

## REUNIÓN DE MINISTROS DE TRANSPORTES DE LA UE

# El avance de los ejes prioritarios precisa un esfuerzo "considerable"

El vicepresidente de la CE, ayer en Zaragoza

EFE

ZARAGOZA.- El vicepresidente de la Comisión Europea y comisario de Transportes, Siim Kallas, afirmó ayer que es necesario un esfuerzo presupuestario "considerable" para que puedan avanzar los proyectos prioritarios de transportes de la Unión Europea, que con suerte podrían acabar en 2015 y más probablemente en 2020.

Así lo afirmó en la inauguración en Zaragoza de la reunión de ministros europeos de Transportes para tratar el proceso de revisión de la Red Transeuropea de Transporte, acompañado por el ministro de Fomento, José Blanco, el presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, el alcalde de la ciudad, Juan Alberto Belloch, y el presidente de la comisión de Transportes del Parlamento europeo, Brian Simpson.

Kallas hizo hincapié en que esta conferencia llega en un momento crítico porque los ministros de Economía de los distintos Estados están planteando reducciones en el gasto público, pero insistió en que la inversión en las

redes transeuropeas de transportes puede ser una forma de desarrollar el crecimiento a medio y largo plazo.

Citó, como puntos flacos, que la financiación pública disponible es insuficiente para garantizar que se puedan completar las redes transeuropeas, que el uso de la financiación pública en los estados miembros y en la Unión Europea no es tan eficiente como sería posible, y que hay pocos proyectos maduros y bien preparados que representen los intereses comunes europeos.

Además, la propuesta de que se establezca una ventanilla única para los instrumentos europeos de financiación del transporte, que podría seguir la fórmula del marco europeo que garantiza que habría un solo programa de asignación de fondos para asegurar que los objetivos de transporte se consiguieran, en cooperación con el Banco Europeo de Inversiones, pero también planteó que se consideren fórmulas innovadoras para obtener fondos.

Kallas insistió en que los 30 proyectos prioritarios no estarán concluidos en su totalidad hasta 2015



Siim Kallas, Juan Alberto Belloch, José Blanco y Marcelino Iglesias, ayer en Zaragoza con motivo de la cumbre europea. S.E.

*Kallas advierte de los recortes en el gasto público, pero insiste en los beneficios de las comunicaciones*

*Iglesias asegura que la TCP evitará la emisión de 1.200.000 toneladas anuales de CO2 a la atmósfera*

"con suerte" y lo más probable es que no sea hasta 2020, y recalco que los que hay que desarrollar más son los transfronterizos porque aportan "valor añadido".

Reconoció, además, que hoy por hoy hay una serie de proyec-

tos regionales pero no una Red Transeuropea "madura" y se mostró convencido en que la reunión de Zaragoza servirá para encontrar los métodos adecuados para definir proyectos transeuropeos "auténticos".

José Blanco se refirió a los desafíos de los próximos años en el ámbito de los transportes, entre ellos la consolidación de una auténtica red prioritaria europea que contribuya a la consecución de los objetivos de alcanzar una mayor

## Morlán: "Lo normal es que no haya dificultad para permeabilizar el Pirineo"

Rehusa dar plazos para la TCP, pero reitera el interés del gobierno

E.P.

ZARAGOZA.- El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, afirmó ayer que "lo normal es que no haya dificultad" para permeabilizar el Pirineo por Aragón, dado que la Unión Europea (UE) prevé que el tráfico de mercancías desde España hacia el resto de la Unión se duplique en 10 ó 15 años, hasta alcanzar las 220 toneladas anuales.

Morlán mantuvo ayer un encuentro con los medios de comunicación con motivo de la Reunión de Ministros de Transportes de la UE, en Zaragoza, donde expresó que la Travesía Central del Pirineo (TCP) y el Corredor Mediterráneo son perfectamente "compatibles". La TCP

*El secretario de Estado considera que "las diferencias internas no benefician" ante Bruselas, en relación a Aragón y Cataluña*

"no es incompatible con otros corredores", precisó.

Víctor Morlán aludió a la difícil situación económica de España y el resto de la UE y aprovechó para afirmar que "las diferencias internas no benefician" ante Bruselas, aludiendo a la disputa entre Cataluña y Aragón por prio-

rizar uno u otro eje.

El secretario de Estado comentó que la realización de este tipo de infraestructuras es lenta, no sólo por su coste, sino porque las relaciones con Francia u otro país en un asunto determinado se pueden romper "en una hora" y recomponerlas cuesta "años", lo que a su juicio ocurrió cuando el PSOE volvió al Gobierno central, en 2004, época en la que los ministros de Fomento de España y Francia "no se hablaban", lo obligó a los socialistas a restablecer las relaciones en esta materia con el país vecino.

La importancia del encuentro de Zaragoza, que finalizará hoy, miércoles 9 de junio, estriba en que es el ámbito en el que se está definiendo la metodología para,



Víctor Morlán. D.A.

en 2011, fijar las prioridades en lo que se refiere a las redes de transporte. Al respecto, Morlán expresó que "todo el mundo quiere participar en este debate".

El objetivo último es "con-

tribuir a que haya un mercado interior más competitivo". El secretario de Estado rehusó, expresamente, precisar cuáles serán los plazos para la ejecución de la Travesía Central del Pirineo, si bien resaltó el permanente interés del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, y como ejemplo dijo que España deberá aportar, próximamente, 10 millones de euros para este objetivo, de los que cinco provienen de fondos de la UE y los otros cinco los aporta directamente España.

### PATRONAL CATALANA

La patronal catalana Cecot pidió ayer al ministro de Fomento, José Blanco, que "priorice" el Corredor del Mediterráneo frente a la Travesía Central del Pirineo, ante un encuentro de ministros de Zaragoza. La organización de empresas se mostró "sorprendida" por el hecho que la reunión se celebre en la capital de Aragón -principal beneficiaria de la TCP- y recordó que varias grandes empresas "han justificado las causas para no apostar por esta infraestructura, por irracional".

## Memorándum para impulsar las conexiones con Francia y Portugal

José Blanco firma el documento con sus homólogos galo y luso

E.P.

ZARAGOZA.- El ministro de Fomento, José Blanco, firmó en la tarde de ayer un memorándum con el ministro francés de Transportes, Dominique Bussereau, y su homólogo portugués, Antonio Mendoça, para impulsar las comunicaciones transfronterizas, incluyendo el Eje 16, mediante el cual se construirá la Travesía Central del Pirineo y se facilitará el transporte de mercancías entre Sines (Portugal) y Francia.

En su intervención en la reunión de ministros de Transportes de la UE, José Blanco señaló que el tráfico de mercancías se duplicará respecto a las cifras actuales en 2025, y apostó por realizar una acción de forma "decidida y conjunta", tras lo que consideró "colosal" la realiza-



José Blanco, ayer en Zaragoza. EFE

ción de las nuevas infraestructuras que conectarán la península ibérica con el resto de Europa. Blanco apostó por convertir en "prioritarios" ante la UE los proyectos de comunicaciones entre España y Francia, tras lo que reiteró que "estamos obligados a priorizar nuestras actuaciones" por la actual crisis.

El ministro aludió al Plan Extraordinario de Inversiones (PEI), mediante el cual se movilizarán 17.000 millones de euros para impulsar las infraestructuras de transporte en España mediante la "colaboración público-privada" y avisó de que se priorizarán las obras "más necesarias" y con mejor balance socioeconómico.

Por su parte, el ministro francés expresó que "el desarrollo económico de España y Portugal exigirá una tercera travesía".

## "Reabrir el Canfranc supone el 3% del importe de la Travesía Central"

Ricardo GRASA

JACA.- La reapertura de la línea ferroviaria del Canfranc supone un proyecto a corto o medio plazo, resulta viable desde los puntos de vista técnico y económico, e implicaría un estímulo para el inicio de otros grandes objetivos en el Pirineo. Por contra, la puesta en marcha de la Travesía Central (TCP) comporta un importe muy superior y sufre una indefinición. Así lo indicaron Crefo y Creloc, las coordinadoras hispana y francesa en favor de la restauración del tráfico por tren, en un comunicado conjunto emitido ayer.

El texto hizo hincapié en que el Canfranc es un proyecto a "cinco y no cincuenta años" y que su capacidad puede llegar "a los 3,5 millones de toneladas cada año", además de poner de manifiesto que la línea "es viable técnicamente y rentable económicamente".

"El precio a pagar por dicha reapertura", -ex-

plicaron las entidades- sería de unos 100 a 200 millones de euros para Francia y de 200 para España, y el Canfranc sólo es "el 3% del coste de la TCP. Si quieren mayor cuota de transporte, que lo reabran", apuntaron.

En el segundo punto del texto, ambas coordinadores resaltaron que el Canfranc, frente a distintas iniciativas, "no contraría los proyectos a largo plazo" de España y Francia. "Se constituye con el Canfranc un excelente medio para atraer tráfico ferroviario entre los dos países y la TCP vendrá a largo plazo, pero es preciso iniciar desde ahora un cambio a favor del ferrocarril. La lucha contra el cambio climático lo exige", manifestaron.

Y en tercer lugar, el comunicado aseguró que el Canfranc "es un itinerario ideal" para la puesta en marcha de nuevos proyectos, en referencia a que, según el estudio del Consejo Económico y Social de Aragón, a largo plazo, se podría hacer un túnel de 30 kilómetros de largo.



lamento europeo, Brian Simpson, señaló que el euro parlamento considera que en transportes aún queda "muchísimo trabajo por hacer" para que haya una red transeuropea integrada e insistió en que hay que asegurar que se completan los proyectos, y para eso los fondos son indispensables.

El presidente de Aragón hizo hincapié en que para el Ejecutivo aragonés las redes transeuropeas de transportes y en particular el Eje 16, que incluye la Travesía Central del Pirineo, son una prioridad "indudable" por su relevancia para el futuro de la UE y es necesario, agregó, un sistema integrado, eficiente y ambientalmente sostenible porque es una de las claves para el desarrollo económico y la vertebración de los territorios.

En este sentido, Iglesias dijo que "la TCP evitará la emisión de 1.200.000 toneladas anuales de CO2 a la atmósfera", lo que supondrá para la UE un "ahorro de 56,6 millones de euros anuales en la compra de derechos de emisión", a la par que defendió también la Travesía Central del Pirineo en términos de eficiencia financiera, pues, según subrayó el presidente, "los costes son asumibles, aún en un contexto económico difícil, porque los retornos son muy cuantiosos". Además, recordó que "el 75% de la infraestructura está construida y en uso".

El alcalde de Zaragoza, Juan Alberto Belloch, reivindicó el impulso del Eje 16 y la TCP, para la que pidió plazos y un modelo de financiación concretos porque sería de vital importancia para la capital aragonesa gracias a las importantes sinergias económicas que se podrían activar entre el Valle medio del Ebro y las grandes ciudades del sur de Francia.

Según Belloch, sería la piedra angular para el desarrollo de Zaragoza como una de las ciudades más dinámicas del sur de Europa, pero además del local, este eje tiene un enorme significado estratégico que afecta a España, Portugal, Francia, Marruecos y al conjunto de la UE y sería la solución más económica y más eficiente y segura al problema de estrangulamiento de la circulación de mercancías por los actuales pasos entre España y Francia.

competitividad económica, una mejor cohesión social y territorial y mayor respeto por el medio ambiente.

También a la extensión de las redes transeuropeas de transporte a los países del este, la aplicación de las nuevas tecnologías y la innovación en las políticas de transporte, así como la búsqueda de nuevas fórmulas de financiación para la articulación de las redes transeuropeas.

Ayer, apuntó, se debatió la integración de la red ferroviaria de la península Ibérica en el sistema europeo de transportes, una cuestión de gran importancia para España pero también para Portugal, Francia y el resto de la UE al suponer un paso vital para lograr la efectiva interoperabilidad de la red ferroviaria transeuropea.

Por su parte, el presidente de la comisión de Transportes del Par-