

Tema del día Páginas 2 y 3

# Conexiones transfronterizas

CLAUSURA DE LA EUROCUMBRE DE TRANSPORTES

## Fomento priorizará las mercancías ferroviarias frente a las autovías

El ministro apoya con más vehemencia el impulso a la Travesía Central de los Pirineos

El déficit español en este transporte se quiere paliar con tres ejes prioritarios y uno nuevo

A. IBÁÑEZ  
antonioi@aragon.elperiodico.com  
ZARAGOZA

La cumbre europea de Transportes se clausuró ayer con la reiteración de la apuesta del Gobierno de España, ratificada por Francia y Portugal, por el eje 16, conocido como la Travesía Central Pirenaica. El ministro de Fomento, José Blanco, quiso despejar las dudas que suscitó en la jornada del miércoles, cuando su insistencia en favor del corredor mediterráneo sembró de sospecha el verdadero interés del Gobierno español. Ayer, Blanco quiso atajar esas suspicacias. En cierta parte molesto por las informaciones en los medios que cuestionaban su empeño en la travesía central, así como por la insistente presión de los medios catalanes, aclaró que ambos corredores son complementarios, y aseguró que Fomento apostará por las mercancías «en su triple vertiente».

El ministro avanzó que el objetivo de su ministerio es precisamente priorizar las mercancías ante otro tipo de infraestructuras, y mencionó entre ellas las autovías. Para el ministro, consciente de que la crisis va a obligar a anteponer unas infraestructuras frente a otras, el reto de España es mejorar su red ferroviaria para el transporte de productos, y lograr así una economía nacional más competitiva y conseguir más cohesión social. Los trenes de mercancías serán, por tanto, una prioridad absoluta. Incluso más que la alta velocidad.

**VISIÓN CATETA** / De hecho, durante esta cumbre europea de transportes que ayer se clausuró, Blanco reflexionó sobre la política de transportes española en los últimos 15 años. «Probablemente hemos tenido una visión cateta» de la alta velocidad, confesó. Se refería a que ahora, con la crisis, queda patente que para algunos tramos se podía haber optado por trenes de velocidad «mixta», en lugar de alta velocidad. Pero, como dijo a continuación, la presión territorial siempre ha podido.



► Iglesias y Blanco conversan junto a Vicente tras clausurar la cumbre europea de ministros de Transportes.

Sucede algo similar con las plataformas logísticas. El ministro las apoya, pero en estos días también ha lamentado que las impulsaran los gobiernos autonómicos sin planificar conjuntamente con el Gobierno central. Una vez hechas, han reclamado al Ejecutivo central buenas infraestructuras ferroviarias, lo que en muchos casos es difícil de realizar.

Blanco defendió los corredores ferroviarios de mercancías por la previsión que duplica el tráfico de mercancías en España en los próximos 15 años. De los 110 millones de toneladas actuales a las más de 240 que se calculan que se moverán en el 2025. Por este motivo, los tres corredores proyectados y considerados prioritarios por la Unión Europea son fundamentales.

Blanco recaló intencionadamente la apuesta por la travesía:

### La cita ministerial concluye sin que se logren grandes avances para Europa

► La firma de varios memorandos ha sido la principal conclusión de la cumbre de ministros de Transportes que se ha celebrado en Zaragoza los dos últimos días. Ese ha sido el principal logro en una cita que, por lo demás, no ha permitido avanzar en los grandes desafíos del transporte europeo transfronterizo. En un momento de crisis económica y numerosas alertas que cuestionan el peso específico de la Unión Europea, tanto desde su vertiente política como social y económica, la cita era fundamental para redefinir las redes transportuarias de la próxima década. En la reunión se ha

acordado que la Comisión Europea defina una estrategia de financiación comunitaria para los ejes prioritarios que vaya más allá de los objetivos políticos y en la que deberían unirse los fondos existentes (de la red, de cohesión y desarrollo regional) para lograr los objetivos. La búsqueda de alternativas financieras que permitan lograr fondos es uno de los retos clave para los próximos años. Cuando los países validen la metodología en futuras sesiones, se comenzará la definición de los corredores y ejes que se incluirán en la futura red básica transeuropea de transporte.

«Con mis colegas francés y portugués, bajo la atenta mirada del presidente de Aragón, pusimos de manifiesto la voluntad política de impulsar estas infraestructuras, pues los accesos atlántico y mediterráneo, junto a la travesía central, nos van a permitir hacer los Pirineos más permeables» recordó. Y tuvo un guiño con Zaragoza y su papel estratégico por ser un nudo logístico y de intermodalidad.

Iglesias, por su parte, ha defendido estos días la infraestructura que implicaría un túnel a baja cota de 40 kilómetros por diversos motivos, entre ellos el ahorro de CO2 que implicaría y para justificar su inversión recordó que el 75% de la línea (que enlaza Algeciras/Sines con Madrid y París) está ya construido, lo que abarata los costes, estimados en unos 8.000 millones de euros. ≡



► Miguel Martínez Tomey.

### CHA interviene en la cita y pide fondos para reabrir el Canfranc

CHA fue una de las 18 entidades invitadas a participar en la cumbre, y ayer intervino su representante de Asuntos Europeos, Miguel Martínez Tomey, para pedir que se refuercen las ayudas financieras para los proyectos transfronterizos entre países de la Unión. En una breve intervención Tomey afirmó que podrían obtenerse «bastantes beneficios» para impulsar las Redes Transeuropeas de Transportes si se reabiera el paso ferroviario de Canfranc, que une España con Francia a través de los Pirineos. El dirigente de Chunta expresó que «a veces es imposible encontrar inversores interesados» en obras como esta que, por otra parte, tendría un coste de menos de 500 millones de euros, según sus datos, lo cual «no es nada» en comparación con los grandes proyectos. Tomey expresó que algunas infraestructuras de transporte están «muy retrasadas» en Aragón. Y también solicitó que se amplíen los periodos de mandatos de los coordinadores para garantizar su ejecución.

### presidencia

#### UNO DE LOS ÚLTIMOS ACTOS

► La cumbre europea de transportes que ayer se clausuró en Zaragoza era uno de los últimos actos que faltaban por celebrarse en este medio año de mandato español en la presidencia de la Unión Europea. Y también era uno de los más importantes de cuantos se han celebrado estos seis meses en España, pues el transporte es uno de los retos pendientes en la Europa de los 27 para mejorar su competitividad frente a otros mercados.

### CONCLUSIONES

# La UE ve compleja la inclusión del corredor mediterráneo

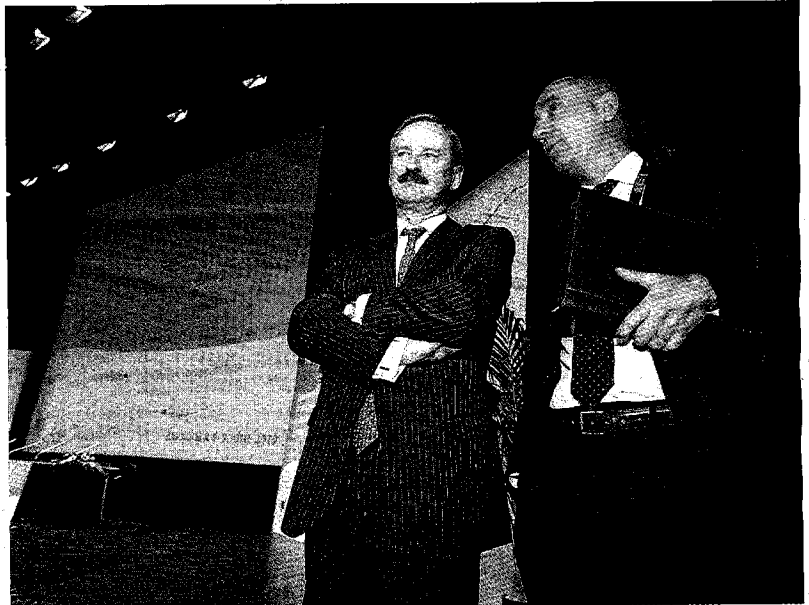
◉ Kallas recuerda que solo habrá financiación para los proyectos prioritarios

◉ El Gobierno español intenta que se incluya este eje levantino

A. I. I.  
antonioi@aragon.elperiodico.com  
ZARAGOZA

NO se ha cerrado ninguna puerta a que otros proyectos de transporte transfronterizos se incluyan en la red prioritaria, pero el Gobierno español encontrará muchas dificultades para incluir dentro de los 30 planes prioritarios de la Unión Europea el corredor mediterráneo. Lo dejó claro el comisario europeo de transportes, Siin Kallas, quien ayer mostró sus dudas de que puedan incorporarse infraestructuras que no están previstas ante los problemas de financiación que existen. Kallas apuntó que no habrá grandes cambios en la red, y los proyectos ya definidos no se modificarán.

El ministro de Fomento, José Blanco, dejó bien claro que el corredor mediterráneo que quiere integrar el transporte de mercancías portuarias de los puertos principales de España, desde Algeciras a Barcelona, hasta Estocolmo. Este eje no fue incluido en el 2003 en la red transeuropea, en la que se incluyeron tres españoles: uno que va de Lisboa a Madrid y llega a Hendaya a través de Irún, otro que actualiza las vías españolas y otro que es el Algeciras/Sines-Madrid-Zaragoza-París, incluyendo la travesía central. El



► Kallas, a la izquierda, clausuró las jornadas y dio pocas expectativas al corredor mediterráneo.

ministro ha definido estos días como «un error incomprensible» que no se incluyera en el 2003.

Blanco defendió la necesidad de este cuarto proyecto, y recordó que aunque no fuera objetivo de la cumbre, se ha tenido que insistir en él, sin que por ello se despreciaran los otros puestos ya en marcha. Al revés, se complementan. Para el Gobierno central, este proyecto no solo es importante para España y para el eje Mediterráneo, sino para la conexión con el norte de África y para encaminar tráfico de grandes rutas con los países emergentes de Asia.

La prensa de Cataluña y Valencia recogía ayer la importancia de que Blanco haya defendido este corredor, aunque los plantea-

mientos levantinos insisten en despreciar una infraestructura sobre otra. Conscientes de que la crisis obliga a priorizar, y ante el malestar que han tenido porque esta cumbre se celebrara en Zaragoza, han intentado desprestigiar la travesía central. Ayer aseguraban que estaba bien que Blanco apoyara el corredor mediterráneo, pero también insistieron en que el ministro había defendido por igual la travesía central.

El secretario de los socialistas valencianos, Jorge Alarte, también hizo referencia a que el corredor mediterráneo es una prioridad para el Gobierno central, y señaló que el ministro de Fomento, José Blanco, «está defendiendo con ahínco» esa infraestructura

en las jornadas sobre Redes Transeuropeas de Transportes.

El ministro aprovechó para lamentar que haya «oposición» que quiera obstruir y frenar el desarrollo de un corredor mediterráneo que seguirá siendo protagonista en las próximas reuniones europeas que se celebren sobre transporte. España solicitará formalmente que se incluya el corredor que discurre por el levante como prioritario.

Kallas recordó las dificultades, aunque dejó la puerta abierta a su inclusión porque «son los países los que deciden». También recordó que no solo se debe planificar el tráfico interno de mercancías, sino apostar por las regiones de alrededor. ≡

## La oposición critica la falta de interés del Gobierno central

◉ El PP considera que su partido hizo más e IU apuesta por el Canfranc

EL PERIÓDICO  
ZARAGOZA

El portavoz del Grupo Popular de las Cortes de Aragón, Eloy Suárez, afirmó ayer que el presidente del Gobierno central, José Luis Rodríguez Zapatero, «sacrifica» la travesía central pirenaica en beneficio del Corredor Mediterráneo «por puro interés electoral» en Cataluña. El portavoz de los populares aragoneses asevera

que la reunión de ministros de Transportes constituye «un fracaso estrepitoso para los intereses de Aragón y para el equilibrio de las comunicaciones logísticas en España».

Según Suárez, lo único que ha quedado claro es que el PSOE «está dispuesto a cargarse la Travesía Central para favorecer las posibilidades del corredor Mediterráneo», es decir, que «una vez más» la comunidad aragonesa será «sacrificada por los socialistas en su afán de lograr votos en Cataluña», comunidad que celebrará sus elecciones el próximo

mes de noviembre. El dirigente popular recordó que los únicos avances que se han logrado han sido durante la etapa popular, pues fue la comisaria europea Loyola de Palacio quien incluyó este corredor en el 2003.

Por su parte, el diputado autonómico de Izquierda Unida de Aragón, Adolfo Barrena, afirmó ayer que la política europea de transportes es «insostenible» y carece de componente social. El también coordinador general de IU señaló que los participantes son «muy amigos de las fotos» y afirmó que el proyecto de

construcción de la travesía central pirenaica (TCP) «no es más que una cortina de humo» para no hablar de «lo que es urgente hoy en día», como es la crisis.

Barrena animó a no caer en el «oportunismo» de enfrentar a unos territorios con otros y lamentó las «tentaciones» de algunas fuerzas políticas al respecto, tras lo que animó a reabrir el paso ferroviario de Canfranc, entre otros motivos por su coste, menor que la travesía central.

El PAR y CHA ya se habían manifestado el día anterior lamentando que Blanco no apostara con más insistencia por la travesía pirenaica. El vicepresidente del Gobierno, el aragonésista José Ángel Biel, volvió a incidir ayer en este aspecto y mostró su escepticismo de nuevo. ≡