

# Congreso sobre la Travesía Central por el Pirineo

## «Harán falta unos 12 años para construir el túnel en el Pirineo»

**Félix Amberg** JEFE DE OBRA DEL TÚNEL DE SAN GOTARDO (SUIZA)

### ENTREVISTA

D. LÓPEZ  
dllopez@aragon.elperiodico.com  
ZARAGOZA

—Amberg es una de las empresas que ha mostrado su interés en participar del proyecto para la Travesía Central por el Pirineo.

—Somos una consultoría de Suiza que hemos desarrollado proyectos importantes como el túnel de San Gotardo y la conexión desde Lyon a Milán a través de los Alpes, entre otros, con túneles largos y profundos. Tenemos una experiencia que puede ser útil para el proyecto que se quiere hacer en el Pirineo y queremos participar en él. Pero sabemos que no somos los únicos que han preguntado y, quizá, nuestra única ventaja sea el hecho de ser los autores del túnel más largo del mundo.

—¿Cuándo se producen los primeros contactos y con quién?

—Fueron hace unos dos años con el grupo de promoción de Midi Pirineos junto con otra consultoría como la nuestra que trabaja también en Suiza. Y también estamos conversando con la parte española, aquí y en Francia. Allí también se está hablando de forma activa con clientes, fabricantes o constructores que también tienen experiencia en este tipo de trabajos.

—¿El interés de Amberg es solo trabajar en la ejecución de las obras, o también ayudar en la financiación?

—Tenemos medidas financieras limitadas, así que nuestro interés es solo trabajar en el diseño y la construcción del túnel.



►► Félix Amberg, ayer en el Palacio de Congresos.

—Se barajan tres opciones en la vertiente francesa para dar continuidad a la conexión. ¿Cuál cree, a priori, la que puede contar con más posibilidades de éxito?

—En principio cualquiera de las tres puede ser buena para el proyecto, por lo que, por experiencia, apostaría por aquella que tuviera más apoyos en las poblaciones que coha-

bitan en el valle. La oposición de los vecinos puede suponer, en un momento dado, tener los trabajos parados durante años. El apoyo es fundamental y quizá sea el criterio más idóneo antes de conocer los estudios que se están realizando.

—Lo que es indudable, al parecer, es el efecto económico que puede tener la creación de esta travesía.

—Estas líneas tienen un impacto importante a la hora de generar negocio, y bastante difícil de cuantificar en este momento. Lo que es cierto es que, por experiencia, nos hemos dado cuenta de que surgen muchas empresas que quieren instalarse cerca cuando se crea una línea de este tipo.

—Hablando de las obras a realizar, ¿cuanto cree que podría costar, en tiempo, su construcción si empezara hoy a ejecutarse?

—Depende de la longitud del trazado y de los medios necesarios, pero harán falta unos diez o doce años para construir el túnel en el Pirineo. Si todo va bien, desde la primera voladura hasta que circule el primer tren no pasará más de ese tiempo.

—Es una incógnita saber el interés real que puede encontrar la travesía en la iniciativa privada, sobre todo a la hora de ejecutar los trabajos. ¿Cree que es un proyecto que pueda atraer a muchas empresas?

—Estoy convencido de que lo será, pero tendrá que esperar a tener un proyecto sólido y bien definido. Las empresas no van a descubrir su interés hasta que ya haya una planificación clara de los trabajos. Pero sabemos positivamente que existe interés en muchas empresas europeas en participar, que será un proyecto apetecible para muchas de ellas cuando esté el trazado definido.

—También se ha dicho que un proyecto como este puede costar entre 5.000 y 8.000 millones de euros. ¿Es realista u optimista?

—(Sonríe) Cinco mil me parece realista. ≡

## López Guarga defendió que la obra es «posible y ejecutable»

D. L. G.  
ZARAGOZA

La construcción de un túnel en el Pirineo como el que se pretende para la Travesía Central (TCP) es, en opinión de Rafael López Guarga, «un proyecto posible y ejecutable». Así lo indicó el Jefe de Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, que abrió la segunda jornada del congreso participando, no obstante, en calidad de presidente del Comité de Túneles de la Asociación Técnica de Carreteras. Además destacó el papel de los ingenieros españoles —«los hay muy importantes», dijo— y que para la TCP «no estamos obligados a mirar a Europa» para ejecutar la obra.

En sus palabras trató de trasladar al auditorio su experiencia en otros túneles realizados en España y en el Pirineo y que, en su opinión, «no tienen nada que envidiar» a otros similares alpinos, que también se expusieron a los asistentes. «Pajares y Guadarrama, por ejemplo, son un claro ejemplo de que en España hay ingenieros muy buenos y que tenemos un prestigio internacional. Hay que aprender también de lo que se hace en Europa pero en obra pública aquí hemos demostrado que somos capaces de disponer de maquinaria muy moderna y también de hacer proyectos importantes en plazos muy cortos», explicó. Sobre los medios utilizados en el país, destacó la tuneladora utilizada en la calle 30, de Madrid, que es la de mayor diámetro del mundo y que ha acordado mucho los plazos de ejecución.

Sobre travesía transpirenaica, López Guarga no quiso hacer un pronóstico de cuál sería el paso más idóneo desde la vertiente aragonesa y prefirió «esperar a que finalicen los estudios de España y Francia». En este sentido, atravesar Vignemale, como planteó hace años un estudio realizado por el Gobierno de Aragón, le parece «una buena opción, pero no es definitiva». Pero está seguro de que es «ejecutable». ≡

## «Es más importante la planificación que iniciar las obras cuanto antes»

► Minoru Shimokawachi expuso su obra, un túnel de 54 kilómetros bajo el mar

D. L. G.  
ZARAGOZA

La segunda jornada del Congreso Internacional sobre la Travesía Central por el Pirineo contó con la participación del ingeniero japonés Minoru Shimokawachi, una eminencia mundial por ser el responsable de la creación del mayor túnel hecho bajo el mar, construido en Japón y de más de 54 kilómetros de longitud.

Con la experiencia acumulada, y

después de haberse encargado durante 20 años de llevar a cabo el túnel que le ha hecho reconocido internacionalmente, destaca, sobre la travesía transpirenaica y sobre este tipo de proyectos, que «es más importante la planificación que iniciar las obras cuanto antes».

El ingeniero nipón estuvo al frente desde el diseño hasta la puesta en servicio del túnel y, aún así, el desarrollo de los trabajos no estuvo exento de imprevistos. De hecho, la complejidad de su obra radicaba, sobre todo, en que, según explicó ayer, «había numerosos desprendimientos porque el terreno no estaba com-

pacto, era heterogéneo y al tener que atravesar distintas capas nos teníamos que ir adaptando a estas condiciones». Esta irregularidad provocó que «el cálculo inicial de trece años acabara siendo de veinte finalmente».

La comparación con otros proyectos que también se expusieron ayer era inevitable, así como con la futura Travesía Central por el Pirineo (TCP), a pesar de la escasa información que existe sobre ella. Para Shimokawachi es un reto «interesante» y «atractivo» como ingeniero, pero muy distinto a su proyecto más brillante. En su túnel submarino, se tu-



►► Minoru Shimokawachi, ayer.

vo que excavar a 240 metros de profundidad, con explosivos para romper roca en los terrenos duros y excavando en las capas blandas.

El ingeniero considera que «no es más difícil hacer un túnel bajo el mar que en la montaña», porque según comentó, «aunque se trabaje a mucha altura sobre el nivel del mar, en la montaña es necesario profundizar más en el terreno». En su obra, se tuvo que excavar «hasta llegar a cien metros de profundidad en el terreno» mientras que en un proyecto como el del Pirineo requiere «llegar a 500 o 700 metros más». Incluso apunta que puede llegar a superar un kilómetro «dependiendo de las condiciones geológicas». Sobre el coste, no quiso hacer pronósticos para la TCP, pero sí puso como ejemplo el precio con el que saldó el suyo: 5.400 millones de euros. ≡