

A LA MESA DEL SENADO

Clemente Sánchez-Garnica Gómez, senador del Partido Aragonés (PAR) integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo establecido en el Reglamento del Senado, presenta la siguiente **Moción Consecuencia de Interpelación** (nº exp. 670/000132) para su debate en pleno.

Exposición de motivos

Los cambios de poder en el mundo y la situación actual de Europa obligan a meditar y a reflexionar sobre la necesidad de impulsar una salida a Europa desde España por el centro de los Pirineos.

Vamos hacia una Europa mucho más conectada e interdependiente, en todos los aspectos, y los Pirineos son la barrera que nos separa del resto de Europa.

Cuando más permeable sean en los Pirineos y más se pueda facilitar esta conexión con Europa, más segura será España y más segura será Europa.

En este contexto, la pregunta que debemos formular es si las redes transeuropeas que unen a España con el resto de Europa son suficientes o si es necesario impulsar nuevas conexiones.

La respuesta a esta pregunta es afirmativa: **es necesario impulsar nuevas conexiones.**

Esta es la **CONCLUSION** a la que han llegado un grupo de expertos, académicos y profesionales, y que tiene su reflejo en el **Cuaderno de Estrategia sobre redes europeas**, que ha realizado el **Instituto Español de Estudios Estratégicos del Ministerio de Defensa**, que se presentó en Zaragoza, el pasado día **23 de mayo**, en una Jornada sobre **Redes Transeuropeas** en la que también participó la **Asociación ALIANZA EUROPEA PARA EL DESARROLLO DE CORREDORES FERROVIARIOS PARA LA VERTEBRACION DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y SUS CONEXIONES CON EL RESTO DE EUROPA**, integrada por el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y la Rioja, las Cámaras de Comercio de Aragón, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y la Universidad de Zaragoza.

Esta ALIANZA EUROPEA, además, ha formulado ante la COMISIÓN DE PETICIONES del SENADO, PETICION para el desarrollo de corredores ferroviarios y Redes Transeuropeas de Transporte TEN-T para vertebración de la Península Ibérica y su conexión con el resto de Europa.

Un grupo de expertos interdisciplinar formado por geógrafos, juristas, historiadores, economistas, empresarios, representantes institucionales, también ha coincidido en la necesidad de impulsar una salida a Europa desde España por el centro de los Pirineos, por motivos geopolíticos, económicos, logísticos, sociales y culturales, entre otros.

Es también relevante la DECLARACIÓN de 27 de abril de 2018 del Grupo de trabajo interdisciplinar de redes transeuropeas sobre la necesidad de abrir una travesía transpirenaica, integrado por profesores de distintas universidades y profesionales de la sociedad civil.

Esta DECLARACIÓN expresa en 16 puntos la necesidad de impulsar una salida a Europa desde España, por el centro de los Pirineos, por motivos económicos, logísticos, sociales, medioambientales, culturales y geopolíticos, entre otros.

Es el momento de reflexionar sobre el papel clave de las conexiones ferroviarias, energéticas y gasistas, para alcanzar la soberanía que necesitamos desde todos los puntos de vista y para garantizar el progreso y la prosperidad.

La Travesía Central es un elemento clave.

El transporte ferroviario, tanto de personas como de mercancías, está llamado a ejercer un rol fundamental en el **proceso de recuperación económica**.

Y no solo por la evidente importancia que tiene cada día en el desplazamiento de las personas, sino porque, además, es el único sistema (al margen de otras fórmulas de movilidad en las ciudades como las bicicletas o los patinetes) que puede garantizar los objetivos de la Unión Europea y de España en materia de lucha contra el cambio climático.

España sólo transporta por ferrocarril el **4%** de sus mercancías; el resto se lleva por la carretera.

En cuanto a los **datos transpirenaicos**, sólo el 3,4% de los bienes van por tren; un apabullante 96,6% todavía usa la carretera. Pensar en llegar a ese 10% en 2030 parece irrealizable con las infraestructuras actuales en los pasos fronterizos.

No hay rutas operativas claras de transporte por ferrocarril.



Únicamente ahora se han tomado algunas decisiones sobre dos autopistas ferroviarias (Algeciras-Zaragoza y Valencia-Madrid), y sobre una inversión mínima en una línea con un trazado del siglo XIX, la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza.

Las conexiones de la Península Ibérica y el resto de Europa son muy limitadas.

Mientras que Italia comparte con Francia 7 conexiones ferroviarias transfronterizas, Francia y España comparten sólo los pasos por los extremos pirenaicos, estando ambas conexiones relegadas a un segundo plano por la prioridad de las líneas de viajeros y las dificultades del ancho de vía.

La infraestructura de los corredores ferroviarios para el transporte de mercancías existentes no es suficiente, y hay que acometer inversiones; por consiguiente, debe apostarse por recuperar e impulsar un proyecto estratégico para España y Europa: **la Travesía Central del Pirineo (TCP)**.

La conexión central, también llamada Corredor Central o Proyecto Prioritario Eje-16, es un pasillo ferroviario de gran capacidad y altas prestaciones que, partiendo de los puertos de Sines (sur de Lisboa) y Algeciras (en el Campo de Gibraltar), atravesará toda la Península Ibérica y los Pirineos, por su parte central, por medio de un túnel de unos 42 km, para llegar a Tarbes y París, distribuyendo a toda Europa las mercancías procedentes de Asia, África y América, y viceversa.

La TCP, con un túnel de baja cota en la provincia de Huesca para atravesar el Pirineo, **se planteó como parte del Eje-16 de redes básicas europeas**. No obstante, fue retirada de las mismas en una discutida y polémica decisión del Gobierno central, cuando José Blanco era ministro de Fomento en 2011, que apostó por el Corredor Mediterráneo.

La decisión, sin embargo, no descartaba definitivamente la TCP, pero dilataba plazos y retrasaba financiación hasta 2023. Ahora, por lo tanto, es el momento de volver a impulsar el Proyecto.

Sus ventajas son claras:

- Permitirá recortar distancias y tiempos de recorrido del transporte de mercancías.
- Ayudará a resolver los actuales cuellos de botella del transporte de mercancías transfronterizos, desde el resto de Europa y en particular hacia y desde Francia, lo que contribuirá a reducir las emisiones de CO₂.
- Potenciará la posición logística de España y Portugal.
- Creará las infraestructuras necesarias para el desarrollo industrial, única manera de fijar de la población.



- Como eje transversal Sur-Norte de Europa, ayudará a la descongestión de actividades y tráfico en grandes poblaciones y áreas metropolitanas, impulsando las terminales ferroviarias, las plataformas logísticas y los puertos secos de la Península Ibérica, como pueden ser:
 - Terminal Marítima de Zaragoza (TEZ).
 - Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA).
 - Puerto Seco de Azuqueca.
 - Puerto Seco de Madrid.
 - Zal Sevilla.
 - Puerto Seco de Linares.
 - Puerto Seco de Antequera.
 - Centros logísticos de Andújar y Bailén.
 - Área Logística de Córdoba.
 - Plataforma logística de Sines

Como se desprende del Cuaderno de Estrategia 210, que ha realizado el Instituto Español de Estudios Estratégicos del Ministerio de Defensa bajo el título *Redes Europeas: vectores vertebradores de la España del siglo XXI*, hay que tener en cuenta que los análisis estratégicos de las redes transeuropeas no han sido objeto apenas de reflexión, cuando son algo crucial, tanto en relación a los gaseoductos, como, más en general, con las comunicaciones entre países, y forman parte de los intereses vitales del Estado y del núcleo duro e irreductible de las competencias soberanas no transferidas a la Unión Europea, a pesar de que también afectan a los intereses de esta última en la medida en que pueden contribuir a su fragmentación o a limitar la buena conectividad entre sus territorios.

Las redes también afectan a otras dimensiones sociales, económicas, políticas y culturales, como son el medio ambiente, el equilibrio interterritorial, el desarrollo socioeconómico, la despoblación, etc.

Por todo ello, es oportuno y pertinente rescatar el proyecto de la Travesía Central, por varias **razones**:

- Por **razones de equilibrio territorial**: las redes de transporte vertebran el territorio y lo conectan, siendo un elemento para luchar contra despoblación. Un corredor central sería muy importante, pues atravesaría zonas muy despobladas, unos 14,7 millones de habitantes.
- Por razones **económicas y logísticas**. Un corredor sería bueno para que en las próximas décadas no se viese ralentizado el comercio de bienes y servicios.



- Por razones **estratégicas y de seguridad nacional**, ya que la situación actual, en la que hay en previsión dos corredores como paso obligado en una frontera extensa, puede generar vulnerabilidad econofísica con un impacto disruptivo importante.
En términos de seguridad y estratégicos la proliferación de corredores y una mayor diversificación es una apuesta necesaria para evitar el colapso económico consecuencia del efecto botella o derivado de otras circunstancias que pueden producirse en caso de catástrofes naturales o de origen humano y frente a las cuales es conveniente tener alternativas que, por lo demás, son actualmente necesarias en términos de sostenibilidad ecológica.
- **Por razones ecológicas**, para reducir sustancialmente las emisiones CO₂. El actual modelo de transporte nacional y europeo no es sostenible. El modelo de corredores sí que lo es.
- **Por razones de estrategia europea**. Resituarse la TCP en la agenda sería contribuir a más Europa y a menos congestión, y podrían aprovecharse nuevas financiaciones con cargo a proyectos europeos, incluido el NEXT GENERATION EU, el fondo europeo de inversiones estratégicas, o los fondos estructurales, entre otros.

Además, la realización del corredor central es una **opción técnicamente posible**. La cuestión no es, por ello, tanto tecnológica o de desarrollo técnico que permita su realización, sino de otra naturaleza.

Asimismo, es un **proyecto viable**, ya que se han realizado estudios de viabilidad cuya conclusión es que es factible, barato y necesario. Se haría con túneles de baja cota de unos 40 kilómetros.

En definitiva, el gran proyecto de transformación del sudoeste ibérico puede entenderse como un proyecto de transformación global del territorio más allá de la reivindicación concreta de una infraestructura o una inversión local específica.

El CORREDOR CENTRAL debería convertirse nuevamente en un proyecto de interés común apoyado tanto por España como por la Unión Europea, pues es un proyecto que asegura la interconexión europea futura.

No se trata de estar en contra o a favor del corredor mediterráneo, o del Atlántico, sino que hace falta más conectividad para evitar la fragmentación europea y porque es positivo para el interés general de España.

Se trata de sumar y de que, además de los dos grandes corredores, exista, al menos, uno más, ya que va a ser necesario desde todos los puntos de vista.

Por la expuesto, se presenta la siguiente:

Moción consecuencia de interpelación

El Senado insta al Gobierno a:

- 1.- Manifiestar su voluntad de recuperar e impulsar para España y Europa el proyecto para conectar la Península con el resto de Europa mediante un gran corredor ferroviario a través de Aragón: la Travesía Central del Pirineo (TCP).
- 2.- Adoptar las medidas necesarias para decidir y definir el trazado más adecuado de la Travesía de gran capacidad a través de los Pirineos mediante túnel de baja cota (TGC) y emprender las acciones oportunas para que a la mayor brevedad y sin demoras injustificadas, se proceda a licitar los proyectos constructivos e iniciar la construcción de la infraestructura, que permita alcanzar su puesta en servicio antes de finalizar 2050 y, por tanto, que permita alcanzar y cumplir con los requisitos establecidos en el **Reglamento 1315/2013 de la Unión Europea para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte TEN-T**, y en el Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» que fija la finalización de la red global de la RTE-T a más tardar en 2050.
- 3.- Solicitar para tal fin a la Unión Europea las subvenciones y ayudas financieras necesarias para hacer frente a parte del coste del desarrollo de las diferentes fases del proyecto de la Travesía de gran capacidad a través de los Pirineos mediante túnel de baja cota (TGC).

Palacio del Senado, a 21 de junio de 2022

Fdo. Clemente Sánchez-Garnica Gómez