



El comisario europeo de Transportes, Siim Kallas (a la izquierda), junto al presidente aragonés, Marcelino Iglesias, y el ministro de Fomento, José Blanco, ayer en Zaragoza

FABRÁN SIMÓN

Cumbre europea de ministros de Transportes

La UE reconoce que la crisis frena las nuevas líneas ferroviarias España-Francia

Blanco insiste en defender a la par la Travesía Central del Pirineo y el Corredor Mediterráneo, a pesar de las dificultades financieras

ROBERTO PÉREZ

ZARAGOZA. España lo tiene difícil para construir nuevos corredores ferroviarios de conexión con Francia. La crisis que atraviesa la UE hace que haya serios problemas financieros. El vicepresidente de la Comisión Europea y comisario de Transportes, Siim Kallas, reconoció ayer que estas dificultades presupuestarias hace que ni siquiera esté claro ahora cuándo estarán listas las infraestructuras que ya están desarrollándose. Y si eso es así para las que están en marcha, más aún para las que están menos avanzadas, como ocurre en el caso español: la Travesía Central del Pirineo, a pesar de estar incluida desde hace años en la Red Transeuropea de Transportes, aún está en la fase de estudios previos; y el Corredor Mediterráneo todavía está luchando por hacerse hueco en la Red Transeuropea, el listado que marca los proyectos que son prioritarios para la UE en este campo.

Ayer y hoy se reúnen en Zaragoza los ministros europeos de Transportes, una cumbre auspiciada por el semestre de Presidencia Europea de la UE. España intenta impulsar la Travesía Central del Pirineo y el Corredor Mediterráneo, pero las palabras de Kallas dejaron claro que son tiempos difíciles, que ha-

brá que ajustar las inversiones y que habrá que marcar prioridades.

Blanco, sin embargo, no ha modificado las tesis que sostiene desde hace meses: defender a la par la construcción de la Travesía Central del Pirineo y del Corredor Mediterráneo. Uno consiste en

pea de ferrocarril desde Algeciras hasta Francia a través de la costa mediterránea y necesitaría unos 41.500 millones de euros; el otro consiste en cruzar la Península por Madrid y pasar a Francia a través de un gran túnel que se debería construir en el Pirineo aragonés, con un coste estimado en este caso de unos 8.700 millones de euros.

Para Blanco, los dos proyectos son compatibles, y así lo volvió a decir ayer ante los medios de comunicación tras inaugurarse la cumbre de ministros de Transportes de la UE. Los escépticos creen, sin embargo, que si ya es difícil sacar adelante uno de estos proyectos con el compromiso financiero de la UE y de Francia, más aún pretender que se lleven a cabo dos corredores que comparten la misma esencia: unir España y el país vecino con nuevas líneas de ferrocarril pensadas para reforzar el tráfico de mercancías.

El vicepresidente de la Comisión Europea sí reconoció que los proyectos que hay que desarrollar con más ímpetu son los transfronterizos, porque, según dijo, aportan «valor añadido». Pero también

Fomento promete ahora un «impulso» al AVE por Badajoz

El ministro de Fomento, José Blanco, aseguró ayer en Zaragoza que el Gobierno dará «un impulso importante» durante este año al proyecto de AVE entre España y Portugal a través de Badajoz. «El Gobierno de España no va a paralizar ni frenar el desarrollo de este eje», aseguró, aunque no marcó plazos para las obras, que es justo lo que le recrimina el PP. El presidente de los populares extremeños, José Antonio Monago, ha criticado en los últimos días que el proyecto siga sin un horizonte claro de ejecución, a pesar de que en 2003 el Ejecutivo de Aznar, en la cumbre hispano-portuguesa de Figueira da Foz (Portugal), dejó cerrado el compromiso «para que el AVE Madrid-Lisboa pasara y parara en Extremadura».

El PP extremeño critica que este proyecto de Alta Velocidad no haya avanzado en seis años

advirtió que la crisis económica frena las obras de todos los corredores incluidos en la Red Transeuropea de Transportes, en la que está la Travesía Central del Pirineo, pero todavía no el Corredor Mediterráneo.

Sin plazos claros

Siim Kallas dijo que «con suerte» estarán terminados en el año 2015 los 30 proyectos que la UE ha marcado como prioritarios y que lo más probable es que no estén listos hasta el año 2020. Aún así es una fecha complicada para la Travesía Central del Pirineo, que aún tiene que definir en qué punto del Pirineo central se construiría el túnel, se tiene que llegar a un acuerdo con Francia, hay que elaborar los proyectos y garantizar el dinero necesario para hacer las obras. Con todas estas cuestiones aún pendientes, hablar de plazos es complicado.

Kallas destacó que la crisis ataca de lleno a la Red Transeuropea de Transportes, entre otras cosas porque la financiación disponible es insuficiente para garantizar los proyectos incluidos en ella.