

LOS PIRINEOS: NUESTRO “CUELLO DE BOTELLA”

A demás de ser determinantes en la estrategia de Aníbal durante las Guerras Púnicas, los Pirineos han sido una permanente constricción en las relaciones de la Península con el Continente Europeo. Esta limitación, que afecta por igual a ambos lados de la cadena montañosa, ha sido objeto de estudio por nuestros colegas de la **UISBA** (Unión de los Ingenieros y Científicos de la Cuenca del río Adour, Miembro de la **Unión de Ingenieros y Científicos de Francia**) que *motu proprio* han redactado un *Libro blanco* sobre el “Transporte de mercancías a través del País Vasco”, cuya edición más reciente (Febrero de 2004 que recoge los datos disponibles desde el punto de vista técnico y de las Administraciones públicas) resumimos para informar sobre los efectos que las decisiones ya tomadas provocarán, así como para recoger las recomendaciones que el equipo redactor hace como conclusión del trabajo de campo.

1. EFECTOS ESPERADOS DE LAS MEDIDAS DECIDIDAS (2002-2020)

1.1. CARRETERAS Y AUTOVÍAS

• **Mejora de la explotación y la seguridad.** La autopista francesa A63 es la base del tráfico transfronterizo en el Oeste de los Pirineos. Se ha previsto su saturación en 2020 con 20.000 camiones/día. Para evitarla se ampliará de dos a tres vías/ sentido, así como el número de pasos de peaje (nueve /sentido) en las barreras de Biarritz y Biriatou.

• **Proyecto complementario de Somport.** El túnel, construido en 2002, es de excelente factura técnica, pero las vías de acceso están muy desequilibradas. En el lado español se han aplicado las normas de seguridad “de montaña”, mientras que en el lado francés nada se ha dispuesto para el tráfico pesado, debido a la muy fuerte oposición de las Asociaciones ecologistas y a la falta de financiación. Hoy, el tráfico es de 1.400 vehículos/día (de los que 140 son camiones). Para 2013, se espera un tráfico de 2.340 vehículos/día (430 camiones). Este tráfico corresponde princi-

palmente a actividades regionales Aragón-Béarn y debe tener poca incidencia en la evolución de tráfico nacional e internacional.

• **Infraestructuras viarias del Noreste de España.** - El flujo actual de 30.000 vehículos/día supone el umbral de saturación en una autovía de 2x2 carriles, por lo que se ha previsto el desdoblamiento de la autopista A8 (prolongación de la A63 francesa) a través del País Vasco a 2x3 carriles en algunos tramos.

- La unión Pamplona-Irún (N121A) contará con varios tramos de 2+1 carriles, facilitando el tráfico pesado internacional de Navarra y Aragón .

- El proyecto Pamplona-Peyrehorade, vía rápida de gran capacidad de Navarra hacia el Béarn (A68), se integraría en la Red Trans-Europea de Transporte que constituiría la distancia más corta entre Madrid y París. Comportaría 45 km en España y 65 km en Francia, con un túnel de 3,7 km y otros cinco más cortos. El proyecto ha recibido el apoyo de los ministros francés y español y se encuentra en fase de discusión.

1.2. FERROCARRILES

• **Línea Hendaya-Burdeos**

- Mejora de la vía existente: renovación de vías del tramo Hendaya-Biarritz e instalación de equipos de señales automáticos entre Dax y Bayona.

- Creación de una nueva vía Dax-Hendaya que se uniría a la Línea de Gran Velocidad (LGV) Burdeos-Dax lo cual concierne a la red ferroviaria europea, ya que implica las comunicaciones con la Península. Es necesario conectar esta vía con una red española de ancho europeo aunque no afecta- hasta el momento- más que al País Vasco español. La citada línea depende de la realización de otros tramos de la LGV Burdeos-París: Angulema -Burdeos (2013) y Tours-Angulema (2016) .

• **Túnel ferroviario de Somport**

Aunque se trata de una sola vía de ancho europeo, sus características de elevadas pendientes, pequeños radios y el cometido actual como túnel de servicio de otro de tráfico de vehículos ad-

yacente, no aconseja su consideración como recurso de Transporte significativo.

• **Túnel transpirenaico central**

La idea de perforar los Pirineos mediante un túnel ferroviario dedicado al Transporte de mercancías ha sido defendida por las regiones de Aragón y del Suroeste francés con el apoyo de la **Comunidad Europea**. Este gigantesco proyecto no es previsible en los próximos 20 años.

• **Proyectos ferroviarios españoles**

- El **Ministerio de Fomento** ha previsto la LGV Madrid-Valladolid, pero no se ha anunciado nada en relación a la Madrid-Irún, sabiendo que faltaría la línea Valladolid-Burgos-Vitoria y, seguidamente, la parte más accidentada y difícil del País Vasco español.

- La Y vasca se inscribe en el proyecto LGV Madrid-París, por Irún y Burdeos con ancho europeo y dos vías electrificadas. Sirviendo a Bilbao, Vitoria y San Sebastián, constituye tres radios con su centro de unión en Arrasate. La continuidad se realizaría por Miranda de Ebro, Burgos, Valladolid y Madrid. Esta red se destinaría al tráfico de viajeros y mercancías, asegurando el tráfico directo entre el puerto de Bilbao e Irún. De los 30 GEuros presupuestados, 3 GEuros corresponden a la red vasca.

Aunque la competencia de su realización corresponde al Gobierno español, el Gobierno vasco ha reservado en sus presupuestos un importe dedicado a los estudios preliminares y expropiaciones necesarios para el inicio de la Y vasca.

- Existe una alternativa que sitúa a Pamplona como centro de comunicación entre Zaragoza (ubicación de la plataforma multimodal Plaza, SA), Bilbao, Vitoria e Irún, pero este proyecto no ha sido hasta ahora anunciado en el BOE ni presupuestado.

El plazo para la unión LGV Irún-Madrid es, oficialmente por el lado español, el año 2010 , mientras por el lado francés; Tours-Burdeos sería 2015-2017, lo que supone el año 2020, como fecha más temprana, en Hendaya.

Estos plazos pueden variar si se retrasan las soluciones a las diferencias existentes entre el Gobierno español y el vasco, y, del lado francés, en lo que se refiere a la determinación de la **Unión Europea** sobre el carácter de vía de Transporte de esta unión, y de los medios de financiación.

1.3. TRANSPORTE MARÍTIMO

Comparado con el resto de medios de Transporte, el marítimo es el más barato y seguro. No obstante, siendo indispensable su utilización con el único fin de atravesar los Pirineos, no debe desdiseñarse el caso en que su empleo sea aconsejable y libere de carga a los otros medios de paso de la frontera.

• Proyectos

El radio de actuación mínimo del cabotaje, desde el punto de vista económico, es de 730 km. Así el cabotaje puede ser la vocación específica de puertos como el de Bayona. Se estudia la posibilidad de una línea Marruecos-Portugal-Bayona y la apertura de una línea regular Liverpool-Bayona así como la dotación para este puerto de medios adecuados para la manutención de porta-contenedores de tipo medio, compatibles con el calado del puerto.

Entre otros ejemplos, los armadores asiáticos **OOCL** y **MISC** enlazan Lixoes (Portugal)-Bilbao, Southampton y Amberes.

Hoy en día son considerados como grandes puertos para buques porta-contenedores (6.000 a 10.000 contenedores / buque): Le Havre, Rotterdam, Felixstowe y, en menor medida, Algeciras y, pronto, Bilbao.

Bayona puede convertirse en un puerto *feeder*, es decir, acumulador de contenedores con productos regionales para expedirlos a los grandes puertos de concentración de fletes internacionales. Para esto se requiere una buena cooperación entre Aquitania y Euskadi así como entre el tren y el barco.

• Conclusión

Para conseguir tasas de crecimiento del 100% en 20 años, habrá que dedicar el Transporte marítimo a todas las demandas previstas: remolques de camión, contenedores y graneles (abonos, minerales, chatarra, etc.). Será necesario también reajustar la organización al proceso logístico puerta-a-

puerta, a la simplificación de los procesos y a la intermodalidad entre tierra, mar y ferrocarril.

1.4. TRANSPORTE COMBINADO

• Ferrocarril-carretera

En el Centro Europeo de Mercancías de Mouguerre no se ha previsto ningún desarrollo, aunque existe una reserva financiera.

En lo que concierne a las infraestructuras de Hendaya e Irún, el Contrato Estado-Región prevé:

- Aumento de la capacidad de la estación de Hendaya alargando las vías de 450 m a 750 m, con la consiguiente ampliación de la longitud de los convoyes y carga.
- Aumento de la capacidad logística por la construcción de dos estaciones (11.000 y 2.400 m²).
- Ampliación del parque de productos siderúrgicos (de 2.000 a 4.000 m²).
- Nuevo puente para ejes de ancho variable (mercancías).
- Creación de cuatro vías de ancho RENFE en la playa de vagones de Playundi hacia Francia.
- Ampliación de la zona de trasbordo de Playundi.

• Mar-carretera.

Se ha previsto un nuevo acceso de 5 km al puerto de Bayona desde la A63, con 7.000 vehículos/día (1.800 camiones)

2. POSICIÓN DEL GRUPO DE TRANSPORTE DEL PAÍS VASCO FRANCÉS

De los 7.300 camiones/día que circulan hoy por la frontera vasca franco-española, a los 20.000 c./día que se esperan en 2010 existe un reto que debe ser asumido desde ahora, teniendo en cuenta el riesgo de saturación, contaminaciones gaseosas y acústicas, así como posibilidad de accidentes. Esta situación en el País Vasco corresponde a la mitad del tráfico de mercancías pirenaico (15.000 camiones/día) que sobrepasa con mucho, en volumen y crecimiento, al tráfico alpino (8.300 camiones/día en 1998), por ejemplo.

La causa primera de este intenso transporte por carretera es el crecimiento de las economías española y portuguesa, como refleja el *Informe Becker*, amplificada por la carencia de

medios marítimos y ferroviarios de España y Francia en los Pirineos Occidentales, no capacitados para absorber tal flujo internacional. Cualquier tentativa de resolver este flujo mediante el cabotaje o el *ferrutaje* (Transporte por ferrocarril de camiones completos) es inadecuada para el tráfico internacional.

La ampliación de la A63 beneficia igualmente al tráfico local pero no al internacional.

Se detecta en el estudio que:

- La línea Hendaya-Burdeos se encuentra en estado precario debido a la casi ausencia de trabajos viarios desde los años 50, lo cual limita la capacidad sobre todo en lo que se refiere a mercancías.
- El tráfico de viajeros se ha doblado en 10 años y, teniendo en cuenta la puesta en servicio de la LGV Tours-Burdeos (2017), se producirá un aumento de trenes de viajeros, alcanzando los 15 trenes diarios en vez de los cinco actuales.
- Salvo modificación, parece que una línea LGV española llegaría a Irún en 2013.

En consecuencia, los trenes TGV harán disminuir el tráfico de mercancías.

Así, la solución a largo plazo es la ferroviaria, pero también la más costosa y compleja por necesitar una serie de condiciones previas interdependientes a realizar:

- Asegurar la realización del TGV Tours-Burdeos.
- Construir la futura línea LGV de Burdeos a la frontera, interconectarla con la Red española y desplazar el tráfico de viajeros a los TGV SEA (Sud Europe Atlantique).
- Justificar la inversión en este TGV-SEA no solamente por el potencial de los 300.000 habitantes del País Vasco francés, sino por el de Euskadi (2.000.000 de habitantes), Navarra y hasta Madrid y Lisboa.

- Reservar la vía actual, modernizada, de Biriattou a Burdeos exclusivamente para los trenes de mercancías y asegurar la conexión de la misma con la española de ancho europeo.

Todo esto necesita una total coherencia de los proyectos de infraestructuras ferroviarias entre Francia y España en el ámbito comunitario europeo. ■