

Los ingenieros de Caminos alientan el transporte de mercancías con Europa

Jornada organizada por el Gobierno de Aragón y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos con la presencia de la presidenta de Aragón, Luisa Fernanda Rudi

La península ibérica, por su ubicación geográfica, puede convertirse en la gran plataforma logística del sudoeste europeo. La actual política de transporte de la Unión Europea apuesta por potenciar el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías, por ello, es necesario que España disponga de infraestructuras ferroviarias adecuadas, eficientes y sostenibles. Ello mediante un sistema de comunicaciones transfronterizas que malle la red, enlazando los corredores atlántico y mediterráneo, mediante la conexión cantábrico-mediterráneo y una nueva salida hacia Europa a través del Pirineo Central. Es aquí donde Aragón tiene mucho que decir al ofrecer una salida ferroviaria de gran capacidad, prioritaria para las mercancías, multimodal e interoperable con el resto de la red europea como es la Travesía Central de los Pirineos.

Sobre estas infraestructuras se debatió el pasado 25 de febrero en Madrid, en la sede del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en el marco de la jornada 'Decisiones Fundamentales para el Transportes de Mercancías en España y con Europa', organizada por el Gobierno de Aragón y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. El encuentro fue inaugurado por la presidenta de Aragón, Luisa Fernanda Rudi, y el secretario general de Infraestructuras, Manuel Niño. La jornada contó con la asistencia de representantes institucionales, diplomáticos, de los puertos españo-



José Javier Díez Roncero, Juan A. Santamera, Luisa Fernanda Rudi, Manuel Niño, Rafael Fernández de Alarcón, Pablo Caveró Martínez de Campos y José Llorca Ortega

les, junto con el sector empresarial de las mercancías, cargadores, entidades financieras o de las propias organizaciones empresariales.

Ante todos ellos, Rudi destacó que la Travesía Central de los Pirineos "es un proyecto para España, para el conjunto del sur de Europa y para Marruecos porque Europa necesita que el centro de gravedad de su sistema logístico se acerque al sur", por ello "necesitamos un tercer paso y lo necesitamos lo más rápido posible", recalcó. "El eje tiene una importancia fundamental para el progreso económico de España" y, por ello, recordó la "necesidad imperiosa de incluirlo en la próxima revisión de las Redes Transeuropeas, junto con

un nuevo túnel ferroviario por el Pirineo Central, como parte de la Red Básica de Transportes de la Unión Europea", señaló Rudi.

El horizonte de este proyecto se sitúa en 2025, cuando "es perfectamente posible –según Rudi– que en ese año hayan comenzado las obras de la Travesía Central de los Pirineos". Este proyecto es, en palabras de la presidenta autonómica, "factible y absolutamente necesario". Así, junto al consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, Rafael Fernández de Alarcón, explicó que según los cálculos de los expertos requiere "una inversión de 15.000 millones de euros en 20 años para la Conexión Cantábrico-



Luisa Fernanda Rudi, presidenta de Aragón, durante su intervención



Juan A. Santamera



Manuel Niño

inauguración de esta jornada para explicar que las políticas de Fomento van encaminadas a potenciar la posición geográfica de España encrucijada entre cuatro continentes. Además, insistió en que el tráfico a través de los Pirineos no deja de aumentar ya que se establecen unas previsiones para el año 2020 de 200 millones de toneladas de mercancías transportadas. En su opinión, ahí reside el sentido de este proyecto como solución para afrontar este reto del incremento del tráfico. En esta misma línea, hizo hincapié en “la necesidad de mejorar el modo de transporte ferroviario alegando que el ferrocarril que transporta el 10 % de la mercancía en Europa mientras que en España sólo alcanza cotas del 4 %”.

Juan A. Santamera, presidente del Colegio de Caminos, Canales y Puertos, por su parte, puso de manifiesto que esta jornada resume y representa “lo que a mi modo de ver tiene que ser este Colegio profesional de los ingenieros de Caminos: el lugar de encuentro en que se diriman y se lancen las grandes propuestas que nos incumben, y el catalizador que aúne voluntades y consiga la puesta en común de los esfuerzos sectoriales que avanzan hacia un destino común y colectivo. Hoy están en esta sala las instituciones, los empresarios, los expertos, todos juntos en pos de objetivos compartidos, que serán más fáciles de alcanzar si previamente hemos logrado los necesarios consensos”. Asimismo, “les pedimos que cuenten con nosotros para divulgar y hacer operativo el trabajo que aquí se expone en la medida de nuestras fuerzas, que son importantes porque detrás del Colegio está una prestigiosa profesión cuyos miembros desempeñan papeles sociales muy diversos y relevantes. Queremos, en definitiva, sacar partido de esta capaci-

co-Mediterráneo y para un Corredor Central que, a pleno funcionamiento, supondría un retorno de 1.178 millones de euros anuales en el PIB de nuestro país”. “La superación de la crisis –añadió– permitirá potenciar la capacidad inversora”. Pero además, Rudi recordó que el Ejecutivo que preside está convencido de que este proyecto “suma y no compite”, y que “sólo con la unión de sinergias entre los sectores público y privado es posible afrontar los enormes retos que como país nos plantea la economía mundial. Ha quedado demostrado en el duro proceso de superación de la crisis económica”.

“Existe un actual vacío ferroviario entre España y Francia con el que es

necesario terminar por razones económicas y geoestratégicas”, afirmó la Presidenta de Aragón. En ese sentido se refirió al ferrocarril como el medio que “aporta eficiencia y sostenibilidad” y destacó que “necesitamos mejorar la disponibilidad de España para asumir un aumento sustancial del volumen de mercancías”.

Así, la presidenta Rudi quiso dejar constancia de su “firme voluntad y su entusiasmo” por este proyecto, esta propuesta de Aragón que “cambiaría sustancialmente la estructura logística y de transportes de Europa”.

Manuel Niño, secretario general de Infraestructuras, también participó en la

dad de influencia para potenciar el bien común, que sin duda comienza por sacar adelante los intereses legítimos que representamos”, concluyó.

La jornada en sí se inició con la mesa redonda ‘La Península Ibérica como nodo estratégico para la logística europea’, moderada por el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, con la participación Vicente Cerdá García de Leonardo, director gerente de FE-PORTS y presidente de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Manuel M. Santos Sabrás, administrador de Bilbao Plaza Marítima S.L. y vicepresidente de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, José María Pérez Revenga, presidente de la Asociación Española del Transporte, Manuel Morón Ledro, presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, y Rafael Aznar Garrigues, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Previamente, se presentó el estudio impulsado por la Fundación Transpirenaica y elaborado por la empresa IDOM ‘Comparativa de Corredores Ferroviarios de gran capacidad para las mercancías’, de la mano de Margarita Trénor. En él se concluye que para que España se convierta en la gran plataforma logística Ibérica que canalice la entrada de los tráficos procedentes de grandes rutas de tráfico marítimo de mercancías necesita de infraestructuras ferroviarias adecuadas como la Travesía Central de los Pirineos. Y es que para poder cumplir los objetivos que se plantea la política europea de conseguir transferir a otros modos de transporte, el 30 % del transporte de mercancías por carretera de aquí al 2030, o el 50 % en el 2050, son necesarios corredores ferroviarios de uso exclusivo de mercancías, como es el caso de la TCP.

Así, según queda reflejado en el estudio, disponer de adecuadas infraestructuras es vital para que España pueda captar los tráficos marítimos procedentes de dos rutas que transportan millones de contenedores al año: la primera, real a día de hoy, es la que une Asia y Europa, y la segunda será la ruta ecuatorial a través del canal de Panamá y Suez. A los puertos españoles se les presenta una gran oportunidad para captar esos tráficos y canalizarlos hacia Europa por vía terrestre si se disponen de adecuadas conexiones ferroviarias.

Asimismo, el estudio realiza un análisis de la capacidad de la red ferroviaria en el entorno de Barcelona y concluye que presentaría problemas de saturación

en el año 2030 dado que las frecuencias elevadas y la prioridad de los servicios de cercanías y media distancia limitan la posibilidad de la circulación de los trenes de mercancías. Es decir, que esta red no tendría capacidad para dar respuesta a los escenarios de captación y transporte de mercancías para impulsar a España como plataforma logística del sudoeste europeo.

Por ello, este trabajo confirma que la actual planificación ferroviaria no es una solución eficaz a medio plazo, por ello son imprescindibles infraestructuras como el corredor Cantábrico-Mediterráneo y la Travesía Central de los Pirineos concebida como salida hacia Europa a través del pirineo Central, un proyecto de interés a nivel nacional.



‘La Península Ibérica como nodo estratégico para la logística europea’



Segunda mesa redonda moderada por Julián Nuñez, en el centro

A continuación, se desarrolló la segunda mesa centrada en la hoja de ruta para optimizar el transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa. En este marco, se presentó un segundo estudio elaborado por Novadays: 'Modelo de Colaboración Público-Privada y la Hoja de Ruta para la financiación, construcción y explotación de la Travesía Central de los Pirineos'. El objetivo de este análisis ha sido establecer un calendario de actuaciones con el objetivo de que la TCP pueda ser incluida en la Red Básica en el 2023 cuando se revise la Red Transeuropea de Transporte, y por otro lado, estudiar la posibilidad de recurrir a la colaboración público-privada para la construcción y explotación de esta infraestructura.

De esta forma, se ha recopilado la experiencia concesional de seis grandes constructoras españolas, se ha ejecutado un análisis de diez grandes proyectos internacionales de infraestructuras como el túnel de base de San Gotardo o el canal de Panamá y se ha analizado la documentación que sobre la colaboración público-privada existe en los países con mayor experiencia. Fruto de ello se propone un modelo de colaboración con repartos de los

riesgos (geológico-medioambiental, construcción y financiero) entre el sector público y el privado que cumpla las condiciones de la normativa europea SEC2010 para que el proyecto no compute como deuda nacional.

Asimismo, se ha diseñado una hoja de ruta en tres fases: la primera se extendería hasta el 2020 y culminaría con la elaboración del proyecto básico. La segunda comprendería el periodo entre el 2020 y el 2023 con la realización del proyecto constructivo, después de un diálogo competitivo que daría lugar a distintas alternativas para este proyecto y a la elección de la mejor. Y la tercera etapa, entre 2023 y 2030, contemplaría el cierre financiero con los distintos compromisos y la construcción de la TCP.

En este segundo foro de análisis participaron, moderados por Julián Núñez, presidente de SEOPAN, Alain Richard, experto en explotación ferroviaria, Rail Concept, Jorge Mijangos Linaza, miembro de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Alfonso González Finat, antiguo director responsable de Redes Transeuropeas de la Comisión Europea, y Salvador Urquía Grande,

director de Desarrollo-Ferrovial Servicios.

Finalmente, la jornada concluyó con una tercera mesa redonda integrada por el consejero de Aragón, Rafael Fernández de Alarcón, junto con Víctor Gerardo del Moral Agúndez, consejero de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura, Francisco Javier Rodríguez Argüeso, consejero de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria, Isabel Bonig Trigueros, Consejera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, y Pablo Caveró Martínez de Campos, consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, moderada por Roque Gistau, presidente de la Asociación de Ingenieros de Caminos, bajo el título: 'Impulso al Corredor Central y a la Unión Cantábrico-Mediterráneo'.

En ella se evidenció la complementariedad existente entre el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que une los puertos de Valencia y Sagunto con los de Bilbao y Santander, con el corredor central y su salida hacia Europa a través de la TCP, para captar las mercancías procedentes de las rutas marítimas y exportarlas a través del Pirineo central potenciando el papel logístico de la península ibérica.

Una mesa en la que Aragón manifestó que la Conexión Cantábrico-Mediterráneo y el Corredor Central son obras necesarias, viables y rentables para España y deben realizarse con participación público-privada con una inversión de 15.000 millones de euros (3.000 millones entre 2016 y 2025 en la unión Cantábrico-Mediterráneo y en el Corredor Central y 12.000 entre 2025 y 2035 en el Corredor Central). **ROP**



'Impulso al Corredor Central y a la Unión Cantábrico- Mediterráneo'