

Travesía Central de los Pirineos: Abrir de par en par la puerta de Europa





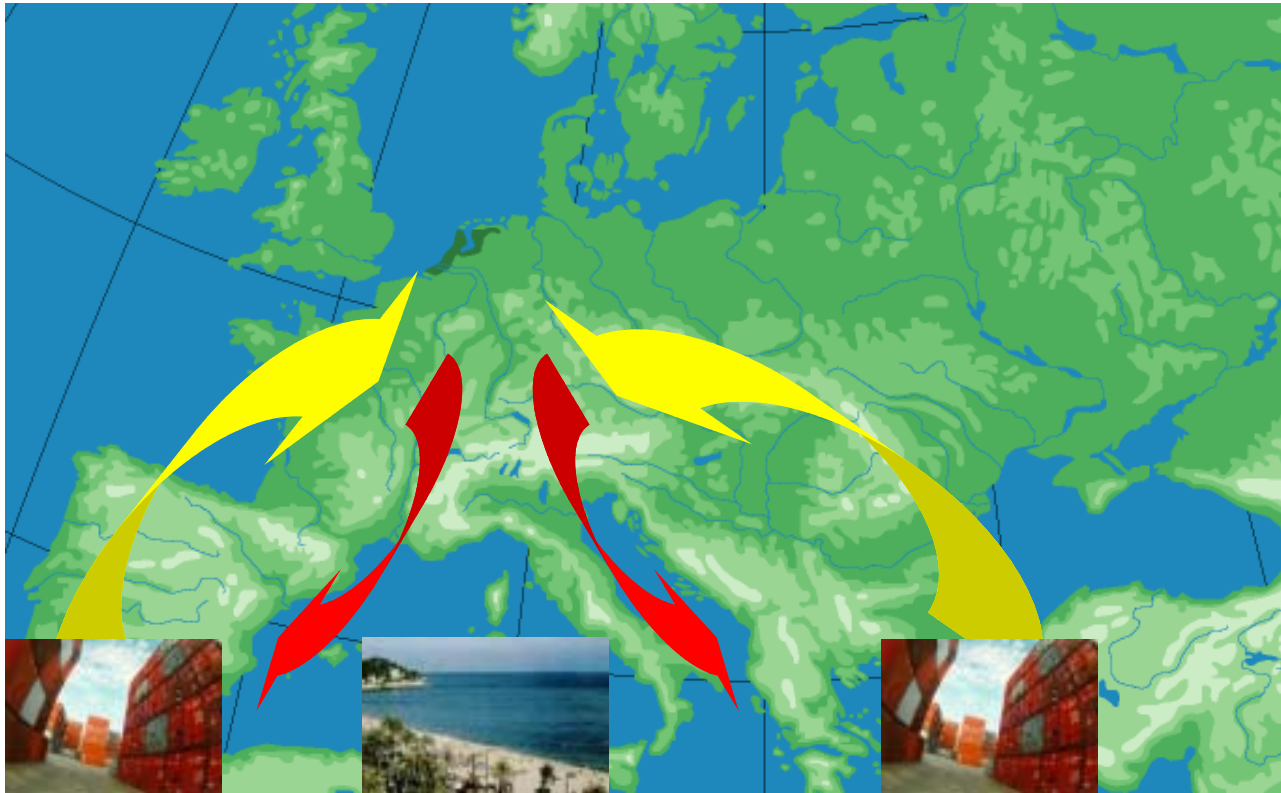
- 1. Lo que está en juego**
- 2. El proyecto y sus beneficios**
- 3. Nuestra demanda**



1. Lo que está en juego



En la Europa integrada, las mercancías van del Sur hacia el Norte y los viajeros del Norte hacia el Sur



GOBIERNO DE ARAGON

1. Lo que está en juego

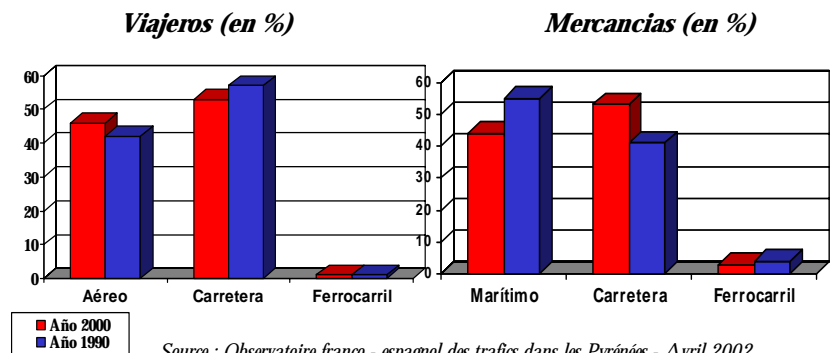


Un 100% de los intercambios terrestres de la Península Ibérica hacia el resto de Europa deben cruzar los Pirineos

- Los Pirineos forman una verdadera barrera entre la Península Ibérica y el resto de la Unión Europea.



- Esta barrera hasta ahora paliada por la vía marítima se agranda hoy al ritmo del crecimiento de los transportes terrestres



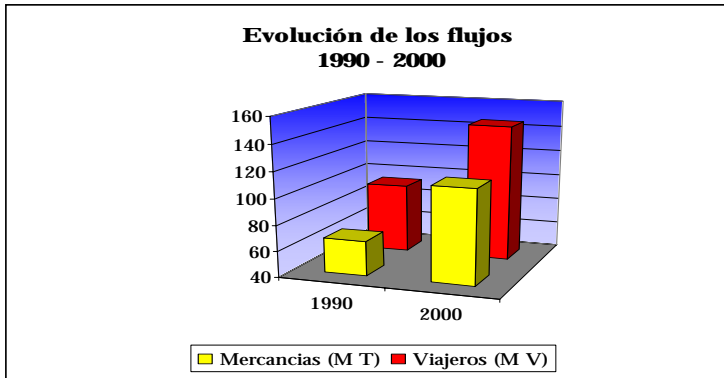
Source : Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées - Avril 2002



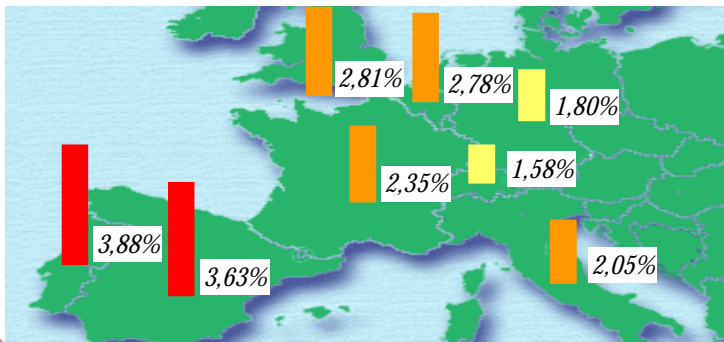
1. Lo que está en juego



Este eje MAGREB – PENÍNSULA IBÉRICA/ EUROPA, vía Francia, está llamado a ser uno de los más dinámicos



- Los Pirineos se han convertido ya en el paso donde la progresión de tráfico es más importante, particularmente para el tráfico de camiones



- Este dinamismo de los intercambios se irá consolidando con la evolución de las economías.

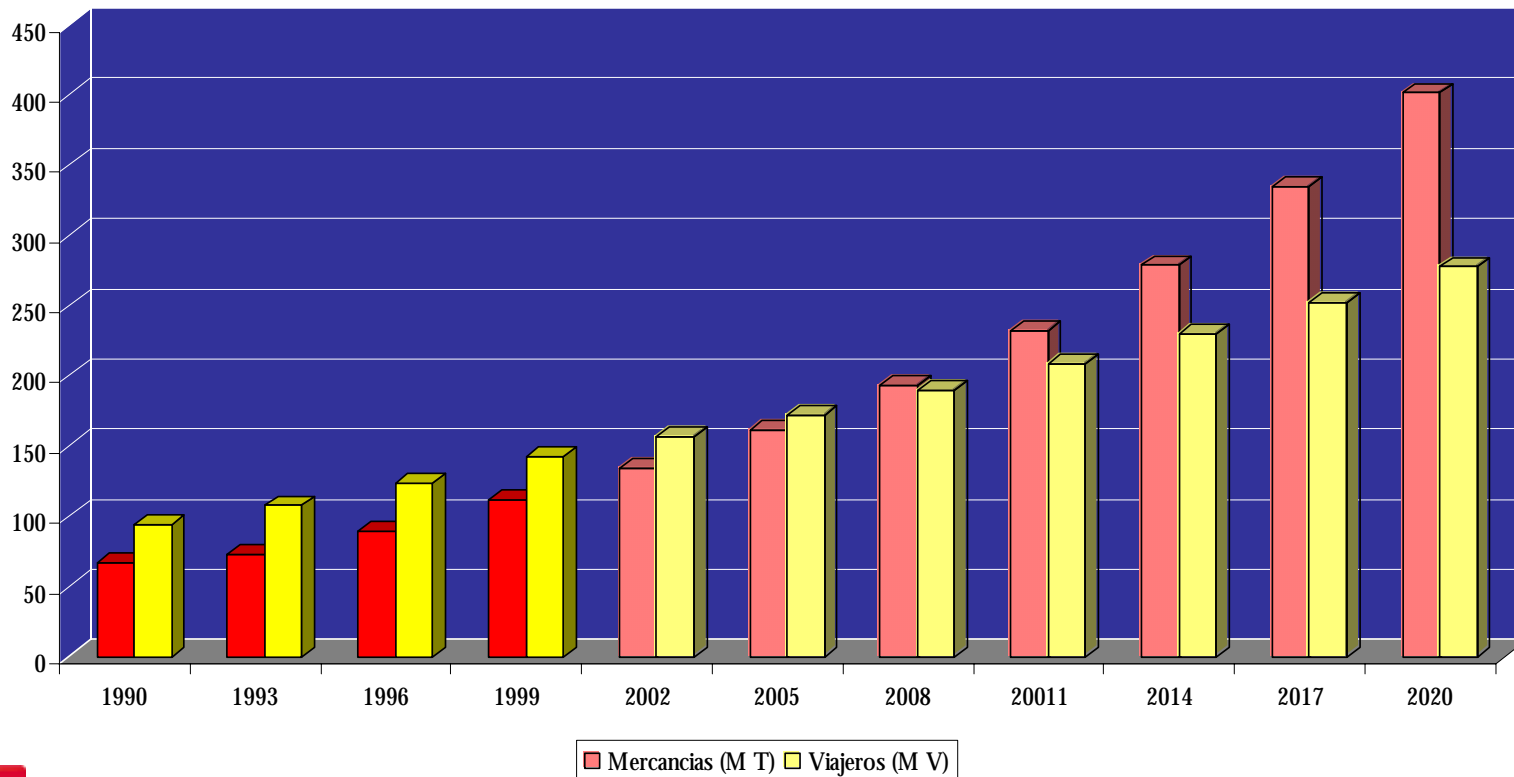
Croissance moyenne annuelle du PIB 1995 - 00 - Source : Eurostat



1. Una certeza:



La demanda de transporte se va a duplicar de aquí al 2020



2. Las posibles soluciones:

Desarrollar los pasos extremos del istmo pirenaico



- El desarrollo de los ejes costeros está previsto (Perpignan – Figueras en particular) y es necesario.
- Pero el desarrollo de únicamente estos itinerarios plantea dos dificultades:
 - genera fuertes saturaciones sobre los ejes existentes con los que enlazan (Ejemplo Nîmes – Montpellier)
 - Los proyectos en curso serán insuficientes para hacer frente a la demanda inmediata.

2. Las posibles soluciones:

Desarrollar los ejes de carreteras

- Algunas de estas infraestructuras están en curso de realización (ejemplo: accesos al túnel de Somport)
- Para el desarrollo final de estas infraestructuras en el lado francés, cabe aplicar dos soluciones:
 - realizar un simple acondicionamiento de media-baja capacidad, con lo que el crecimiento futuro del tráfico generado con la Península Ibérica seguirá circulando sobre itinerarios ya saturados (véase el Maurienne- Alpes 1980-2000)
 - proyectar autopistas interiores de alta contestación social y gran impacto medioambiental



2. La solución propuesta:

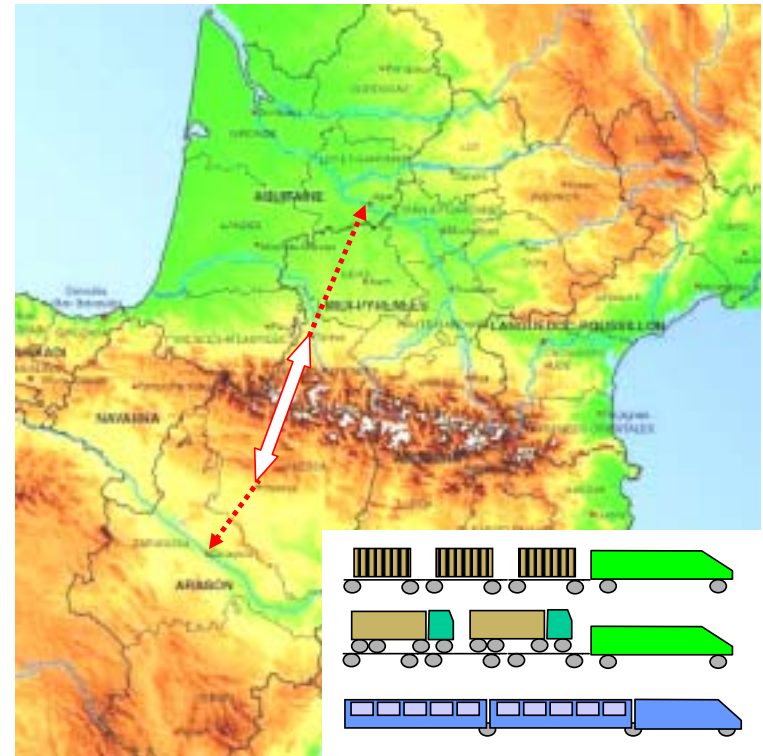
Una travesía ferroviaria central capaz de suministrar todos los servicios de transporte

★ Central:

- para que la nueva infraestructura alimente lo mejor posible las infraestructuras existentes no saturadas.
- para que la inversión realizada sirva al mismo tiempo al desarrollo de nuevos territorios

★ Multimodal :

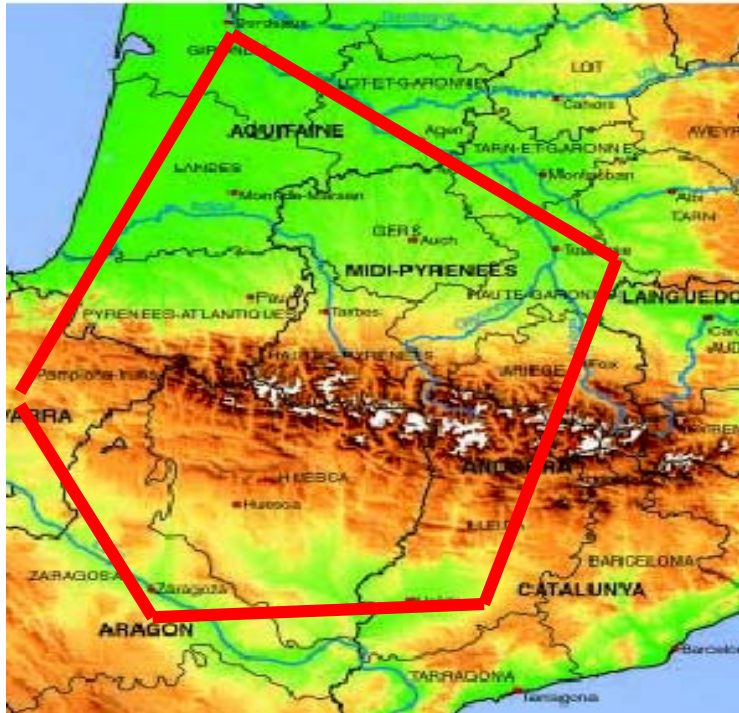
- para rentabilizar el valor de la infraestructura aumentando sus funciones,
- para favorecer el reparto modal carretera - ferrocarril estableciendo una solución a la demanda dominante (carretera al 95%).



2. El proyecto:



Una infraestructura ferroviaria de base, de alta capacidad para franquear la barrera pirenaica



- Los estudios realizados en paralelo por el Gobierno de Aragón y la Región Midi-Pirineos buscaron itinerarios en una amplia zona.
- Coinciden en la elección del itinerario Huesca - Tarbes como el más conveniente para realizar una Travesía Central de los Pirineos.
- Concluyen en la existencia de un potencial mínimo de 30 Mtes de tráfico carga, complemento indispensable para los itinerarios costeros

2. El proyecto:

Un túnel central de 42 kms bajo el Vignemale y accesos hacia Zaragoza, Burdeos y Toulouse vía Agen

- Las características principales que deben retenerse son:
 - un túnel central entre Biescas (850 m de altitud) y Pierrefitte (462 m) de características comparables a las del túnel bajo el Canal de la Mancha
 - plataformas de transporte combinado por ferrocarril y carretera en Zaragoza, Huesca y Tarbes
 - los itinerarios de acceso que permiten conectar Zaragoza al sur y Agen al Norte, lo que representa un total de 355 kms

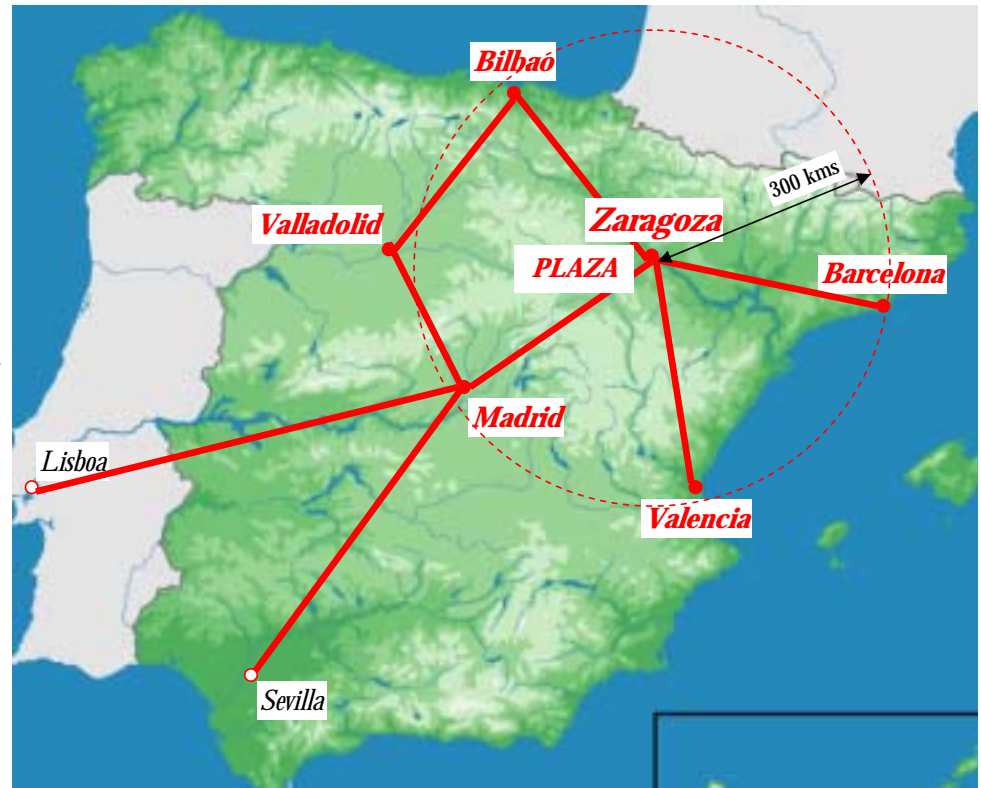


2. El proyecto:

Zaragoza : el camino mas corto hacia toda España



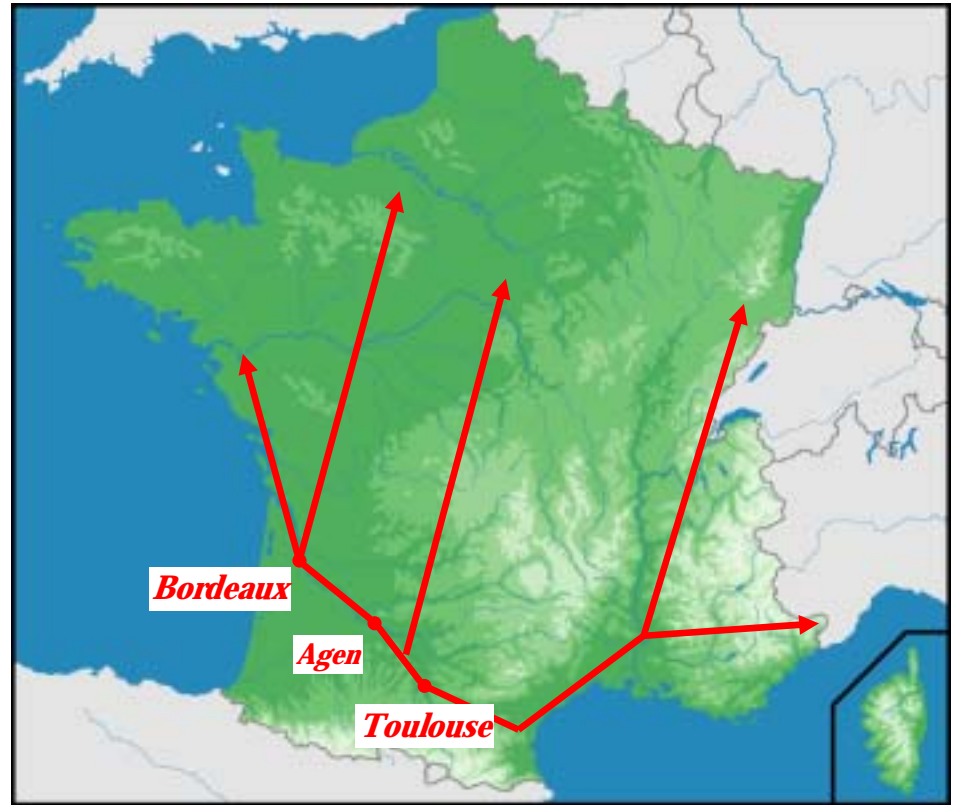
- 800.000 habitantes - 5.o ciudad de España
- Al corazón de la economía española:
 - un 80% del PIB se realizan a menos de 300 kms,
 - en la red AVE: Sevilla, Madrid, Barcelona
- Plaza: una plataforma logística multimodal de envergadura europea.



2. El proyecto:

Toulouse - Agen - Burdeos: todos los accesos hacia Europa

- Toulouse: 750.000 hab.
- Burdeos: 750.000 hab.
- Conectadas a las redes europeas ferroviarias y de autopistas
- Próximamente conectadas a las redes TGV por la Línea Meridional Europa



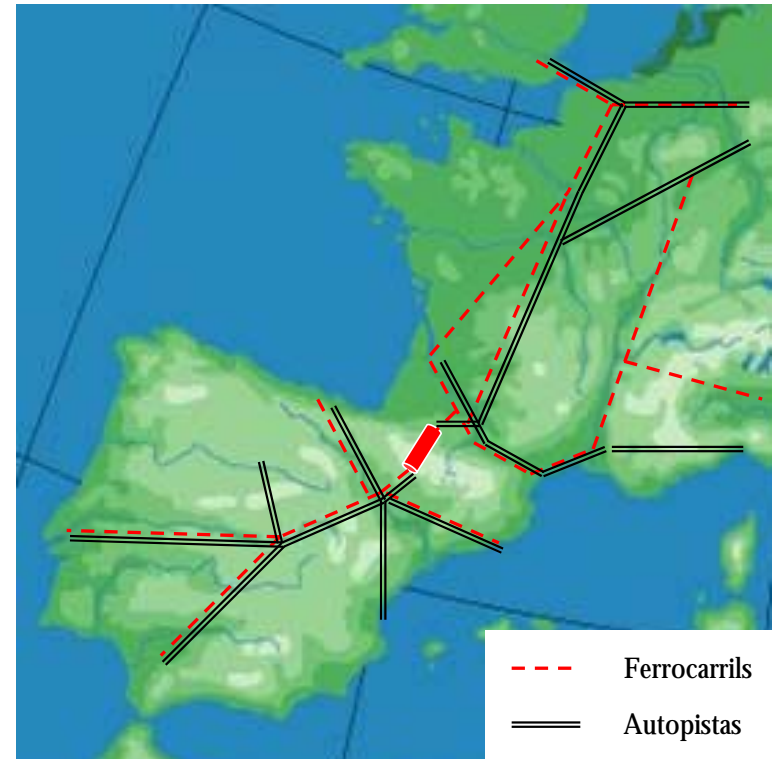
2. El proyecto:



Una gama de servicios completa, multimodal y de gran tránsito

La oferta de cargas:

- lanzaderas para camiones que abre una nueva vía de tránsito respetuosa con el medio ambiente pirenaico y conecta con ejes no saturados (en España: Zaragoza – Madrid, Zaragoza – Valencia; en Francia: Tarbes – Agen- Toulouse y Tarbes – Agen – Bordeaux).
- una oferta de transporte combinado que conecta los puertos del Levante español, Andalucía y Portugal con las grandes plataformas logísticas interiores de Madrid y Zaragoza hacia el corazón de Europa a través de ejes ferroviarios no saturados.

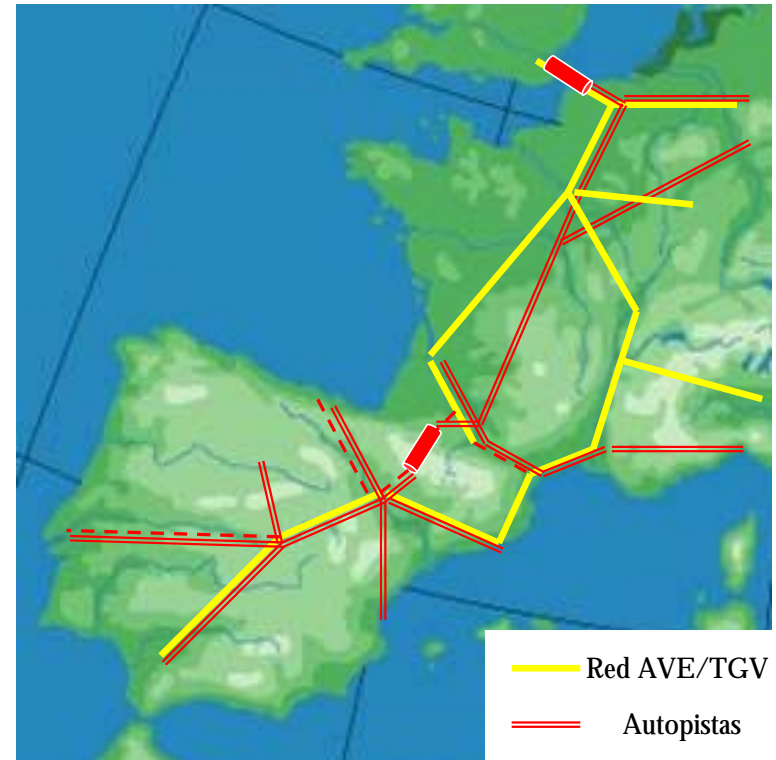


2. El proyecto:

Una gama de servicios completa, multimodal y de gran tránsito

La oferta de viajeros:

- lanzaderas para coches y autocares que facilitan los intercambios transpirenaicos en toda temporada, abriendo el acceso a las estaciones de esquí de los Pirineos francesas y españolas, y a Lourdes y que descongestionan los corredores costeros del Pirineo en particular en la temporada de verano con motivo de las vacaciones en la playa.
- una oferta de trenes de largo recorrido que conecta la red española de Alta Velocidad (Madrid – Zaragoza – Huesca) con la red francesa de Grande Vitesse (Paris – Bordeaux- Toulouse).
- una oferta de trenes locales que permiten los intercambios transfronterizos.



2. El proyecto:



Una financiación basada en una regulación conjunta de los pasos pirenaicos

- El coste de la infraestructura básica es del orden de 5.000 M Euros.
- Su financiación debe concebirse:
 - en la duración (20 años),
 - en el marco de las nuevas propuestas de la Comisión Europea.
- Los Pirineos pueden constituir fácilmente un caso ejemplar de este tipo de regulación.



2. El proyecto:



Un nuevo corredor que conecta el corazón de la Península Ibérica con el corazón de Europa

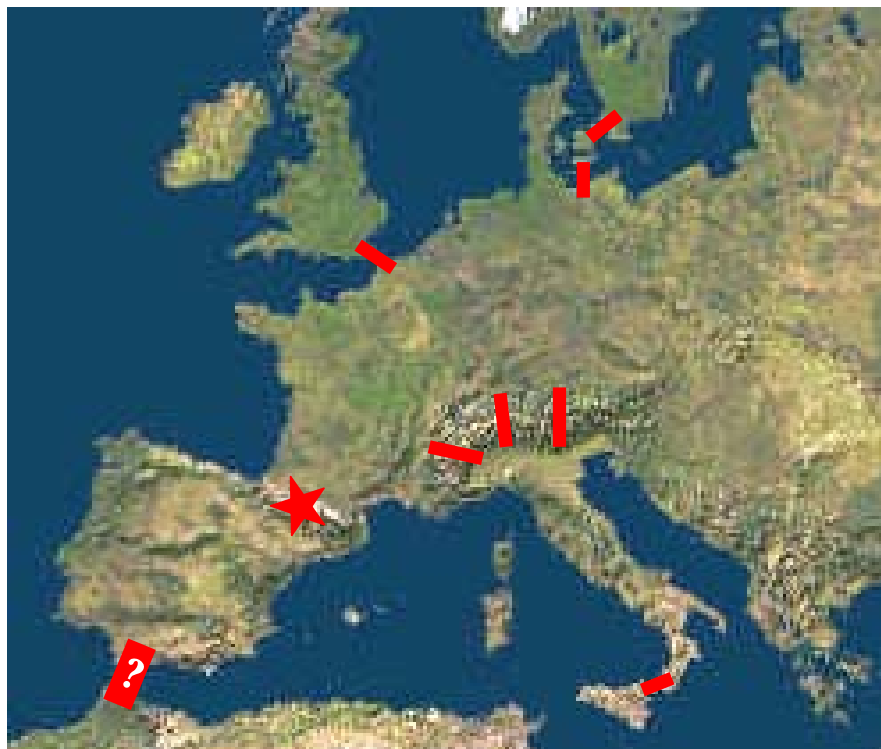
- Al favorecer la utilización de ejes centrales no saturados, este corredor promueve una nueva distribución de los transportes de la Europa Occidental y del Sur.



2. Los beneficios globales del proyecto:



Como siempre en Europa, articular la geografía para favorecer la Unión

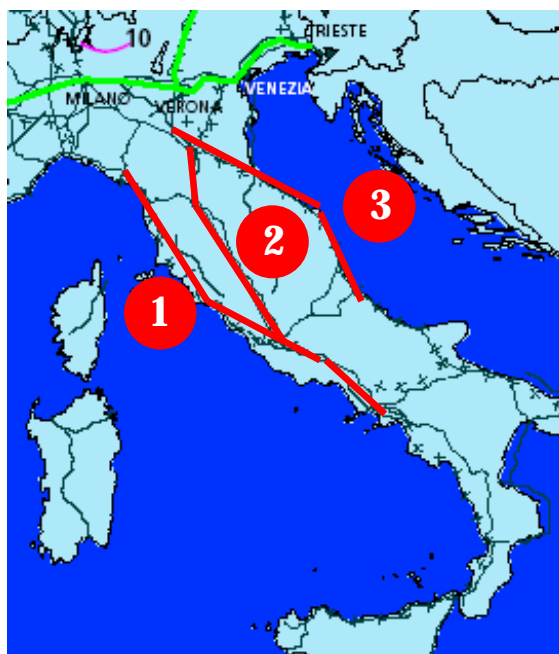


2. Los beneficios globales del proyecto:



Tratar el istmo pirenaico como otros istmos en Europa: un eje sobre cada costa + un eje en el centro

El ejemplo italiano



2. Nuestra demanda:

Inscribir la Travesía Central del Pirineo en la lista de los proyectos específicos de las Redes Transeuropeas

- Como lo ha propuesto la Comisión Europea en el Libro Blanco del transporte de septiembre de 2001, el Consejo Europeo debe inscribir la Travesía Central de los Pirineos en los proyectos específicos.

Map of potential 'specific' projects



1. High-speed rail/combined transport route
2. High-speed train route
3. Cable
4. High capacity rail line access that 7 years
5. High-speed rail/combined transport terminal
16. Short Sea shipping services between Gibraltar and Madeira
17. High-speed rail/combined transport terminal
18. Short Sea shipping services between Gibraltar and Madeira
19. High-speed rail/combined transport terminal
20. Short Sea shipping services between Gibraltar and Madeira

2. Nuestra demanda:

Lanzar los estudios de la Travesía Central de los Pirineos decididos en la cumbre de octubre de 2001



“Un Grupo de Trabajo franco-español deberá también precisar las perspectivas de una nueva travesía ferroviaria, nuevo pasillo de gran capacidad de carga, para responder al crecimiento de los flujos previsibles de aquí a 15 a 20 años, de analizar todos los aspectos, las soluciones posibles, y las condiciones y las oportunidades necesarias para su aplicación”.

*Cumbre franco-española.
Perpignan 11 de octubre de 2001.*

