

# TRAVESÍA DEL PIRINEO

## La puerta segura de España

Abrir el Pirineo con un gran eje de comunicaciones transfronterizas sigue siendo un reto para España. Y, ahora, las tensiones del secesionismo lo revalorizan como proyecto estratégico

R. PÉREZ

En sus comunicaciones con el resto de Europa, España sigue dependiendo, hoy por hoy, de sus pasos laterales por País Vasco y Cataluña. Pese a que hay una demanda histórica de abrir el Pirineo con un paso central por la frontera entre España y Francia, sigue siendo una asignatura pendiente. En la etapa de gobiernos de José María Aznar parecía que, por fin, se iba a resolver. Se convenció a la UE y se incluyó la Travesía Central del Pirineo (TCP) como proyecto prioritario. Sin embargo, poco antes de que Zapatero abandonara La Moncloa, el Gobierno español pactó un cambio de planes: presionado por el nacionalismo catalán, relegó la Travesía del Pirineo en favor del Corredor Mediterráneo; es decir, de reforzar el «monopolio» del paso transfronterizo catalán en vez de construir otro alternativo en el Pirineo aragonés. Eso le supuso a la TCP verse descabalgada de la lista de proyectos prioritarios de la UE en materia de infraestructuras de transporte.

Aragón, sin embargo, no da la batalla por perdida. Con las tensiones del secesionismo como telón de fondo, el Gobierno de Luisa Fernanda Rudi insiste en que abrir el Pirineo con un moderno paso transfronterizo es estra-

tégico. «Aragón es el pasillo de seguridad de España hacia Europa», ha llegado a advertir Rudi. Y, cuando lo ha hecho, ha subrayado que no lo dice solo desde el punto de vista geográfico, sino también «en sentido cultural, político e incluso moral».

### Características del proyecto

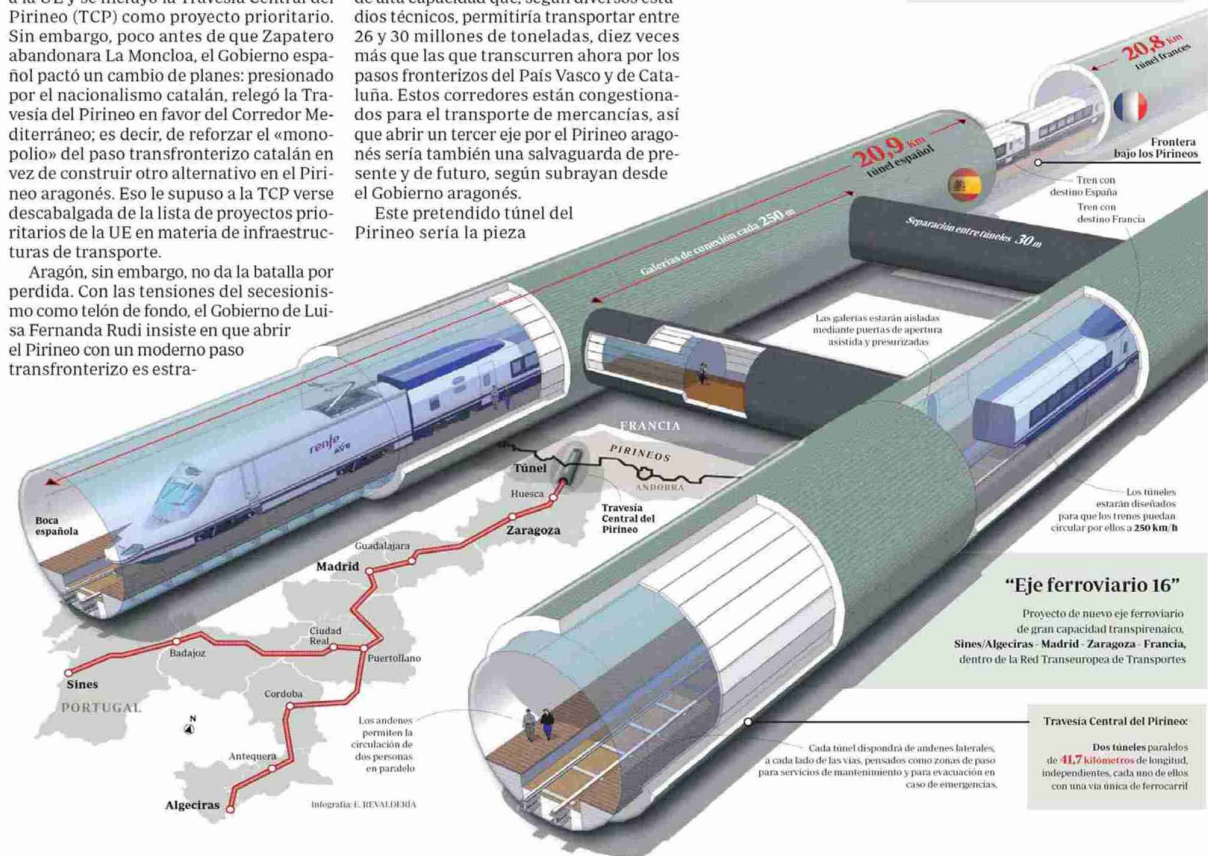
Pero, ¿qué es la TCP? El proyecto consiste en abrir un gran túnel ferroviario en el Pirineo aragonés para conectar España con el resto de Europa. Por el discurriría una vía de alta capacidad que, según diversos estudios técnicos, permitiría transportar entre 26 y 30 millones de toneladas, diez veces más que las que transcurren ahora por los pasos fronterizos del País Vasco y de Cataluña. Estos corredores están congestionados para el transporte de mercancías, así que abrir un tercer eje por el Pirineo aragonés sería también una salvaguarda de presente y de futuro, según subrayan desde el Gobierno aragonés.

Este pretendido túnel del Pirineo sería la pieza

**EL PIRINEO PERMITIRÍA DOTAR A ESPAÑA DE UN PASO QUE COMPLEMENTE A LOS DEL PAÍS VASCO Y CATALUÑA**

### Espaldarazo a la riqueza nacional

Según los estudios encargados por el Gobierno aragonés, la construcción de la Travesía Central del Pirineo generaría en la economía española 12.000 millones de euros durante los años que duraran las obras. Después, una vez en servicio este gran paso transfronterizo y el corredor ferroviario que cruzaría por él y que llegaría hasta el puerto andaluz de Algeciras y el portugués de Sines, aportaría anualmente unos 1.200 millones de euros al Producto Interior Bruto (PIB) de España. Sería así —indican estos cálculos— por el aumento de la actividad y la mejora de la competitividad en el transporte.





central del denominado «Eje 16», un corredor para conectar Portugal y el sur de España con el resto de Europa. Las tres cuartas partes de todas esas infraestructuras ya están construidas. Se trataría solo de readequarlas. Respecto a las inversiones en obra nueva, se centrarían casi en exclusiva en la construcción del túnel. En total, el proyecto de conjunto necesitaría algo menos de 9.000 millones de euros para hacerse realidad. Pero falta que la UE lo incluya en sus redes prioritarias, lo que pasa también por el convencimiento del Gobierno francés.

#### Presionando ante la UE

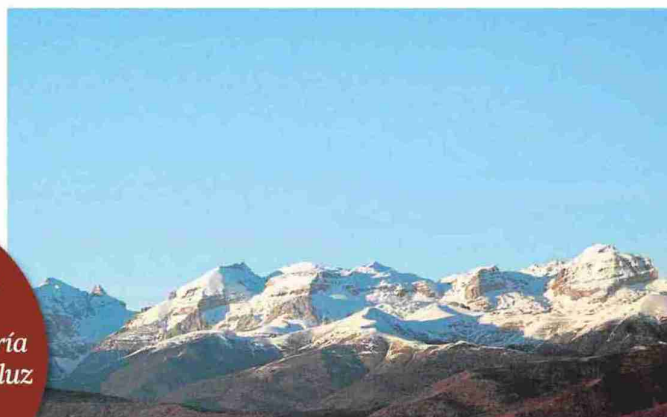
El Ejecutivo aragonés está presionando para que el Gobierno central lo asuma como obra estratégica y que apure a Bruselas para que actúe en consecuencia. Lo que se persigue desde Zaragoza es que se acorten los plazos.

Y es que, tal y como están actualmente fijados por la UE, Bruselas no volvería a considerar la ejecución de la Travesía del Pirineo como proyecto prioritario hasta el año 2032, y eso dilataría la conclusión de las obras hasta el año 2050. Lo que persigue Aragón es que se reconsidere ese calendario, para intentar que la TCP sea una realidad dentro de veinte años.

#### Aliados

En este objetivo, el Gobierno aragonés no está solo. El proyecto de la Travesía del Pirineo cuenta desde hace años con el respal-

*El túnel proyectado forma parte de un eje ferroviario que llegaría hasta el puerto andaluz de Algeciras y el portugués de Sines*



El Pirineo sigue siendo más un gran muro que una frontera rentabilizada F. SIMÓN

do de un buen número de autonomías. Castilla-La Mancha, Extremadura, Madrid e incluso Andalucía se sumaron a esta idea por considerarla estratégicamente positiva no solo para sus respectivos territorios, sino para el conjunto de España. El Gobierno portugués también ve el proyecto con buenos ojos. Y, mientras tanto, Rudi sigue recabando más apoyos en el mundo empresarial. Esta misma semana, el pasado lunes, mantuvo un encuentro con la CEOE para llamar la atención sobre la Travesía del Pirineo.

El proyecto trasciende de Aragón. Sería en su porción de la Cordillera pirenaica donde tendría el paso transfronterizo, pero el corredor ferroviario cruzaría toda la Península. Tal y como está planteado ante la UE, este eje permitiría comunicar Francia con Madrid a través de Huesca y Zaragoza. En la capital de España, este eje transfronterizo se bifurcaría en dos ramales: uno llegaría hasta el puerto andaluz de Algeciras y otro hasta el portugués de Sines. De ahí que el Gobierno luso también esté interesado en este proyecto que sigue liderando Aragón.