen' que habrá por la TCP un tránsito de 30 millones de toneladas-año (todo el comercio España-Europa por ferrocarril se desea que alcance 10 millones en 2030). ¿De dónde van a venir esas mercancías? Pues de Asia, por el Canal de Panamá, se nos dice. En Aragón el público respalda

«Róterdam-Amberes mueve un volumen de mercancías mil veces mayor que el de Aragón y pedimos un corredor más caro que el suyo»



KRISIS'12

con vehemencia estas estrategias porque se ha secuestrado el debate y se niega la información objetiva que permitiría a los ciudadanos valorar qué es más conveniente.

Pero en Europa sí disponen de los datos. Desviar 30 millones de toneladas-año de sus actuales rutas marítimas y de ferrocarril hacia la TCP significaría para cada tonelada recorrer 4.500 km de más, subir y bajar innecesariamente un desnivel acumulado de 8 km, con el resultado de incrementar el coste del transporte 7.000 millones de euros al año (22 millones anuales para las empresas aragonesas), gastar energía de más en el equivalente a 1,25 veces la central nuclear de Garoña y tardar más tiempo. Todo eso, además de dañar uno de nuestros valles pirenaicos, que es un patrimonio destinado a proporcionar riqueza perdurable.

Este cúmulo de propuestas peregrinas nos está desprestigiando en Europa. Los demás llevan mucho tiempo trabajando en los proyectos reales que les traerán riqueza, mientras que nosotros dedicamos nuestras energías a lo irreal y despreciamos las comunicaciones que nos interesan, que son el Canfranc y los ejes transversales a lo largo del Ebro.

Juan Antonio Ros Lasierra es ingeniero de Caminos y profesor de la Universidad de Zaragoza