



Inés Ayala Sender, eurodiputada del PSOE, asegura que un lobby aragonés ayudaría al proyecto de la Travesía Central Pirenaica

“La Comisión estaría encantada de que la Travesía Central fuera un buen ejemplo de partenariado público-privado”

Javier GARCÍA ANTÓN

HUESCA.- Inés Ayala Sender concluyó su intervención, entre agradecimientos, manifestando su invitación a los empresarios, asociaciones, colectivos, medios de comunicación y políticos presentes en la cena-coquio de los Encuentros con el Alto Aragón, en el Hotel Montearagón, para que perciban la importancia del funcionamiento de los lobbys en el Parlamento Europeo y se animen a constituir uno propio para el impulso de la Travesía Central Pirenaica. Tras la jornada patrocinada por la Fundación Transpirenaica, en una cena en la que se sirvieron vinos de Bodega Monclús, los presentes iniciaron un interesante coloquio en esta cita organizada por la Fundación para el Desarrollo Socioeconómico del Alto Aragón (Fundesa) y DIARIO DEL ALTOARAGÓN, con la colaboración de Cámara de Comercio y Ceos-Cepyme Huesca.

En la mesa presidencial, el alcalde de Huesca, Fernando Elboj, el secretario general técnico de la consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Rafael Vázquez, el director general de Transportes y vicepresidente de la Fundación Transpirenaica, Simón Casas; los presidentes de Fundesa, Manuel Rodríguez Chesa, y DIARIO DEL ALTOARAGÓN, Mariano Bergua; Luis Gutiérrez en representación del presidente de la Diputación de Huesca; José María Labarta de la Cámara de Comercio y Fernando Callizo de Ceos-Cepyme Huesca. Todos ellos escucharon, de boca de Inés Ayala, que la Comisión Europea “estaría encantada de que la Travesía Central Pirenaica fuera un buen ejemplo de partenariado público-privado”. Aquí les ofrecemos la transcripción íntegra de la cena-coquio.

RAMÓN COLOM.- Como buena conocedora de la red transeuropea de transporte,

“El proyecto aragonés de Travesía Central ahora mismo en Bruselas lo identifican con Aragón, y en Francia también”

“El hecho de que la flecha de la ruta 16 sea más ancha se debe a que el lado francés no tiene todavía definido el trazado”

“Cuando hablamos de 2020, parece que está muy lejos, pero en infraestructuras está ahí mismo”

la ya comentada “ruta” o, con más precisión, proyecto prioritario número 16 se dibuja en los planos con una flecha de espesor parecido al del Pirineo central. ¿Qué riesgo existiría de que la Travesía Central Pirenaica fuese trazada a través de alguna otra comunidad autónoma con Pirineo en ella?

INÉS AYALA.- El hecho de que la flecha sea más ancha, que no sea un trazado lineal, por así decirlo, es debido a que el lado francés no tiene todavía definido el trazado. Por tanto, era difícil reflejar el trazado, no tanto por el lado español como por el lado francés, aún por determinar. Siempre hay un riesgo, pero, precisamente, para evitar ese riesgo, todo el trabajo que lleva haciendo el Gobierno de Aragón, en todos los niveles, en el nacional, en el europeo y en el regional y transfronterizo,

ha hecho que la travesía nacional tenga, en principio, marca aragonesa. Sabemos que, en el caso de Navarra, están más interesados en la parte carretera y, por la parte catalana, siguen insistiendo en que tienen que dar salida al puerto de Barcelona y cualquier cosa que suponga prolongar hacia el oeste los tráfico, representa crear muchos problemas con todo el lobby que llevan hecho hacia Levante. Ahora mismo, a nivel político, social y a todos los niveles la travesía central pirenaica es un proyecto exclusivamente aragonés. En las relaciones transfronterizas, Aragón da, digamos, menos miedo, porque somos pueblo más humilde, tenaz y más austero en las demostraciones de poder. Yo creo que, en otras regiones, la relación transfronteriza es más desigual. En ese sentido, el proyecto aragonés de la Travesía Central, ahora mismo en Bruselas lo identifican con Aragón, en Francia también y los que podrían ser otras alternativas están apostando en estos momentos por otros proyectos, con lo que ahora mismo, el riesgo yo creo que debería ser cero.

PREGUNTA.- ¿Cabe esperar algún tipo de presión o de lobby de vascos y catalanes, que pueda resultar negativa para Aragón?

INÉS AYALA.- Yo creo que, para la Travesía Central, no tienen ningún tipo de interés. A ellos lo que les interesa es que descongestionemos los dos extremos. La Travesía Central vendría estupendamente, ellos lo saben y, de hecho, mi compañero Iosu Ortuondo, del PNV, me ha ayudado y estaba a favor de aumentar y multiplicar los pasos transfronterizos precisamente para solucionar un problema muy grave que tienen en el paso con el tema de las mercancías. Los dos proyectos, que son el número 3, el vasco y el catalán, son básicamente de alta velocidad destinada mayoritariamente a pasajeros y, para



Inés Ayala, con el trofeo de los Encuentros, obra de Vicente García Plana. P. SEGURA

Nichos de mercado para Huesca-Pirineos

PREGUNTA.- ¿Cómo cree usted que tiene que promocionarse el aeropuerto Huesca-Pirineos?

INÉS AYALA.- Ahora mismo, estamos tratando el tema de las tasas aeroportuarias, que es una directiva de la Comisión que es compleja. Tenemos un debate sobre si el tema de las tasas, que serán complicadas porque tienen muchos conceptos, las aplicamos a aeropuertos a partir de un millón de pasajeros o de cinco millones. Ese es el arco y hay estamos los españoles con la red de AENA, que es una red aeroportuaria que siempre funciona por encima de. Yo veo que el aeropuerto de Huesca tiene el beneficio de que, de momento, no entra a jugar la liga de los grandes que peligran porque te puede caer una tasa que te cree más problemas de los que te soluciona. Y, por otro lado, estudiado con las potencialidades que tiene con el tema del ocio, de la nieve, del turismo... El mercado de los jet privados y taxis aéreos, las necesidades empresariales, la aviación pequeña o semi-individual, hay nichos importantes que están ahora mismo en estudio. Está habiendo crecimientos enormes, apenas hay reglamentación y la comisión mira a ver cómo regula ese mundo que se está convirtiendo por los problemas de los grandes hubs aeroportuarios. De momento, la reivindicación en el parlamento ha sido siempre a favor de los aeropuertos regionales y de la necesidad de que se articule el territorio también en base a aeropuertos, pero está el problema de la rentabilidad y la viabilidad de estas infraestructuras y de toda la gestión que necesitan para tener viabilidad. Yo estoy a favor de que todas las oportunidades económicas y sociales se potencien y, por tanto, me ofrezco para, si hay algún problema o hay que resolver algo que tenga que ver con una directiva europea, estoy a disposición de los promotores y de quienes lo pongan en marcha.

Inés Ayala Sender, zaragozana con ascendente altoaragonés, es eurodiputada por el PSOE

Licenciada en Filología Española e Inglesa en Zaragoza, lleva en la política desde 1981

Miembro de las Comisiones de Transportes y Turismo, Control Presupuestario, Peticiones y Justicia e Interior

Su conocimiento de las redes transpirenaicas propició la charla de "Encuentros con el Alto Aragón"

Considera que estamos en un momento en que la Travesía Central Pirenaica ya está "rodando"

ellos, precisamente, la Travesía Central supone, en el plazo que está previsto, absorber el paso de mercancías, que en el caso del País Vasco y Perpignan, aunque de momento está menos congestionado, su crecimiento va a ser inmediato. A los dos les conviene, igual que nosotros nos conviene no ver como antagonista el proyecto 3, es decir, los dos pasos, porque, cuanto más flujo haya, cuanto más tráfico haya a través de los Pirineos, más razón tiene nuestro proyecto de Travesía Central.

PREGUNTA.- ¿Tendrá una gran importancia la definición concreta del trazado de la Travesía Central Pirenaica?

INÉS AYALA.- No es una cuestión menor. De hecho, el coordinador del Proyecto 3, el señor Davignon, pone en primer lugar resolver los conflictos o los problemas técnicos, un poco como una especie de condición previa. Es decir, los problemas técnicos son importantes conocerlos y tener respuesta para ellos. De todos modos, también en la Comisión hay gente que conoce muy bien la capacidad de los ingenieros españoles en construcción de túneles y nos reconocen una capacidad altísima de soluciones técnicas a estos problemas. Incluso puedo decir que, en algunos casos, expertos a niveles operacionales están funcionando en proyectos alternativos. Es importante conocerlas y resolverlas cuanto antes, de manera que los estudios de flujo en marcha tienen que ser completados. Se ha pedido financiación para los estudios de trazados, para ver si puede haber dificultades. He hablado en la Comisión con gente que conoce Aragón y los Pirineos y que son ingenieros, frente a otros proyectos como el Lyon-Turín, donde se ha encontrado hulla y ha habido otros problemas técnicos, a mí me dicen que la textura del macizo pirenaico tiene mucha más estabilidad a la hora de acometer un proyecto como este. Pero, de todos modos, yo confío en la capacidad técnica española en el tema tunelero, que es la mejor de Europa y eso mismo creen también en Europa.

PREGUNTA.- A la hora de estimar los flujos y las repercusiones económicas de una infraestructura como la TCP, habida cuenta los modos cambiantes del transporte y las transformaciones socioeconómicas, ¿no es un tanto aventurado hacer estimaciones cuando vamos a ver esta realidad dentro de no menos de

quince o veinte años?

INÉS AYALA.- Las perspectivas de flujos están hechas por economistas, matemáticos y otros profesionales que tienen unas fórmulas estudiando primero la demanda que se ve ahora y toda la previsión de la Comisión Europea, que contempla que las mercancías, de aquí al 2020, van a crecer el 50% como mínimo y que eso hay que gestionarlo. Cuando hablamos del 2020, parece que está muy lejos, pero en infraestructuras está ahí mismo. Viendo cómo crecen los países asiáticos y la relación comercial que tenemos con ellos, es fácil hacer estos cálculos y, sobre todo, van a ser cálculos a más, no a menos. El problema es controlar y gestionar cómo van a crecer esos intercambios comerciales, sobre todo con China. Preguntando sobre si Marsella, Génova u otros puertos podían competir en línea directa con Valencia, Sagunto o Algeciras, todo el mundo dice que no. Se intenta, pero la línea directa, viniendo por el Mediterráneo, como vienen los contenedores, la línea recta lleva a los españoles, de modo que entiendo que sí se pueden hacer esos cálculos. Los de la Comisión y los españoles e incluso los franceses, aunque con reticencias, porque han intentado hacer escenarios distintos para tener un arco donde elegir mayores o menores, contemplan que todos crecen.

PREGUNTA.- ¿Y qué hay del Canfranc?



Inés Ayala recibe el trofeo de manos de José Miguel Nasarre. PABLO SEGURA

INÉS AYALA.- El Canfranc, como tal, no es un proyecto de redes transeuropeas, sino un trazado transfronterizo que podría funcionar como tal y, de hecho, me consta por las noticias que tenemos del Gobierno de Aragón que, en el lado francés, que era necesario que se moviese, y cuando el comisario Barrot vio el estado en el que se encontraba la parte francesa de la línea, ha habido movimientos a favor de invertir y poner esa línea en marcha. Y por el lado aragonés y español, más no se puede hacer. Mantener todos los días una línea que funcione y una parte del trazado se renueva completamente, y otra está previsto también renovarla, es una apuesta de trazado transfronterizo que puede ser perfectamente

puesto en marcha, y todos estos trazados nos convienen. Cuanto más flujo haya, sean trenes o camiones, nos da la razón de la necesidad de la Travesía. Tenemos muchas más posibilidades porque se puede asumir a nivel bilateral. La envergadura de un proyecto como la puesta en marcha de la parte francesa, cuando la española funciona, es asumible. No vayamos a hacer transeuropeos todos los proyectos, porque necesitamos concentrarnos en el proyecto que realmente es de futuro para Aragón, para España y también para Europa.

PREGUNTA.- ¿Tiene conciencia de que, en los últimos años, ha habido momentos en que las dos aspiraciones han podido interferirse y ser con-

traproducentes por su planteamiento en paralelo?

INÉS AYALA.- En realidad, las reivindicaciones de ambos no es que hayan sido contraproducentes. Es que se han utilizado una contra otra cuando ha convenido, poniendo el acento en una contra la otra y viceversa, y todos lo hemos visto, leído y comentado. Pero yo creo que, si más flujo hay, más posibilidades hay de captar resultados comerciales. Por tanto, creo que una y otra son complementarias, cada una en su justo término y, para ser creíbles en el exterior con nuestros proyectos, hay que tener también la justa medida. Estos días se ha comentado mucho, y eso no es bueno, cómo los italianos habían hinchado muchísimo todas sus peticiones de los proyectos transeuropeos y, de hecho, la Comisión les tuvo que llamar la atención porque habían decidido pedirlo todo. Claro, con esto, se pierde credibilidad. Por eso, creo que es importante, y el gobierno y la sociedad aragonesa conocen muy bien las potencialidades y capacidades de uno y otro proyecto, saber que son complementarios los dos y cada uno tiene una medida diferente. No tienen por qué ser contraproducentes y, cuando se ha visto así, es porque se utilizaba uno contra otro, y eso es negativo contra uno y contra otro.

MARIANO BERGUA.- ¿Qué vale debería aglutinar la salida o la entrada del túnel o de la comunicación transpirenaica en la provincia de Huesca?

INÉS AYALA.- La visita al trazado la hemos hecho dos veces, la primera con una delegación de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo. Traje a mis compañeros para que vieran cuál era nuestro proyecto y potencialidad, seguimos el trazado y no llegamos a identificar porque todavía había demasiado debate, sobre todo por el lado francés, sobre por dónde debía ir el túnel. La segunda vez, cuando subimos con el comisario Barrot, sí que afinamos más el tiro y ya visualizamos por dónde podría, en principio, tener la salida el túnel. Yo querría ser prudente y plantearnos que adelantar nosotros el trazado, siendo que el gobierno francés está queriendo demostrar que está dispuesto a tratar del trazado, ahora no es oportuno. Yo sería más bien como el presidente Marcelino Iglesias, que planteó que "digan ustedes



Inés Ayala, entre Mariano Bergua y Manuel Rodríguez Chesa. PABLO SEGURA



Viene de la página anterior

por dónde y nosotros plantearemos entonces cuál es nuestra solución”, porque tenemos varias posibilidades en caso de que ellos apuesten por un trazado. Nosotros sí podemos adaptar nuestra capacidad, puesto que el proyecto es tan importante, y creo que predeterminarlo ahora que estamos más cerca de que los franceses se decidan no sería prudente.

MARIANO BERGUA.- ¿Qué conocimiento tiene usted de que Portugal influya en la decisión a tomar por el ejecutivo francés?. ¿Y qué incidencia tiene la población magrebí en Francia acerca de esta comunicación?

INÉS AYALA.- Bueno, los portugueses es verdad, y aquí el mea culpa, son los grandes olvidados de este proyecto, porque, como lo hemos focalizado tanto en bilateral porque para nosotros es vital que Francia tome decisiones, es un hándicap. Los portugueses, en esto, sí pueden ser muy buenos compañeros de viaje y, en ese lobby de que hablábamos antes, deberíamos integrarlos. Los portugueses tienen una gran capacidad de situación, son un pueblo sabio, hay una mejor sintonía y una mayor cooperación, y reivindicar que este proyecto europeo también tiene que tener en cuenta a los portugueses como aliados es un valor a recuperar. Los hemos tenido poco en cuenta. En estos días, además, en Portugal hay esta impresión de que no han sido capaces de aprovechar tan bien como nosotros toda la ayuda europea y, en el ámbito de las infraestructuras, no han sabido o podido articular bien todo el país y hay zonas importantes como Oporto en que, teniendo una gran potencialidad, no se han desarrollado. Aglutinar voluntades a favor de que el proyecto conlleva también el puerto de Sines y podría irradiar y darle más dinámica económica a Portugal, podría ser un buen apoyo. Ahora están en la Presidencia y yo me comprometo personalmente, porque es un tema que siempre tratamos pero, como hay otros temas encima de la mesa que Portugal se ve empujado por estar en la Presidencia, se ve un tanto relegado. Ahora hay un compañero, Manuel Fernández, que es un tipo excelente en la Comisión, y yo creo que es un tema que están encantados.

En el caso de la presión, no es que sea muy grande, pero podría ayudar el tema del lobby. Como siempre digo, es más importante la presión de los alemanes, nos interesa más que este proyecto llevase la posibilidad de que abrimos Francia a la parte de comercio de mercancías ferroviarias, que es algo que interesa a toda Europa y tiene esa especie de cierre ahí en Francia.

En cuanto a la población marroquí, y ahí chapó para Sarkozy, hay que reconocérselo

y nosotros en cambio, el Grupo Socialista, tuvimos menos capacidad. Puso de manifiesto la diversidad de la sociedad francesa a través de ministros y ministras que vienen de la inmigración magrebí. Y también podríamos integrarlos si el proyecto de Marruecos, del túnel bajo Gibraltar, también tuviera esa faceta de mejorar la relación con las mercancías. El compromiso es más político, más de cara a los ciudadanos marroquíes que pasan el Estrecho, más que a la parte de mercancías. Como hay una pequeña guerra entre puertos, tendríamos que estudiar mejor cómo nos facilitaría el que la población marroquí en Francia pudiera sumarse al proyecto. Pero, de momento, mientras sea un proyecto que interesa el Reino de Marruecos y que, a nivel político y de visualización de ese compromiso, España les está ayudando, tenemos un argumento ante Francia y el comisario Barrot que nos puede ayudar. No es un proyecto ni para el 2020, es más a largo plazo, pero es un compromiso del Gobierno español y está haciendo gestos que, para el marroquí, es importante. Es más baza política que de movilización de la ciudadanía marroquí. Pero también hay ministras que proceden de ahí en Francia y podrían también ayudarnos.

MARIANO BERGUA.- ¿Cabría la posibilidad de que, para acelerar los trámites, existiera un sistema de construcción de ese túnel a través de la iniciativa privada previa concesión por parte de España, Francia o la Unión Europea?

INÉS AYALA.- Bueno, la verdad es que yo no soy ninguna experta en financiación de infraestructuras y la cosa es muy compleja. Este es el momento de que un grupo, una Cámara de Comercio o una Fundación, no ya pongan dinero, que dinero está, dinero hay, sino que impulsen el proyecto. En este momento, se abren dos grandes debates de financiación en la UE. Barroso ha lanzado ya el debate para 2008 y 2009 sobre cómo financiar las políticas europeas, entre otras la de transportes y redes transeuropeas, porque en las últimas perspectivas financieras se veía que habían sido un desastre y hay que plantearse cómo financiar realmente las políticas. Acaba de empezar el debate y es una consulta amplia para que cualquier ciudadano europeo, cualquier asociación u organización, puede participar, porque son consultas que se lanzan a nivel general. De hecho, el Gobierno de Aragón siempre ha participado cuando se ha lanzado una consulta. Cuando decimos que se han recibido quinientas opiniones, puede parecer a la Cámara de Comercio que su opinión no se puede comparar con la asociación de empresarios europea, pero, a la hora de la verdad, si resuelve un problema, es tan importante o



Mesa presidencial en la cena-coloquio PABLO SEGURA

“Los portugueses son los grandes olvidados de este proyecto y, en el lobby del que hablamos, deberíamos integrarlos”

más que la de todos los empresarios europeos que a lo mejor te lanzan ideas generales de temas demasiado amplios y, sin embargo, la solución de un problema que a lo mejor se ve en el terreno mejor, pues no se da. Animo, pues, a que se participe en ese debate.

El segundo debate, que se lanzará para 2008, es el de la internalización de los costes externos del transporte, es decir, euroviñeta, peajes, telepeajes, etcétera. Es un tema delicado, que va a traer mucha controversia, sobre todo en un país periférico como España, pero que, en una región de paso, como Aragón y con el proyecto que tenemos que es de paso en el mejor de los sentidos, de asegurarnos que pasa por nuestra región, deberíamos ser capaces de dar ideas innovadoras para que nos aprovechemos de esos que

“Predeterminar el trazado ahora que estamos más cerca de que los franceses se decidan no sería prudente”

nos va a venir necesariamente, porque el futuro del transporte, con todos los problemas del cambio climático, de impacto ambiental y los combustibles, va a pasar necesariamente por peajes, euroviñetas e internalización de costes externos. Por tanto, seamos capaces de proponer alguna idea que revierta en el beneficio de poner en marcha la infraestructura.

Tercero, el tema del partenariado público-privado es de las apuestas de la Comisión que está viéndose defraudada. La Comisión apostó muy fuerte por la necesidad de llegar a acuerdos cofinanciados con partenariado público-privado y uno de los grandes fracasos ha sido el proyecto Galileo. Yo creo que se planteó mal, porque siempre he pensado que la inversión pública arrastra de la inversión privada y no al revés, cuando no

“Este es el momento de que un grupo, una Cámara o una Fundación, no ya pongan dinero, sino que impulsen el proyecto”

se plantea cooperativamente. Si la Cámara, o la Fundación o DIARIO DEL ALTOARAGÓN tienen ideas en ese sentido, para ver ejemplos de cómo se puede plantear una fórmula por la cual una infraestructura de este tipo tuviera financiación privada que ayudara a lanzarla y llamase a la financiación pública, sería bienvenida. De todos modos, ahora mismo, en la Comisión hacen falta ejemplos de éxito de ese partenariado, porque hasta ahora toda la voluntad que se ha puesto no correspondía a las mejores infraestructuras o no se ha hecho bien. Hasta ahora, no se ha conseguido visibilizar bien ese partenariado y nos hacen falta ejemplos positivos. El ejemplo del viaducto al otro lado es casi un ejemplo al contrario, porque nadie había apostado al contrario, todo el mundo estaba en contra y casi por vo-



Inés Ayala. PABLO SEGURA



El debate suscitó la atención durante casi una hora. PABLO SEGURA

Hacia la nueva Constitución europea

PREGUNTA.- Desde su visión privilegiada en el Parlamento Europeo, ¿cree posible una Constitución europea que facilite la cohesión social, económica y política, una Constitución que permita unas políticas reales coordinadas?

INÉS AYALA.- Esto sí que es la pregunta del millón. En Lisboa, entre ayer y hoy, han concluido la limpieza jurídica, porque, una vez que se acuerdan los textos a nivel político, entran después los juristas-lingüistas, a los que llamamos así, a rehacer o a limpiar el texto para que quede firmable. Y eso se ha conseguido y, a pesar de las peleas internas, incluidos los polacos por un lado y los británicos por otro, se ha llegado a un acuerdo. La potencia que tiene este texto, en primer lugar, es que se ha acordado, cosa que no parecía fácil, incluso los británicos han decidido renunciar al referéndum para ratificarlo. Esto quiere decir que va a avanzar. Y las virtualidades o elementos positivos es, por un lado, que se mantienen las cartas de derechos fundamentales, con su poder vinculante, que para nosotros es fundamental para poder avanzar en todo lo que es ciudadanía. Por otro, que, a pesar de que hay un aplazamiento de cinco años, los aspectos de justicia e interior, que los británicos tienen tantos problemas con la aplicación de todo el tema del Tratado de Schengen, se ha acordado. A pesar del plazo, cinco años parece mucho, pero no es nada. Hay que ver lo difícil que es trasponer algunos de los aspectos que afectan a interior y temas de seguridad. Están ahí también y la cooperación en la lucha contra la inmigración ilegal y contra el terrorismo está ahí y se va a avanzar. Y también es una buena noticia que, en el reparto de los puestos de eurodiputados, hemos conseguido recuperar cuatro del reparto del número de diputados que se cedieron. Volvemos a tener una delegación de 54 españoles y españolas de los distintos grupos y, a la hora de votar asuntos nacionales, es muy importante, porque el resto de los diputados, en un parlamento que tiene setecientos ochenta y tantos diputados, es importante. Era muy importante el mantener, sobre todo porque el Parlamento está ampliando su capacidad de co-decisión en muchos más asuntos que tienen que ver con medio ambiente, transporte, industria, mercado interior, justicia y seguridad... Eso sí que es importante. Creo que sí va a ser una Constitución que nosotros ya la tenemos más que aprobada por referéndum, y ahora necesitamos que el resto de europeos, sobre todo los más euroescépticos y los que tenían más problemas, se aviniesen a defender su parte central, esto es, la carta de derechos fundamentales, los temas de ciudadanía y avanzar en cooperación sobre todo en justicia e interior. Y también las plazas en el Europarlamento que, aunque parezca una tontería, a la hora de la verdad, para modificar algunas legislaciones que nos afectan esa importante.

"Seamos capaces de proponer alguna idea que revierta en el beneficio de poner en marcha la infraestructura"

"La financiación europea estaría asegurada si fuéramos capaces de ser ejemplo de partenariado mixto"

"Para el Somport, creo que tiene más resultado que haya una necesidad seria que otras medidas de presión"

"Necesitamos que el resto de europeos se avengan a defender la parte central de la Constitución, la de la ciudadanía"

luntad se había hecho, acabó siendo un éxito. Pero no sé muy bien si un proyecto no hecho con voluntad positiva, sino porque todos estaban en contra, que acaba siendo un éxito es un buen ejemplo. Aquí, en esta sala, hay personas cualificadas para dar ideas innovadoras, que se necesitan. El caso es que no ha funcionado, quizás también porque el ámbito multinacional, con estados con políticas e intereses escondidos que no se ponen encima de la mesa, cosa que no suele ocurrir en la empresa privada, tal vez ha influido. El ejemplo de Airbus ha sido otro en el que ha habido más dificultades. La Comisión estaría encantada de que la Travesía Central fuera un buen ejemplo de partenariado público-privado y la financiación europea estaría

asegurada en este sentido, si fuéramos capaces de mostrarlo.

JOSÉ ALLUÉ.- Francia nunca ha estado interesada en la mejora de la carretera del túnel del Somport. El problema es para España, lo que tenemos que hacer el que tengan ellos el problema. Por tanto, si somos capaces de incrementar el volumen de tráfico y el peso ya buscarán la solución. ¿Cómo hacer que el volumen de los vehículos pasen por el Somport, gratificando de alguna forma el paso, como bonificaciones en gasoil. Así, entenderían dos cosas, una la mejora de la carretera y otra se potenciaría la Travesía Central, y se valoraría la necesidad por la contaminación y el cambio climático.

INÉS AYALA.- Caben todas las fórmulas de presión. Se plantea una bonificación del carburante para hacer pasar más camiones. Yo no sé si este tipo de medidas tienen finalmente buen resultado. Yo creo que sí tiene resultado que haya una necesidad seria que se ha planteado cada vez que ha habido un problema, por ejemplo el cierre del túnel de Bielsa o los problemas del otro lado del Somport, la bajada en malas condiciones como este verano. Yo no tengo opinión. Si hay más flujo, hay más presión y, por lo tanto, hay más necesidad de buscar una solución... Ahora, la reacción de la ciudadanía, sobre todos los núcleos dispersos del otro lado del Pirineo, que tienen una visión más ambientalista, yo no sé hasta qué punto reclamarían una infraestruc-

tura importante como la Travesía Central o la mejora de la carretera del Somport a base de incrementar las molestias medioambientales. Más bien, ese tipo de medidas acaban siendo un boomerang, es decir, generan muchísima más movilización en contra de cualquier solución. Más bien, el planteamiento sería poner más bloqueo y más problemas. Yo creo que las medidas que estamos poniendo en marcha, esto es, demostrar como lo hacen los empresarios que hay aquí a diario la necesidad, puesto que es un interés comercial del otro lado el que se ve en peligro cuando se cierran o complican las cosas, es bastante más eficaz a pesar de que nos parezca más largo que este otro tipo de medidas en las que no tengo experiencia y que no recomendaría.