

La tercera puerta ferroviaria de Europa

El AVE Zaragoza-Toulouse por Pirineos resolverá el colapso de pasos fronterizos

ELISEO BAYO - MADRID - 13/12/2009

El eje directo que va desde el norte de Europa, recogiendo los tráficos laterales, de España hasta Lisboa y el norte de África, pasa por el Pirineo central y resuelve los problemas de los pasos extremos. Vascos y catalanes deberían verlo así.

Los Pirineos siguen siendo un obstáculo para el pleno intercambio de mercancías y de pasajeros entre la Península y Europa. Los extremos fronterizos en el Atlántico y en el Mediterráneo están colapsados. La Travesía Central ferroviaria por el Pirineo que recogería el tráfico de mercancías de la España interior, de Marruecos y de Portugal, es una solución necesaria y así lo ha dictaminado la Unión Europea.

Según lo decidido por la Comisión Europea, se pretende estructurar un **enlace ferroviario de ancho internacional**, que, partiendo de Algeciras y de Sines (Portugal), pasa por Madrid y en Zaragoza conecta con la red Bilbao-Valencia, para ir a cruzar el Pirineo por un túnel de baja cota (40 kilómetros). De ahí, enlazaría al menos con las ciudades francesas de Pau o Tarbes para llegar a Toulouse. Complementaría así las conexiones por ferrocarril y por carretera. Reforzaría, asimismo, el eje ferroviario Madrid-París, una vez realizada la conexión de alta velocidad París-Limoges-Toulouse. Y permitiría la conexión de Madrid con el norte de Europa, a través del futuro corredor Burdeos-Estrasburgo.

Madrid y París se han mostrado favorables al proyecto, cuyo carácter estratégico ha sido reconocido en numerosas ocasiones por la UE. Para el Gobierno de España, en palabras del ministro de Fomento, José Blanco, la Travesía Central de los Pirineos es una prioridad porque, entre otros aspectos, "reducirá la congestión de los dos únicos pasos de gran capacidad de conexión" de la Península Ibérica con Europa (Irún y La Junquera).

Exigencias

Francia, que en su momento vio en la Travesía Central Pirenaica la vía terrestre más rápida para acercarse al norte de África, no puede permanecer sorda a las exigencias de sus Departamentos en los Pirineos Centrales, que exigen comunicaciones centrales con España.

Sin embargo, avanzado el siglo XXI y cuando la UE la forman ya 27 países, se mantiene el esquema decimonónico para acceder de España a Francia. Dada la imposibilidad de las infraestructuras actuales de absorber la **demanda en continuo crecimiento**, las inversiones programadas a medio plazo consisten en reforzar los corredores Irún-Hendaya y Figueras-Perpiñán, en transporte terrestre, y el refuerzo de la infraestructura portuaria en las denominadas autopistas del mar. Estas programaciones tienen un recorrido hasta 2020.

Por una torpeza del destino, los políticos que hoy representan al País Vasco y a Cataluña pueden ser los causantes del colapso que sufrirán sus territorios en una década. Los portavoces de los partidos en el Congreso Josep Antoni Durán i Lleida (CiU), José Antonio Alonso (PSOE), Soraya Sáenz de Santamaría (PP) y Josu Erkoreka (PNV) entrelazan satisfechos sus manos tras firmar el pacto para las prioridades de la Presidencia de la UE en infraestructuras. Según ese acuerdo, el Corredor Mediterráneo debe ser un "eje imprescindible para conectar Algeciras con Hamburgo" y "es necesario potenciar el eje Atlántico y la línea París-Lisboa a través de Burdeos-Dax-Hendaya-Valladolid-Madrid".

Eje para vertebrar la UE

En definitiva, los cuatro grandes partidos nacionales sentencian que "el Eje Atlántico, junto al Mediterráneo, tendrá que vertebrar la Unión Europea". ¿Partidos nacionales? En todo caso, nacionalistas. Se olvidan de que el eje que va desde el norte de Europa hasta Lisboa conduce a la Travesía Central Pirenaica para resolver los grandes atascos del tráfico. Más de 200.000 vehículos pasan a diario a Francia, de los que 65.000 lo hacen por Hendaya y La Jonquera. El 30% son vehículos pesados. Además, más de 113 millones de toneladas atraviesan los Pirineos, de las que sólo el 4,5% se transporta en ferrocarril. Los extremos absorben el tráfico y ya están sobresaturados.

Hay en marcha obras para ampliar las infraestructuras en los extremos fronterizos, pero no podrán absorber el incremento del tráfico de mercancías. La solución lógica es abrir una travesía central ferroviaria de baja cota por el Pirineo. Desde 1991, por impulso del Gobierno de Aragón, al que se han sumado ya los Departamentos de los Pirineos centrales franceses, se trabaja para lograr esa Travesía ferroviaria, que forma parte de la "estrategia territorial europea" aprobada en mayo de 1999 por la UE. No es excluyente de las otras, sino complementaria.