

COMUNICACIONES CUMBRE EUROPEA EN ZARAGOZA

La UE ve "necesaria" la Travesía, pero avisa que no habrá trazado antes de 2020

El coordinador de la Red Transeuropea apunta que la obra requerirá hasta casi 20 años adicionales

El comisario de Transportes pide nuevas fórmulas de financiación porque los fondos públicos son "insuficientes"

ZARAGOZA. La Travesía Central Pirenaica (TCP) sigue siendo una prioridad para Europa, pero sus plazos se alargan 'sine die' sin haber empezado siquiera los proyectos y la grave crisis económica pone en tela de juicio su financiación a corto y medio plazo. Hasta el coordinador europeo para los proyectos transfronterizos entre España, Francia y Portugal, el italiano Carlo Secchi, aseguró ayer que la TCP será "necesaria" para permeabilizar los Pirineos, pero advirtió que no tendrá proyecto antes de 2020. En una entrevista con HERALDO, Carlo Secchi echó por tierra la planificación oficial, que fija para ese año la conclusión del corredor de mercancías, ya que para entonces habrá que licitar unas obras que tardarán "entre 10 y 20 años" en función de su diseño.

No dejó lugar a la duda. "No se puede esperar un milagro. Los grandes proyectos de los Alpes necesitaron muchísimos años para su preparación y aquí no solo hay que construir un túnel de 40 kilómetros, sino conectarlo con la red española y francesa", resaltó.

Al igual que el resto de altos representantes europeos que participan en Zaragoza en la cumbre sobre Redes Transeuropeas, se refirió a la grave crisis al apuntar que los plazos, además, "dependen mucho de la situación económica". Y añadió: "Nosotros somos moderadamente optimistas, pero



El coordinador de la Red Transeuropea, Secchi (dcha.), junto al ministro Blanco, ayer en la cumbre. P. ETURBA / APG

existe el riesgo de que los gobiernos reduzcan el gasto público posponiendo decisiones. Y aplazar inversiones en infraestructuras es más fácil que hacerlo en otras materias".

Secchi subrayó que el valor de grandes proyectos como la Travesía Central no es la creación de empleo durante las obras, sino la mayor competitividad y el "relanzamiento económico" que generan.

En la inauguración de la cumbre, el comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, incidió en que hace falta un "esfuerzo presupuestario considerable" para avanzar más en la Red Transeuropea de Transportes, en la que se incluye la Travesía, pero reconoció que la financiación pública es "insuficiente y no tan eficiente como sería necesario". Por ello, pidió "fórmulas innovadoras" que ayuden a sufragar este red, especialmente en lo concerniente a pasos transfronterizos.

Kallas apuntó la posibilidad de profundizar en la participación público-privada en grandes in-

fraestructuras (como se ha hecho en el caso del túnel de alta velocidad de Le Perthus), recurriendo a la tasación de los costes externos.

En este sentido, Carlo Secchi indicó que el ahorro de CO₂ que aportará la Travesía Central al suprimir tráfico de camiones podría venderse a empresas contaminantes, como acerías o centrales térmicas, para complementar los ingresos que generará la explotación del corredor. "El problema de la participación público-privada es la rentabilidad y, sin ser revolucionarios, se puede lograr avances mediante la venta en el mercado del ahorro de CO₂. Pero para ello se necesita un reglamento adecuado para la internalización de los costes externos", explicó.

Revés al corredor mediterráneo

El coordinador europeo también descartó que el corredor mediterráneo que propugna el 'lobby' Fermed y respalda el Ministerio de Fomento sea un nuevo eje de mercancías a integrar en la red

transeuropea. "No es un proyecto nuevo, sino una integración de varios y que plantea mejoras de las líneas existentes. Es más bien una visión estratégica al plantear un estándar muy avanzado en las comunicaciones ferroviarias", sentenció.

La postura mantenida por Secchi estuvo en la línea de los acuerdos alcanzados en la cumbre informal, que marginó dicho proyecto al no estar incluido ni en los documentos preparatorios para la revisión, presentados por la Comisión en la reunión de Zaragoza para su debate y aprobación dentro de un año.

La TCP, sin avances en la cumbre

Tampoco se ha producido el más mínimo avance en la Travesía Central Pirenaica (TCP). Carlo Secchi negó que el proyecto requiera siquiera un coordinador tras la retirada hace un año de Etienne D'Avignon, pese a que se daba por hecho su nombramiento (ahora es coordinador de los proyectos de interoperabilidad de redes en la Península y de los pasos de alta velocidad vasco y catalán). "No tiene porque está en una fase de estudios

AGRUPACIÓN DE LA TCP

REUNIÓN DE TRABAJO EN JULIO

La Agrupación de Interés Económico de la Travesía Central celebrará al fin su primera reunión de trabajo el próximo mes de julio en Zaragoza. Fuentes cercanas al Ministerio de Transportes de Francia indicaron ayer a este diario que la intención es definir "el plan de trabajo de los estudios", así como los pliegos de condiciones y las licitaciones. Será la primera reunión en España tras los dos comités de dirección celebrados en París (el 25 de marzo) y en Burdeos (el 31 de mayo) desde la constitución de hace ya nueve meses. La Agrupación ni siquiera tiene sede ni equipo técnico más allá de su presidente y sus dos directores, que son altos cargos de la Administración.

preliminares. Hay nueve coordinadores para diez de los 30 proyectos transeuropeos porque tienen problemas concretos y se deben buscar soluciones", dijo.

Las decisiones en la cumbre se centraron, sin embargo, en el nombramiento de tres nuevos coordinadores para los ejes Atenas-Nuremberg y Dresde, París-Bratislava, Berlín-Palermo y a la firma de tres "memorandum" para impulsar otros tantos proyectos de comunicación con los que se evidenciaron las prioridades reales de la UE.

Uno de ellos afecta precisamente a los actuales corredores de alta velocidad entre España y Francia (los del País Vasco y Cataluña, incluidos en el denominado eje 3 de la Red), al Lyon-Budapest-Ucrania y al ferrocarril de los países bálticos. "Al firmar estos importantes documentos demostramos nuestro compromiso actual con estos proyectos cruciales de la Red Transeuropea que van de los países bálticos a la península Ibérica", sentenció el comisario de Transportes y vicepresidente de la Comisión.

JORGE ALONSO

EL ANÁLISIS | Mikel Iturbe

No hay dinero

LA Conferencia de Zaragoza pasará a la historia de la UE por la aceptación de una nueva etapa de recorte y freno que afectará a los grandes proyectos de infraestructuras. Sin dinero, tocados por la urgencia en el control del déficit y por una perentoria exigencia presupuestaria, los países miembros habrán de asumir la pérdida de oportunidades estratégicas para priorizar por simple supervivencia el saneamiento de sus cuentas nacionales. Nada volverá a ser como antes y pese a que la Travesía Central figura en la lista de objetivos

del mapa europeo de redes de transporte no habrá más remedio que esperar. Tampoco lo tendrá fácil el Corredor Mediterráneo, que afectado por idéntico problema, quedará en suspenso sine die aunque logre entrar en la lista.

La falta de presupuesto, en cualquier caso, no resta validez al proyecto, ni tan siquiera lo matiza, pero sí que fija una suerte de demora que lastrará el eje estratégico en el que se encuentra Zaragoza. Así, los actuales pasos fronterizos de País Vasco y Cataluña, ante su evidente situación de saturación, buscarán

soluciones de naturaleza marítima. Seguro. Hasta que se logre horadar el Pirineo, las autopistas del mar cobrarán peso y empeño estratégico, en especial por el aquilatado coste del transporte marítimo y por la inexistente inversión. La escasa capacidad de estas líneas será suplida con un mayor número de barcos, así de fácil.

Esta limitación presupuestaria invitará a la ideación de nuevos modelos de financiación donde la iniciativa pública y privada se darán la mano. Ante la falta de dinero, solo aquellos Estados o regiones que descubran fórmulas creativas podrán sacar adelante sus infraestructuras. Empezaremos a escuchar términos económicos que nos hablarán de peajes permanentes que sirvan para la amortización de las obras o de acuer-

dos con sociedades privadas de construcción y explotación. De hecho, desde Europa ya se considera como una alternativa ideal que aquellas empresas o sociedades que se beneficien directamente de un túnel o un paso ferroviario de alta velocidad se conviertan en los principales pagadores. Las administraciones optarán por dar un paso atrás, una tendencia que quizá impida que volvamos a disfrutar de los potentes empeños inversionistas a los que hemos estado acostumbrados.

La defensa de la Travesía Central Pirenaica se convierte en un empeño irrenunciable, pero ahora, si se apuesta por su agilización, quedará necesariamente matizado por la búsqueda de apoyos que puedan materializarse en millones de euros.

HAN DICHO

"Las piezas transfronterizas aún nos faltan, y son las fundamentales para el gigantesco rompecabezas de la red transeuropea"

BRIAN SIMPSON
Presidente del Comité de Transportes de la Eurocámara

"Hace falta un esfuerzo presupuestario considerable para avanzar más. La financiación pública es insuficiente, y no tan eficiente como sería necesario, por lo que hacen falta fórmulas innovadoras"

SIIM KALLAS
Comisario de Transportes de la UE

"La prioridad absoluta sobre todas las prioridades del Ministerio es el transporte ferroviario de mercancías"

JOSÉ BLANCO
Ministro de Fomento

"La financiación va a ser condicionante no para la definición de los proyectos sino para la forma de inversión"

VÍCTOR MORLÁN
Secretario de Estado de Infraestructuras

"La Red Transeuropea de Transportes es una prioridad indudable. Necesitamos un sistema integrado, eficiente y sostenible"

MARCELINO IGLESIAS
Presidente de Aragón

"La Travesía Central es la alternativa más económica, adecuada y sostenible. Pero necesita ya plazos concretos y un modelo de financiación"

JUAN ALBERTO BELLOCH
Alcalde de Zaragoza

CRÓNICA | El ministro de Fomento evitó mostrar un apoyo expreso a la TCP y el presidente aragonés respondió obviándolo en los agradecimientos. Blanco no se calló

El pique entre Iglesias y Blanco

Natalia Asín

Que las relaciones entre el ministro de Fomento y vicesecretario general del PSOE, José Blanco, y el presidente de Aragón y secretario general de los socialistas aragoneses, Marcelino Iglesias, no pasan por su mejor momento ya no es un secreto. Ayer, quedó demostrado. La cumbre europea de transporte y la Travesía Central fueron la excusa para poner en evidencia la tensión que existe entre ambos dirigentes desde que Iglesias no sucumbiese a la presión de Blanco para que reconsiderase su decisión de no presentarse a la Presidencia de Aragón en las próximas elecciones.

Ayer, Iglesias esperaba un compromiso expreso del ministro de Fomento con la Travesía Central, para frenar la insistencia de los catalanes por priorizar el corredor mediterráneo. No en vano, la cumbre se celebraba en Zaragoza. Pero el ministro se limitó a nombrar en sus intervenciones el Eje 16 (la TCP) y considerarlo como uno más, mientras daba pábulo a las aspiraciones catalanas. "Es un eslabón estratégico" y "es necesari-

rio que el corredor mediterráneo forme parte integral de las redes transeuropeas", decía en el transcurso de una mesa redonda en la que participaba también el secretario de Estado de Transportes de Francia, Dominique Buisseret, y el ministro de Transporte de Portugal, Antonio Mendonça.

Precisamente, fue la contundencia con la que se expresaron los dos responsables internacionales sobre la TCP la que evidenció más aún la tibieza del ministro español. Francia, hasta ahora reticente, dejó claro que tiene "mucho interés" en el corredor aragonés y que se está trabajando "en firme" con la creación de la Agrupación de Interés Económico. Y Portugal destacó que va a mejorar el transporte de mercancías y la integración de la Península y el resto de Europa.

Entonces, llegó el turno de intervenciones del público. Primero subió al escenario el secretario general de Ferrmed (el 'lobby' que impulsa el eje catalán), Joan Amorós, para defender la mejora de los pasos ferroviarios por los extremos, que a su juicio están infrutilizados y requerir un guño del ministro. Este le contestó cortante: "Ya

le he respondido personalmente lo que sostiene en privado el ministro también lo hace en público". Después, subió rauda el presidente Iglesias para marcar territorio y defender la necesidad de la TCP ahora que los flujos comerciales se modificarán con la apertura del Canal de Panamá y llegarán productos de Asia y América a través de Portugal y África.

"Quien paga es el ministro"

Pero no se quedó ahí y se despidió agradeciendo únicamente a los representantes francés y portugués sus palabras de apoyo. Con cierto resquemor, obvió a su compañero socialista. Y Blanco se enfadó. Sin ton ni son y ante el estupor de los presentes, exclamó: "Pero quien paga es el ministro español".

Después de su sutil provocación y solo ya ante la prensa, Iglesias recuperó el tono conciliador que le caracteriza habitualmente. Aunque no sin dejar entrever un gesto contrariado. "He oído a los tres ministros (incluido Blanco) apoyar el eje 16", aseguró y dejó claro que este corredor "no va contra nadie". "Proponemos que haya un eje nuevo", dijo Iglesias. "Y cuantos más apoyos mejor", zanjó.

CHA defiende en la cumbre fondos para el Canfranc

ZARAGOZA. El responsable de asuntos europeos de Chunta, Miguel Martínez Tomey, defenderá hoy en la cumbre de Transportes de la UE una propuesta que garantice más fondos europeos para proyectos transfronterizos de interés regional, que beneficiaría directamente a la reapertura del túnel de Canfranc. "Sigue siendo el pariente pobre", indicó.

La iniciativa de CHA es una de las 18 seleccionadas, de entre más de 500 participantes, y se centrará en conseguir un tratamiento especial a las secciones transfronterizas que unen las diferentes redes nacionales con la global. Para lograrlo planteará, además del esfuerzo inversor, que los coordinadores de ejes transeuropeos velen también por los regionales y que la UE promueva la firma y puesta al día de tratados "para agilizar su puesta en marcha".

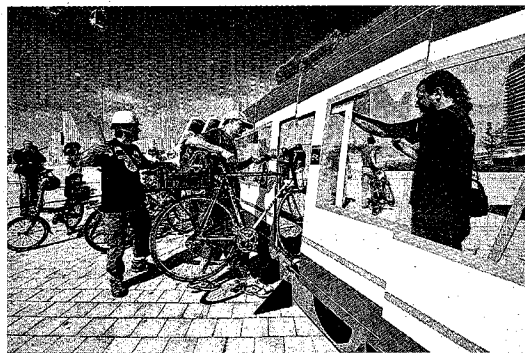
También se posicionaron ayer las coordinadoras por la reapertura, Crefeo y Creloca, que cuestionaron el "relanzamiento" de la TCP, "una máquina para hacer soñar y un grosero pretexto" para no reabrir un paso "viable y rentable".

J.A.

ADEMÁS

El PAR critica que Blanco haga campaña por Cataluña

El portavoz del PAR en las Cortes, Javier Allué, lamentó ayer que el ministro de Fomento, José Blanco, no haya manifestado abiertamente la apuesta del Gobierno central por la TCP, lo que demuestra "la falta de voluntad política ministerial". "Es lamentable que venga a nuestra casa a hacer campaña para Cataluña. Sus declaraciones no dejan duda de su firme apuesta por el corredor mediterráneo y de la ausencia de voluntad política con la Travesía".



Colectivos sociales y ecologistas, durante la cumbre. P. ETURIA/AGP

Protesta contra la política de transportes de la Unión Europea

Al grito de "menos autovías y más gasto social", los colectivos Ecológicos en Acción, Pedalea, Crefeo y Ansar se concentraron ayer al inicio de la reunión de ministros de transporte de la UE sobre la Red Transeuropea de Transportes. Protestaron contra la política "insostenible" de transportes de la UE. Aseguran que las redes transeuropeas son "una contribución al cambio de escala en los mercados" y "no tienen apenas que ver con los equilibrios de la riqueza".