

COMUNICACIONES CUMBRE EUROPEA EN ZARAGOZA

Blanco iguala el corredor mediterráneo a la Travesía y dice que son "prioritarios"

El ministro de Fomento reitera en Zaragoza que pedirá que se incluya el eje catalán en las redes transeuropeas, donde la TCP figura desde hace 6 años. Pero la UE advierte de que no prevé "grandes cambios en los proyectos previstos"



PEDRO ETUR/AA PHOTO AGENCY

Un gesto para calmar los ánimos. Tras la tormenta del martes entre el vicesecretario general del PSOE y ministro de Fomento, José Blanco, y el presidente de Aragón, el socialista Marcelino Iglesias, que se esce-

nificó en la cumbre europea, ayer los ánimos parecían más calmados. Las palabras de Blanco de apoyo expreso a la TCP sirvieron de bálsamo. Pero las discrepancias (por razones de partido) no han terminado.

ZARAGOZA. Uno cuesta cinco veces más que el otro, supone duplicar las vías a lo largo de 1.300 kilómetros, construir líneas que no están previstas ni por Fomento y empezar prácticamente de cero el proyecto. El otro, por contra, tiene el 75% del trazado construido y ya se encuentra en fase de estudios preliminares, además de ser prioritario para la Unión Europea desde hace seis años. El primero es el corredor mediterráneo y el segundo, la Travesía Central Pirenaica. Pese a las considerables diferencias, el ministro de Fomento, José Blanco, no tuvo ningún reparo ayer en equiparar ambos corredores y declarar tajantemente que tienen la misma prioridad "frente al resto de infraestructuras" del país. Y lo hizo, además, en Zaragoza, en la cumbre europea de transportes.

Es más, reiteró que el Gobierno español pedirá "formalmente" que el corredor mediterráneo se incluya en la programación europea porque -a su juicio- cumple todos los criterios que se han analizado para la futura red. Y, entre los argumentos que aportó, destacó que este eje es importante para "la conexión con el norte de África y para encaminar tráfico de grandes rutas con los países emergentes de Asia". Precisamente, coincide con uno de los razonamientos que se dan para defender la Travesía.

No obstante, esta pretensión del ministro chocó con la realidad que

SIIM KALLAS | COMISARIO EUROPEO DE TRANSPORTES | Defiende el paso aragonés y plantea captar capital privado para la Red Transeuropea

"La TCP es un proyecto muy bueno y con mucho futuro"

El coordinador europeo para los proyectos transfronterizos de España, Carlo Secchi, plantea que la TCP no estará antes de 20 o 30 años. ¿Hasta qué punto hay riesgo de que se postergue sine die su ejecución?

Eso es muy difícil de decir... Es un proyecto con gran futuro y, por supuesto, puede ser una conexión muy importante entre la Península y Francia. Depende mucho de la cooperación y el entendimiento entre Francia y España, en primer lugar, y también del dinero que haya disponible, porque sabemos por el túnel de La Mancha y por los de los Alpes que normalmente estos proyectos son muy caros. También depende de las cuestiones medioambien-

tales, porque han bloqueado muchos proyectos.

Su antecesora en el cargo Loyola de Palacio hizo una gran apuesta por la Travesía Central, pero no se ha pasado aún de los estudios preliminares. ¿La culpa es de España o de Francia?

Realmente no se lo sabría decir. Se trata de una cuestión de diálogo y cooperación entre los gobiernos de Francia y España, y también está encima de la mesa la cuestión medioambiental.

Pero se plantea reutilizar parte del corredor de Canfranc y de construir un túnel de baja cota.

No lo sé, tengo 30 o 40 proyectos de este tipo por todo Europa: en Turquía, Grecia... No conozco los detalles de cada uno. La recomen-

dación es que haya un interés, un verdadero interés. Solo entonces se puede decidir crear un marco de negociación, de acercamiento entre Francia y España... Entonces veremos qué se puede hacer, porque, desde luego, la Comisión Europea no tiene nada en contra de crear más corredores de transporte entre distintas partes de Europa. **Las regiones fronterizas, las que se verían afectadas, están de acuerdo con horadar la montaña.** Sobre las cuestiones ambientales no le puedo concretar más, pero las cadenas montañosas generan una gran sensibilidad: los Alpes, los Cárpatos... todas. En Suiza hay oposición incluso al uso de helicópteros en determinadas zonas porque molestan a la fauna.

Los 30 proyectos de la Red Transeuropea aún requieren 227.000 millones de inversión. ¿Cómo se puede lograr financiación en plena crisis y con recortes presupuestarios?

Es difícil, por supuesto. La deuda es deuda, prestar dinero es prestar dinero. Y hay que en cuenta distintos aspectos. Por un lado está el dinero europeo que hay disponible, que es una cantidad pequeña. Y por otro, hay muchos proyectos que requieren la participación de muchos países y de muchas administraciones locales y regionales. Por tanto, si no tienes algún tipo de acuerdo multilateral es muy difícil cambiar las cosas, pero hay que continuar.

En la cumbre se ha defendido la financiación público-privada para desbloquear proyectos.

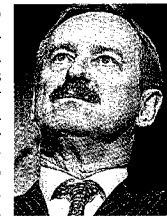
Como ex ministro de Economía de Estonia sé muy bien que hay dificultades, pero el mensaje que se debe transmitir, sin ninguna

duda, es que las infraestructuras a medio y largo plazo contribuyen al crecimiento económico, sin obviar que sufrimos una situación difícil.

Usted ha pedido que se planteen fórmulas innovadoras. ¿No se requiere una más bien mágica?

¿Se refiere a milagros? No, por supuesto que no. No soy el mago Merlín. Pero hay que empezar a considerar la financiación privada en las grandes infraestructuras y cómo introducir criterios de empresa para hacer más atractivo que el capital privado invierta. Hay que reflexionar para atraer capital privado a la industria del transporte.

JORGE ALONSO



Siim Kallas.

ENTRE LÍNEAS | José Luis Valero

Hasta en las mejores familias

DISPUTAS, peleas y enfrentamientos a cara de perro suceden en todas las familias y más en una, como es el PSOE, que lo lleva en los genes desde el aquel histórico congreso de Suresnes (octubre de 1974) donde Felipe González y Alfonso Guerra se hicieron con las riendas del socialismo español, con el apoyo de Nicolás Redondo (UGT), frente a los seguidores de Rodolfo Llopis y del clan de Toulouse (la dirección en el exilio). Antes de un lustro ya saltaron chispas entre todos los sectores y la

cosa acabó con pugnas entre las distintos grupos de poder. Y con rupturas irreconciliables.

La relación entre la ejecutiva federal y los barones autonómicos y locales siempre ha sido tormentosa en el PSOE, por mucho que se autoproclame federalista en sus estatutos internos. El espíritu jacobino de los dirigentes estatales (siempre se convierten cuando llegan a tener un sillón en Ferraz y más si son ministros) siempre choca con los líderes territoriales, cuyo sen-

tido de ejercer el poder es más amplio y compartido. Por lo menos mientras no dan el salto a palacio, como dicen dentro del partido.

Una excepción es Manuel Chaves, un veterano que ha sabido estar el tiempo requerido en Andalucía para cerrar su carrera con un ministerio y hacer el relevo que él quería, no el que pretendían Zapatero y José Blanco (Pepiño, para los militantes).

Y en esa línea se mueve Marcelino Iglesias, que no parece dispuesto a ceder a los requerimientos de Blanco, aunque también existan sectores del socialismo y de la sociedad aragonesa (de todos los colores) que consideran a Iglesias la mejor garantía para mantener la credibilidad de futuro, impul-

sar nuevos proyectos y facilitar la salida de la crisis. Es evidente que sus adversarios políticos piensan lo contrario. Pero eso es otro análisis.

En el que nos ocupa, la actitud injustificable de Blanco hacia Iglesias en estos últimos días, por más que quiera que vuelva a ser el candidato del PSOE a presidir Aragón, es fruto de una mezcla de rabia por no dominarlo como él quisiera y de nervios, o frustración, ante la coyuntura política y social y ver cómo baja su partido en las intenciones de voto para las consultas de 2011 y 2012.

Es muy difícil que Iglesias dé marcha atrás, pero hubiera sido más posible si Zapatero y Blanco no le hubieran ninguneado en 2008.

expuso el comisario de Transportes de la Unión Europea, Siim Kallas, quien auguró que no habrá "grandes cambios" en la lista de proyectos prioritarios. "La Comisión pone 8.000 millones para la Red Trans-europea de Transportes, pero la mayoría de los fondos vienen de los Estados miembros (la inversión pendiente supera los 227.000 millones)", sentenció.

Respecto a la Travesía Central, el ministro de Fomento dejó de lado la tibieza del día anterior y tuvo palabras de apoyo más explícito hacia el corredor transfronterizo por Aragón. Para defenderse de las críticas por esta actitud -el propio presidente Iglesias lo obvió en el capítulo de agradecimientos el martes-, Blanco subrayó que el día anterior ya había manifestado "la voluntad política de impulsar los proyectos prioritarios 3 (la conexión de alta velocidad entre Francia, Portugal y España) y 16, que con la TCP permitirán hacer los Pirineos más permeables". Y remarco que lo hizo "bajo la atenta mirada de Iglesias".

Eso sí, cualquier referencia al proyecto aragonés era siempre y rápidamente complementada con una mención al eje catalán. Blanco incluso criticó que se busque "la confrontación" para prevalecer un proyecto sobre otro. "Son dos ejes prioritarios y habrá que priorizarlos sobre otras infraestructu-

ras. Es el momento de hacer menos autopistas e infraestructuras que aportan menos valor añadido y no contribuyen tanto a la competitividad y la eficiencia de la economía", recalcó.

Por eso, insistió en que su prioridad es el transporte ferroviario de mercancías. "Hacer una apuesta por las mercancías, sabiendo que Zaragoza es un nodo logístico, es hacer una apuesta por la TCP", dijo.

Y prosiguió para no herir sensibilidades: "A la vez, no se puede olvidar la importancia estratégica para España y Europa del corredor mediterráneo". "Son prioridades nacionales", zanjó Blanco, que no quiso decantarse por ninguno en caso de que hubiera que elegir por razones económicas.

Desde el Ejecutivo autonómico, que siempre se ha defendido públicamente la complementariedad de los ejes, se mostraron satisfechos tras las palabras de Blanco.

El valor estratégico de Plaza

Por otra parte, el coordinador europeo de las autopistas marítimas, Luis Valente de Oliveira, subrayó que la Travesía Central es "muy interesante" para evitar el colapso de los actuales pasos carreteros del Pirineo, por el que pasan de media diaria más de 37.000 camiones, y complementarse con el cabotaje.

Valente de Oliveira destacó especialmente la inversión estratégica que había hecho Zaragoza con su plataforma logística y el puerto seco. "Se ha puesto en el mapa y eso no puede olvidarse. Ha hecho un concentración logística, una cosa magnífica para añadir valor al eje de la Travesía Central", dijo. Respecto a la proliferación de pasos por el Pirineo, dejó muy claro que no se podrán hacer al mismo tiempo como consecuencia de los recortes y, por tanto, se deberá analizar la relación "coste-beneficio".

Por su parte, el PP calificó de "fracaso estrepitoso para los intereses de Aragón y para el equilibrio de las comunicaciones logísticas en España" la cumbre europea, que se ha celebrado durante dos días en la capital aragonesa. "Solo ha quedado clara una cosa, que el partido socialista está dispuesto a cargarse la Travesía Central para favorecer las posibilidades del corredor mediterráneo; Aragón, una vez más, va a ser la comunidad sacrificada por los socialistas en su afán de ganar votos en Cataluña", denunció el PP.

N. ASÍN/J. ALONSO

Crónica | El ministro de Fomento y vicesecretario general del PSOE insiste en que Iglesias repita como cartel electoral, pero el líder aragonés sigue firme en su negativa

Blanco sobre negro

Jesús Morales

Marcelino Iglesias no cede, pero no será por falta de presiones. El secretario general del PSOE-Aragón está de nuevo haciendo frente a las presiones que le vienen desde parte de la dirección federal de su partido para que vuelva a presentarse. La última, la del vicesecretario general de los socialistas. José Blanco volvió a trasladar a Iglesias en su reunión en Zaragoza que sigue apostando por él para la presidencia de Aragón, pese a que el dirigente aragonés ya ha dejado claro que no quiere repetir. En un panorama con encuestas dando vuelcos en Extremadura, Castilla-La Mancha, Asturias y Baleares, a altos dirigentes del PSOE les cuesta entender que Iglesias, al que consideran un valor seguro en Aragón, deje el puesto y proponga a una quizá todavía no suficientemente conocida Eva Almunia para afrontar las elecciones autonómicas más complicadas en 16 años.

Como no están las cosas para esconder las cartas, parte de la Ejecutiva federal está reabriendo un debate que hace apenas dos meses habían dado ya por definitivamente cerrado. "Si hay un valor seguro en una de las pocas Comunidades en las que hasta ahora nos respetan las encuestas, para qué innovar?", señala un dirigente socialista en una frase que algunos de sus compañeros de partido parecen compartir.

Esta presión está llevando a enfrentamientos por ejemplo entre José Blanco y Marcelino Iglesias, cuyas relaciones no pasan por su mejor momento. Blanco es uno de los que consideran que Iglesias no puede irse en una situación como esta. Otros, que opinan como él y que aprecian a Iglesias, explican que es momento de que el dirigente aragonés mida muy bien sus actos ya que "el que se baje ahora del carro, puede ser considerado más tarde como un traidor".

Pero Iglesias considera -y así se lo ha trasladado a la cúpula de su partido- que ha medido bien su decisión y que el control casi total que actualmente tiene el PSOE sobre Aragón no está en cuestión

por su marcha. Además, las propias encuestas avalan el cambio y las oportunidades y capacidades de Eva Almunia. "Es cierto que desde la Ejecutiva federal se planteó que Iglesias debía repetir, pero ese debate ya está zanjado, es caso cerrado", responde otro dirigente que comparte la estrategia marcada por el actual presidente.

Problemas que se acumulan

El asunto es que esta semana se han juntado otros muchos problemas. La decisión de la DGA de promover junto a empresarios aragoneses -días antes de la cumbre que presidía Blanco- una campaña a favor de la Travesía Central ha sentado manifiestamente mal. El acto que se celebró en Madrid, con Esperanza Aguirre como abanderada a favor de la TCP, se valoró desde determinados ámbitos como un acto frentista contra el corredor Mediterráneo. Esta interpretación puede tener su parte de verdad, pero tiene cierta gracia en cuanto que Cataluña y Valencia fueron los que señalaron que la TCP era incompatible con su corredor y lo que hizo Aragón fue responder.

En cualquier caso, desde el Gobierno central se interpreta que la actitud de la DGA no dejaba demasiado margen al ministro Blanco, ya que -una vez que fijó la cumbre en Zaragoza- consideran que tampoco se le podían exigir demasiados gestos más a favor del proyecto aragonés. Y la reacción de Iglesias y la posterior contestación de Blanco durante la mesa redonda del martes no facilitó las cosas. Al contrario.

El tercer asunto en discordia es que desde algunas fuentes socialistas empiezan a plantear que Iglesias está en disposición de jugar un papel orgánico muy relevante. Quizá demasiado. Esta circunstancia es categóricamente negada por el PSOE aragonés. Hay que entender aquí que Iglesias es actualmen-

te el presidente autonómico socialista más veterano en el cargo, junto con el asturiano Vicente Alvarez Areces, y que siempre ha tenido una actitud abierta hacia todos aquellos secretarios regionales del PSOE en dificultades.

Aunque Iglesias no busque en su relación con otros barones sumar fuerzas contra nadie, desde la dirección del PSOE hay quien sí teme que pueda ser así. Por ejemplo, uno de sus aliados es precisamente el actual presidente de Asturias, que no está en la mejor sintonía con Blanco. También ha estrechado bastantes lazos con el presidente extremeño, Guillermo Fernández Vara, tiene muy buena relación con el balear Francesc Antich, etc. Y está ejerciendo cierto apadrinamiento político con los secretarios regionales que están en la oposición, como el riojano Francisco Martínez Aldama, el valenciano Jorge Alarte o el madrileño Tomás Gómez, algunos de ellos con problemas con parte de la dirección federal. Mientras Iglesias ejerce de buen barón autonómico ante otros dirigentes regionales menos experimentados y con evidentes problemas con la jefatura, Blanco está atando también apoyos en la mayoría de las Comunidades.

Solo decide Iglesias

La preocupación que muestran Blanco y otros dirigentes por la situación de Aragón no pasa porque consideren que Eva Almunia no sería la mejor sustituta de Iglesias. Están de acuerdo en que sí puede serlo, pero consideran que ahora no es el momento de hacer el relevo. Sin embargo, la decisión de que Iglesias se presente o no es exclusiva del dirigente aragonés. Y, pese a que la economía cada día da un susto y eso puede tener efectos electorales, Iglesias sigue firme en su decisión de favorecer la renovación del PSOE y no encabezar las elecciones de 2011.

HA DICHO

"Son dos ejes prioritarios y habrá que priorizarlos sobre otras infraestructuras"

JOSÉ BLANCO
Ministro de Fomento

EN MADRID

El PP pregunta por la TCP.

El proyecto de la Travesía Central será protagonista hoy en la Asamblea de Madrid. El PP preguntará al Gobierno de Esperanza Aguirre sobre las actuaciones que está impulsando la Comunidad sobre el corredor ferroviario de los Pirineos. Hay que recordar que Aguirre participó en el acto de apoyo a este eje la semana pasada.