

>> ECONOMÍA Y EMPRESAS

> INFORME GRÁFICO

¿Cómo cruzar los Pirineos en AVE?

España y Francia se ponen de acuerdo por fin para construir un eje ferroviario transpirenaico de tráfico mixto, que se sumará a las otras dos líneas de alta velocidad que unirán ambos países. Por **Marisa Recuero**

José Blanco sigue pisando el acelerador. Esta vez, para cruzar en tren de alta velocidad los Pirineos por el punto más central de la cordillera: la zona de Canfranc (Huesca). Al menos, esa es la apuesta del Ministerio de Fomento, según apuntaron a este diario fuentes cercanas. No obstante, no está definida.

Viajeros y mercancías dispondrán de una línea ferroviaria de tráfico mixto de gran capacidad que discurrirá por nueve túneles, entre los que destaca el bautizado como *túnel transpirenaico*, con una longitud que supera los 41 kilómetros. Así lo revela el estudio informativo de esta travesía, impulsado por la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Aragón, que discrepa con el Ministerio y prefiere cruzar los Pirineos por Biescas.

El único inconveniente es que la puesta en marcha del proyecto llega con siete años de retraso, la misma edad que tiene el citado estudio, elaborado en octubre de 2002. El ministro de Fomento aprovechó la última cumbre bilateral entre España y Francia para desempolvar este documento y cerrar acuerdos con el Gobierno galó.

Ambos países se han unido en una Agrupación Europea de Interés

Económico—travesía de gran capacidad de los Pirineos (TGC Pirineos)—para impulsar la interoperabilidad del ferrocarril entre España y Francia. De hecho, ya se están analizando las 10 alternativas planteadas en ese estudio informativo, cuya base es el eje ferroviario de mercancías que unirá Sines (Portugal), Algeciras, Madrid y París.

Otro problema, no obstante, es que esa agrupación sólo dispondrá de 10 millones de euros para elaborar los primeros estudios del ambicioso proyecto. Cinco millones procederán de fondos europeos y los otros cinco serán aportados por los respectivos gobiernos. Esta agrupación tendrá vigor hasta 2013.

Más de 100 millones de toneladas de mercancías atraviesan los Pirineos cada año por tierra. Un total de 17.000 camiones diarios, según los datos que maneja el Gobierno de Aragón. Actualmente, hay dos pasos ferroviarios que soportan hasta 6,5 millones de toneladas anuales, y el tráfico crece a un ritmo cercano al 5% al año.

Las cifras sobre las que trabaja Fomento arrojan que 200 millones de toneladas de mercancías atravesarán la cordillera pirenaica en 2020. Este escenario ha obligado a las Administraciones de ambos paí-

ses a acelerar el proyecto de la travesía transpirenaica para descongestionar las carreteras de la zona.

Las 10 alternativas que se barajan para cruzar los Pirineos son las siguientes. Primera, Zaragoza-Canfranc-Pau. Segunda, Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-Biescas-Laruns-Pau. Tercera, Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-Biescas-Ferrière-Lestelle-Betteran-Lourdes. Cuarta, Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-

Y décima, por el valle del Noguera Ribagorzana, en su parte española, y por el valle de La Pique, en la zona francesa.

Francia aún no ha elegido su trazado para cruzar la cordillera. Hasta la fecha, sólo los responsables de los gestores de infraestructuras ferroviarias de cada país (el español Adif y el francés RFF) han firmado un papel para empezar a trabajar en ese estudio.

Lo único que está claro son las características del *túnel transpirenaico*. En concreto, 41.700 metros de largo. Con una montera máxima aproximada de 2.000 metros. Se trata de dos túneles independientes, en una única vía, con un diámetro interno de 8,5 metros y separados 30 metros entre sí. La velocidad del proyecto contempla, por ahora, los 250 kilómetros por hora.

Con esta travesía, España quedará comunicada con Francia por tren de alta velocidad a través de tres líneas diferentes. Primero, el eje atlántico, que conectará la Y vasca de AVE con Francia por Irún. Segundo, el eje mediterráneo, que unirá Barcelona con la frontera francesa a través de Figueras y Perpiñán. Y en tercer lugar, esta travesía.

La salvedad es que las mercancías circularán, sobre todo, por la li-

nea transpirenaica, intercalando también tráfico de viajeros. Con este panorama de fondo, la única fecha que se maneja es el año 2012, momento en el que el primer AVE español entrará en Francia, procedente de Barcelona, tras unir las localidades de Figueras y Perpiñán.

Desde el Ministerio de Fomento advirtieron de que aún no hay un calendario para comenzar las obras de la travesía. No obstante, dejaron claro que ya han comenzado las reuniones de trabajo con la delegación francesa para decidir cuál es el mejor trazado para atravesar los Pirineos, además de realizar un análisis de la viabilidad financiera del proyecto. Más vale tarde que nunca.

El túnel que cruzará la cordillera pirenaica tendrá 41,7 kilómetros de largo y dos de montera

Biescas-Argelès Gazost-Lourdes. Quinta, Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-Biescas-Pierrefitte Nestalès-Lourdes.

Sexta, Zaragoza-Huesca-Monzón-Barbastro-Ainsa-St. Marie Campan-Tarbes. Séptima, Zaragoza-Huesca-Monzón-Barbastro-Arreau-Lannemezan. Octava, Zaragoza-Huesca-Monzón-Barbastro-Bagnères de Luchon-Montrejeau. Novena, recorrer el valle español de Benasque y el francés de La Pique.



La travesía transpirenaica

Con una hipótesis moderada que cifra en 200 millones de toneladas el volumen de mercancías que atravesarán los Pirineos dentro de 10 años, España y Francia preparan la nueva puerta ferroviaria para el paso de mercancías que unirá ambos países.



La apuesta de Aragón

La travesía Zuera-Biescas-Pierrefitte es el trazado que apoya el Gobierno de Aragón. Esta alternativa acabará con problemas funcionales (saturación de la red viaria) y medioambientales (transcurrir por una zona de elevado interés natural). La reapertura de Canfranc no solucionó estos inconvenientes.

Datos básicos

Longitud parte española: 20,9 km
Longitud parte francesa: 20,8 km
Velocidad media: 250 km/h
Pendiente máxima: 1,15%

Clave

V Vialto
T Túnel

En superficie



Otras opciones

Zona de cruce	Motivo de no elección
Canfranc-Aspe	A Distancia a enlaces
Biescas-Laruns	B Distancia a enlaces
Biescas-Lestelle	C Túneles
Biescas-Argelès	D Inversión requerida
Ainsa-Campan	E Dificultad de cálculo
Ainsa-Arreau	F Aspectos ambientales
Ainsa-Luchon	G Aspectos hidrológicos
Graus-Luchon	H Accesibilidad



> ENTREVISTA

VÍCTOR MORLÁN

Secretario de Estado de Infraestructuras

«Esta conexión es estratégica para España»

El secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras no se corta al culpar a los anteriores gobiernos del retraso que sufre la construcción de la travesía transpirenaica. Como buen aragonés, Víctor Morlán es consciente de la necesidad que tiene España de dar rienda suelta a este proyecto.

Pregunta. - ¿A qué se debe el retraso de más de siete años que acumula este proyecto?

Respuesta. - «Retraso? Cuando llegamos al Gobierno, en 2004, este proyecto llevaba cuatro años dando vueltas por los cajones. Los gobiernos de los dos Estados se habían reunido en cuatro ocasiones para hablar de las conexiones viarias y ferroviarias, y sólo en dos de ellas se mencionó la Travesía Central.

La voluntad política del anterior Gobierno no se caracterizó, precisamente, por impulsar el desarrollo de los estudios preceptivos. Sin embargo, este Gobierno es el primero que impulsa de verdad esta travesía.



CHRISTIAN MAURY

P. - El reciente acuerdo firmado entre Francia y España para poner en marcha este proyecto es un paso, pero ¿cómo se financiará?

R. - Ya hemos iniciado los pasos para la primera financiación. Ambos gobiernos presentaron una candidatura común a la convocatoria

de ayudas al programa multianual 2007-2013 de los fondos de las Redes Transeuropeas, y hemos obtenido con cargo a este fondo cinco millones de euros para el desarrollo de los citados estudios, lo cual es una señal inequívoca del respaldo de la UE a este proyecto. En cuanto a la financiación para desarrollar la ejecución de las obras, aún es pronto para hablar de esto.

P. - ¿Por qué no se constituyó antes esa Agrupación Europea de Interés Económico para los Pirineos?

R. - Se ha constituido en el momento en que ambos países hemos alcanzado el acuerdo para hacerlo. Pero le digo una cosa, este Gobierno es el que está desarrollando e impulsando este proyecto, y no otros anteriores. Para España esta conexión tiene consideración estratégica. Ya fue incluida en nuestro Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, aprobado en 2005.

P. - De las 10 alternativas que se barajan para cruzar los Pirineos desde Zaragoza, ¿cuál es la que más beneficia a los españoles?

R. - Serán los estudios los que lo decidan. Sería una frivolidad por mi parte indicar cuál sería mi opinión al respecto. Dejemos a los técnicos trabajar. Una vez nos presenten sus conclusiones nos pondremos de acuerdo con el Gobierno francés para decidir el trazado final.

P. - ¿En qué porcentaje descongestionará las carreteras?

R. - Las ventajas de atravesar los Pirineos para el tráfico de mercancías a través de un túnel de baja cota son innegables.

Los tres accesos ferroviarios a Francia

La situación del Eje Pirenaico respecto a los centros estratégicos de distribución de mercancías lo coloca con ventaja frente a los pasos de Irún y Portbou.



Se señalan sólo los destinos con enlace directo ferroviario

Capacidad de paso de mercancías

En millones de toneladas/año



Cada 250 m los túneles están unidos mediante galerías aisladas por puertas de apertura asistida y presurizadas.

El quinto túnel más largo del mundo

El 'túnel transpirenaico' tendrá 41,7 km, correspondiendo a casi el 70% de los túneles de todo el proyecto de los Pirineos (60,58 km).

Los más largos

- San Gotardo, Alpes (Suiza) 57,07 km
- Brennero, Alpes (Suiza-Italia) 55,00 km
- Seikán, Estrecho de Tsugaru (Japón) 53,85 km
- Eurotúnel, Canal de La Mancha (Reino Unido-Francia) 49,94 km



Respeto medioambiental

El volumen total de la excavación es de, aproximadamente, seis millones de metros cúbicos de tierras y roca. Con todo ese material se crearán dos pirámides (una a cada lado de la frontera en las bocas de los túneles). Con ello se abaratarán los costes de transporte y vertido y se minimizará el impacto ambiental al no crear terraplenes forzados. Las pirámides estarán cubiertas de vegetación y tendrán un estanque perimetral que en invierno puede servir de pista de patinaje.

