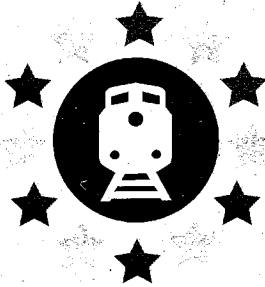


COMUNICACIONES APOYOS AL FUTURO PASO PIRENAICO

**LAS ADHESIONES**



General Motors-España

1. Cualquier iniciativa que mejore y acorte las comunicaciones es positiva.  
2. Asumirá un 10% de nuestro flujo de acopio de material y un 12% de los tráfico de vehículos.



José Longás. Presidente

1. Beneficiará al territorio y nos comunicará con el resto del mundo.  
2. Con el acceso directo se mejorará la eficacia y se ahorrará en costes. Nosotros exportamos el 50%.



Eduardo Aragüés. Presidente

1. Es la vía más directa a Francia y supone ahorros logísticos y medioambientales.  
2. Ganaríamos más de un 10% en competitividad y reduciríamos en un 15% el tráfico de camiones y CO<sub>2</sub>.



Santiago Tenorio. Director de Logística

1. Permitirá ahorros en tiempo y energía en el transporte a empresas que deben rodear el Pirineo por su ubicación.  
2. Hará más competitivas a las empresas y generará oportunidades de negocio.



Fernando Carreras. Resp. de logística

1. Reducirá los costes logísticos y de tránsito porque la frontera está colapsada.  
2. Convertirá Aragón en un gran centro logístico y supondrá una fuente de empleo y de negocio considerable.



Manuel Teruel. Presidente

1. Este es el siglo de la movilidad y las empresas no pueden estar condenadas a dos pasos situados en los extremos del Pirineo.  
2. Un ahorro de tiempo, imprescindible en tiempos de ajustes.

**1** ¿Por qué considera que hay que construir la Travesía Central Pirenaica?

**2** ¿Qué beneficios tendrá para su territorio o empresa?



Santiago Castán. Director general

1. Permitirá exportar de forma más competitiva y barata. Será una cadena verde de distribución.  
2. Exportamos el 80% y soy muy escéptico. Hasta ahora solo hay palabras.



Santiago Palomera. Director general

1. Reforzaría el crecimiento de las zonas interiores de España, Portugal y el Magreb, siendo una salida natural a Europa.  
2. Sería el impulso necesario para terminar de consolidar Plaza.



Constancio Ibáñez. Director general

1 y 2. Ahorrará costes, lo que nos permitirá ser más competitivos y generará desarrollo. Somos grandes productores y transformadores de alimentos de primera calidad que debemos exportar.



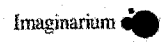
Francisco de la Fuente. Director-gerente

1. Si de verdad hay una apuesta decidida de la UE por el ferrocarril, la frontera entre España y Francia debe permeabilizarse por el centro.  
2. Zaragoza puede ser el nudo ferroviario más importante de España.



Ricardo G<sup>e</sup> Becerril. Director-gerente

1. Es la solución más barata y eficiente desde el punto de vista de costes y distancias ante el colapso de los pasos actuales.  
2. Plaza será el nudo logístico más importante de la Península.



Félix Tena. Presidente

1. El colapso producido por el monopolio de las periferias españolas en las conexiones europeas debe evitarse.  
2. La Travesía Central permitirá ser más rápido y sostenible.

# Las empresas de Aragón hacen frente común por la Travesía Central Pirenaica

GM, Saica, BSH y Samca, entre otras firmas, reivindican el nuevo túnel para ahorrar costes y mejorar la competitividad

Avisan de que España no puede depender más de los pasos saturados de los extremos

ZARAGOZA. Ahorro de costes, mayor competitividad y oportunidades de negocio. Estos son los argumentos esgrimidos por las principales empresas de Aragón para defender la oportunidad y urgencia de la construcción de la Travesía Central Pirenaica (TCP), incluida en la Red Transeuropea de Transportes de la UE y cuya revisión se empieza a debatir hoy en Zaragoza en una cumbre de ministros de Transportes. Entre las empresas hay multinacionales y grupos aragoneses que mueven parte de su producción por ferrocarril, como General Motors, Saica y Samca, firmas con una importante implantación internacional que ahora recurren a la carretera o a la vía marítima, caso de Taim-Weser y Baxter, y otras dedicadas a la logística y las comunicaciones, como Carreras.

Pese a la crisis económica y los recortes presupuestarios que se avecinan en toda Europa, el tejido productivo aragonés defiende con ahínco el nuevo corredor pirenaico, que no solo permitiría acabar con el colapso que sufren los pasos del País Vasco y Cataluña sino reducir el impacto ambiental que supone el tráfico diario de más de 37.000 camiones por la frontera. La planta de General Motors en Figueruelas envía parte de sus coches por tren e importa también miles de los vehículos Opel que luego circulan por España. Su respaldo a la Travesía Central es público y firme desde hace años, ratificada ayer con el argumento de que este nuevo paso podría concentrar el 10% del envío de piezas y un 12% de los vehículos de exportación. "Cualquier iniciativa que mejore y acorte las comunica-

ciones es positiva para una empresa como la nuestra, que exporta más del 90% de lo que produce", señalaron fuentes oficiales, que subrayaron el objetivo de compatibilizar "los modos más económicos y precisos de transporte con los más respetuosos con el medioambiente". El presidente de Saica, Eduardo Aragüés, traslada a números lo que supondría la Travesía para su grupo papelerero, el mayor de España y uno de los principales de Europa: "Ganaríamos más de un 10% en competitividad en los productos exportados e importados y conseguiríamos reducir el consumo de 1,5 millones de litros de gasoil, con el correspondiente ahorro de CO<sub>2</sub>. También se reduciría el tráfico de camiones en un 15%, lo que supone unos 10.000 al año". También BSH utiliza el ferrocarril para exportar sus electrodomésticos desde Zaragoza, pero tiene que llevarlos por carretera hasta Francia. Lavadoras, lavavajillas, vitrocerámicas... son trasladados en camión hasta las proximidades de Hendaya donde se cargan en un tren. "Esta falta de eficacia y los costes altos se podían evitar con un acceso directo por el Pirineo", explicaron fuentes de la com-

pañía, por lo que consideran "determinante" el nuevo túnel. Un túnel que evita dar "un rodeo" La ingente inversión que requiere el eje ferroviario, 8.697 millones de euros, se amortizará "rápidamente y con creces", según el director de Logística y Compras del grupo Samca, Santiago Tenorio. Y como ejemplo citó a su propia empresa, que aumentaría como mínimo un 25% sus envíos por tren: ahora mueve 200.000 toneladas anuales de materia prima para la fabricación de pet (plástico de las botellas de agua) en su planta de Sabiánigo, y estaría dispuesto a exportar por tren casi la mitad de la producción de sus instalaciones de Calatayud, donde preparan arena para gatos. "Salen 120.000 toneladas en camión, la mitad de las cuales van a Francia. Si se construye, la utilizaremos porque nos evitará un gran rodeo", incidió. Algo similar apuntó el presidente de Taim-Weser, Manuel Teruel, que se ve "condenado" a utilizar camiones y barcos para exportar a Europa las piezas especiales que produce en Zaragoza y que acaban en puertos, fábricas, centrales nucleares o parques eólicos de Europa y de medio mundo. "Este siglo

es el de la movilidad y no se puede condenar a las empresas a depender de los pasos laterales del Pirineo. El camino más recto es por el centro de la cordillera y en tiempos de crisis es necesario ahorrar tiempo para mejorar costes y ser competitivos", sentenció. Para el director general de Mondo Ibérica, Santiago Palomera, la construcción de la Travesía "reforzaría el crecimiento de las zonas interiores de España, Portugal y el Magreb, siendo una salida natural hacia Francia y el resto de Europa". Mientras, el director general de Baxter Sabiánigo, Santiago Castán, explicó que la firma exporta más de un 80% de sus productos sanitarios a Europa mediante 15 o 20 tráilers diarios. Partidario de la reapertura del Canfranc, porque mejoraría la competitividad, denunció las dificultades que encuentra para fletar un tren hacia Europa. Respecto al proyecto de la TCP, considera que sería muy importante ponerla en marcha pero recalco que de momento "solo son palabras y palabras". Por eso, aprovechó para reclamar "una solución a corto plazo". El presidente de Imaginarium, Félix Tena, abogó por que "la lógica de las líneas rectas y la eficien-

ALLUÉ TAMBIÉN LA REIVINDICA

RUDI PIDE  
"HACER VALER  
LA ANTIGÜEDAD"  
DE LA TCP

La presidenta del PP-Aragón, Luisa Fernanda Rudi, afirmó ayer que "hay que seguir apostando por la Travesía Central". Rudi, que aludió a que el proyecto "fue propuesto en 2003 por un gobierno del PP y lo incluyó en las previsiones europeas Loyola de Palacio, pidió que se "haga valer la antigüedad del proyecto". En cualquier caso, apostó por no plantear "enfrentamientos",

en referencia a las polémicas relacionadas con el corredor Mediterráneo. "Todos los corredores son necesarios", aseguró.

Por otra parte, el portavoz del PAR, Javier Allué, afirmó que "la Travesía Central es la apuesta óptima y más razonable frente al corredor Mediterráneo". A su juicio, la TCP "es el único eje de interés para España y Europa" y

recordó que "el coste del corredor Mediterráneo es cinco veces más, con eso está todo dicho", aseveró. En la misma línea se pronunció el Consejo Nacional de CHA, que aprobó una declaración en la que solicita a la DGA que reclame a los gobiernos de España, Francia y Portugal un pronunciamiento firme y un apoyo expreso a la Travesía.



Lorenzo Chacón, CEOE

1. Los Pirineos necesitan una tercera puerta que conecte territorios y plataformas logísticas.  
2. Tendrá tantas ventajas como los territorios quieran. Depende de lo que hagan.



Eduardo Moreno, Consejo de Cámaras

1. Tenemos un problema muy grave en España: el tráfico de mercancías. Debe priorizarse.  
2. Generará comercio, exportaciones y riqueza, más competitividad y rapidez.



Jesús Morte, Presidente de la CREA

1. Contribuirá a la vertebración territorial y a aumentar las relaciones comerciales con África y América.  
2. Ganaremos en competitividad y se impulsará el potencial logístico.



Santiago Aparicio, Empresarios sorianos

1. España necesita imperiosamente corredores ferroviarios de mercancías. Este es el eje más lógico.  
2. Permitiría a Soria salir del aislamiento y fijar población, pero hay que acercarlo más.



Josette Durrieu, Pta. Hautes Pyrénées

1. La parte central del Pirineo también necesita un corredor, no se puede quedar aislada.  
2. Para mi territorio es indispensable, vital. No hacerla supondría la muerte progresiva de nuestra economía.



Lina Jan, Vicepta. de Alientejo

1. Hay que descongestionar los pasos por donde dan muchos problemas ambientales.  
2. Hace falta un enlace ferroviario entre Portugal y Europa porque el puerto de Sines está creciendo.



Esperanza Aguirre, Presidenta de Madrid

1. Es una oportunidad con muchas posibilidades de futuro. Es un impulso a las comunidades del interior.  
2. Reducirá la distancia entre Madrid y Francia y mejorará el comercio.



Manuel Morón, Pte. Puerto Algeciras

1. Este eje ferroviario es vital, hay que tener una conexión con la que comunicase con el resto de Europa.  
2. Hasta ahora funcionamos como una isla, buscamos conectarnos con las redes.



Michel Titecat, Puerto TangerMed.

1. Este corredor es una de las opciones de comunicación más importantes que hay sobre la mesa.  
2. Todo lo que nos suponga mejorar el tránsito de mercancías es positivo.



Julián Sánchez, Cons. Castilla-La Mancha

1. Contribuye a la dinamización económica regional y al desarrollo.  
2. Se trata de un gran corredor que nos permitirá sacar más mercancías y vertebrar el territorio.



Rosa Aguilar, Consejera Andalucía

1. Es un elemento de desarrollo económico, ambiental y de cohesión territorial.  
2. Nos coloca en mejores condiciones de competitividad y mejora las relaciones con el norte de África.



José Luis Quintana, Cons. Extremadura

1. Mejorará los mercados y la competitividad de los territorios y las empresas.  
2. Es fundamental para sacar productos a Europa y ponerlos en valor. Aumentará las exportaciones.



Ludovic Doyennette, Embajador de Francia

1. La voluntad de nuestro país es acabar con la barrera de los Pirineos.  
2. Las conexiones para el transporte de mercancías son esenciales. Es una apuesta de desarrollo sostenible.



Alvaro Mendonça, Embajador Portugal

1. Hay que atreverse a abrir los Pirineos; el modo ferroviario es menos contaminante.  
2. El puerto de Sines, que estará conectado con la Travesía Central, será alternativa al Canal de Suez.



Farid Aoulouhaj, Embajador Marruecos

1. Puede ser un paso favorable para la integración progresiva de la Unión Europea y Marruecos.  
2. Esta línea nos permitirá una gran conexión con las redes transeuropeas.



R. Fernández-Alarcón, Colegio de Ingenieros

1. Sin la TCP, la Península y África no tendrán competitividad ni capacidad de aproximación a Europa.  
2. Aragón se situará en el centro de Europa con la Travesía Central.

cia del coste de la TCP se impongan a otros intereses políticos parciales" y denunció el colapso "por el monopolio de las periferias españolas en las conexiones europeas". "La Travesía Central solucionaría perfectamente el problema, más cerca, más rápido, más sostenible", dijo. El responsable de la división logística de la empresa de transporte Carreras, Fernando Carreras, destacó el ahorro en costes logísticos y advirtió que será "una fuente de empleo y negocio".

Los gerentes de las dos principales apuestas logísticas de Aragón, Plaza y la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), también destacaron que con la Travesía se logrará convertir la capital en "el nudo ferroviario más importante de España", tal y como lo calificó el responsable de TMZ, Francisco de la Fuente. Para su homólogo en Plaza, Ricardo García Becerril, se dispone ya de la infraestructura necesaria para gestionar más de 40 millones de toneladas anuales. "El tráfico de mercancías en la próxima década colapsará los pasos actuales y la TCP es la solución más barata en inversión y la más eficiente", añadió García Becerril.

En la competitividad también insistió el director general de Mercazaragoza, Constanancio Ibáñez, quien recordó que Aragón, con un millón de habitantes, genera productos agroalimentarios para doce. "Ahorrar costes nos permitirá ser más competitivos y ser más competitivos nos traerá desarrollo. La apuesta por el ferrocarril es clave para ello y todos debemos defender esta necesidad", dijo.

J. ALONSO/N. ASÍN

LONGITUD

42

La Travesía Central Pirenaica atravesaría el Pirineo aragonés a través de un túnel de baja cota cuya longitud rondaría los 42 kilómetros. La construcción de este paso constituiría la intervención de más calado de la TCP.

LAS CLAVES

**El coste.** El corredor, que parte de los puertos de Algeciras y Sines y cruza el Pirineo aragonés para llegar a París, requiere una inversión de 8.697 millones de euros. Esta cifra es cinco veces menor al coste de la alternativa del corredor ferroviario del Mediterráneo.

**El trazado.** El 74,6% del corredor ya está disponible casi en exclusividad para mercancías entre los puertos de Sines y Algeciras y Zaragoza. El intercambio de ancho de vía se haría en Plaza para continuar el viaje hasta el continente europeo.

**El tráfico.** La Unión Europea estima que la TCP podría absorber el 30% del tráfico que pasa por la cordillera.

# Los puertos de Algeciras, Tánger y Sines consideran "fundamental" el proyecto

El eje ferroviario cuenta además con el apoyo de cuatro países, cinco comunidades autónomas y organizaciones empresariales

ZARAGOZA/MADRID. El respaldo a la Travesía Central Pirenaica, de la que hasta ahora Aragón había hecho bandera solo, ha logrado traspasar las fronteras regionales y nacionales. Así se demostró en el acto de la semana pasada en Madrid: cuatro países (Francia, Portugal, España y Marruecos), cinco comunidades autónomas (Aragón, Castilla-La Mancha, Andalucía, Madrid y Extremadura) y numerosas organizaciones empresariales empujan ya para que esta infraestructura se convierta en realidad cuanto antes. Y es en la necesidad de acelerar su construcción en lo que coinciden todos, así como en los beneficios para el desarrollo económico y la cohesión territorial que aportará este eje ferroviario, que aún se encuentra en fase de estudio.

De hecho, los tres puertos que conectarán esta línea (Algeciras, Tánger y Sines) consideran "fundamental" y "vital" este proyecto para crecer. "El puerto ha funcionado como una isla, hasta ahora

En estos momentos buscamos nuevas estrategias y para nosotros es fundamental tener una conexión ferroviaria con la que conectarnos con el exterior". Son palabras del presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, Manuel Morón. Coincide con él el director de estrategia y desarrollo de la autoridad portuaria de TángerMed, Michel Titecat, quien lo considera "una de las opciones más importantes que hay sobre la mesa". Y la vicepresidenta de la región portuguesa del Alientejo, Lina Jan: "Nuestro puerto está creciendo mucho, pero no tiene acceso ferroviario a Europa y esta conexión es muy importante, por que se convertirá en un puerto de enlace con Europa, África, América Central y Asia".

En España, los empresarios ven en la Travesía un filón para crecer en competitividad y urgen a concretar plazos. El presidente del Consejo Empresarial de Transportes de la CEOE, Lorenzo Chacón, cree que "los Pirineos necesitan

una tercera puerta que interconecte los centros logísticos, las principales comunidades autónomas por las que pasa y dar una salida hacia el centro de Europa". El gerente del Consejo Superior de Cámaras, Eduardo Moreno, va más allá y advierte del "problema muy grave" que tiene España: el tráfico de mercancías. Por eso, considera que estos tráficos deben "priorizarse" frente al de viajeros o el país corre el peligro de empobrecerse. Moreno, en este sentido, aboga por las conexiones transfronterizas y la Travesía Central.

También los empresarios sorianos, provincia que solo roza el eje ferroviario, creen que España necesita "imperiosamente" estos corredores y la TCP es la "línea más lógica y razonable de las previstas", según destaca el presidente, Santiago Aparicio. Las comunidades por las que atravesará también recalcan la posibilidad de aumentar las exportaciones gracias a la futura infraestructura.

N. A. M./J. M.

COMUNICACIONES LA VISIÓN POLÍTICA

## El comisario de Transportes subraya que la TCP se hará pese a la "difícil" situación económica

Kallas insta a presionar a los gobiernos para impulsar el corredor, ya que genera "empleo y crecimiento" para remontar la actual crisis

ZARAGOZA. La crisis y los duros recortes presupuestarios que se imponen en Europa no afectarán a la Travesía Central Pirenaica (TCP) ni al resto de proyectos incluidos en la Red Transeuropea de Transportes. Así de categórico se mostró ayer el comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, quien subrayó que la TCP se hará pese a la "complejidad y dificultad" de la recesión porque "genera crecimiento y empleo", factores que, a su juicio, ayudarán a salir de la actual coyuntura económica.

Kallas instó a "presionar" a los gobiernos implicados para que "apuesten" de una forma decidida por el corredor, un empeño en el que garantizó el apoyo de la Comisión Europea. El comisario fue contundente en un breve encuentro con los medios de comunicación tras reunirse con el presidente aragonés, Marcelino Iglesias, que le enseñó Plaza ejerciendo como anfitrión de la reunión de ministros de Transportes que se celebrará hoy y mañana en Zaragoza.

Como ex ministro de Finanzas de Estonia reconoció que los actuales no son tiempos "fáciles" para financiar grandes infraestructuras de transporte, pero dejó muy claro que invertir en los grandes ejes es "muy importante" para las integración y vertebración del continente. Y añadió: "La Unión Europea está luchando con dificultades creadas por problemas económicos muy importantes".

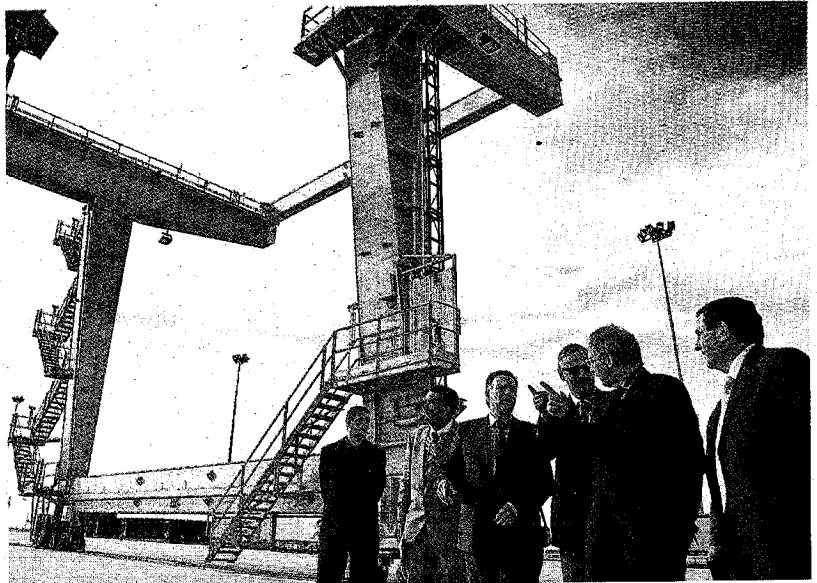
Siim Kallas, que también ejerce como vicepresidente de la Comisión Europea, aseveró que la decisión de impulsar la Travesía Central depende de los gobiernos (que son los que deben financiar gran parte de su coste millonario), pero insistió en que la Unión Europea intentará influir para que se

continúe con este "gran proyecto", que llegó a calificar de "esencial" para la integración europea.

El comisario de Transportes recordó que la construcción de infraestructuras han servido "históricamente" para generar empleo y crecimiento al suponer inversiones productivas.

### Pasos complementarios

Siim Kallas tampoco eludió la polémica sobre la rivalidad que se ha creado entre el corredor mediterráneo que ambicionan Valencia y Cataluña con la Travesía Central, que sí está incluida desde hace años en la Red Transeuropea de Transportes como prioridad y denostada ahora desde las comunidades citadas. En este sentido, el comisario consideró que el paso por el Pirineo central, dedicado a mercancías, es "complementario" con el cons-



El comisario de Transportes (con gafas de sol) visitó ayer el complejo ferroviario de Plaza. PEDRO ETURJA / APG

truido en Le Perthus para trenes de alta velocidad y de carga (también incluido en la red de la UE y al que ahora se pretende sumar un corredor exclusivo de mercancías por el corredor mediterráneo). "No hay competitividad, sino complementariedad, ya que los dos forman parte de las redes transeuropeas", dijo.

El vicepresidente de la Comisión consideró también que Zaragoza es una de las ciudades "clave" en la red de transportes europea, ya que cuenta con la mayor plataforma logística de Europa y es un punto de intercambio modal gracias a las alianzas selladas con los puertos de Barcelona y Valencia.

Siim Kallas consideró necesario "presionar, mover e intentar que se cumplan" la treintena de proyectos incluidos en la Red Transeuropea de Transportes, en la que figura la Travesía Central (dentro del eje 16) como prioritaria. En la lista también están los pasos ferroviarios del País Vasco y Cataluña con el objetivo de descongestionar las comunicaciones con el resto del continente europeo. El Gobierno español anunció como una de sus prioridades durante el semestre de presidencia de la UE la inclusión del corredor mediterráneo de mercancías, pero no se ha previsto en el orden del día de la cumbre de Zaragoza.

Solo la construcción de los 30 proyectos prioritarios para la UE requeriría un presupuesto estimado en 227.893 millones de euros, lo que supone un esfuerzo inversor descomunal en tiempos de crisis. De la lista de la Red Transeuropea solo se han hecho realidad, por el momento, tres de las actuaciones.

El corredor mediterráneo, integrado en un eje que llegará hasta Finlandia por el valle del Ródano y que incluye un ramal a Italia, supondría un coste económico extra de 177.765 millones de euros para las arcas públicas, según el estudio cofinanciado por la propia Comisión Europea.

J. ALONSO

## Iglesias reitera "el interés especial" de Aragón por la Travesía y aboga por priorizar el tren y el barco

El presidente de Aragón inauguró ayer la reunión en Zaragoza del grupo de trabajo de transportes de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas

ZARAGOZA. El presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, reiteró ayer "el interés muy especial" de la Comunidad en la Travesía Central. Lo hizo ante los representantes de regiones europeas en la apertura de la reunión del Grupo de Transportes de la Conferencia de Regiones Periféricas y Ma-

ritimas de Europa (CRPM) que coordina Aragón. Recordó que este eje posibilitará canalizar flujos desde Portugal, el norte de África, España y Francia y superar los cuellos de botella que se producen en los extremos del Pirineo.

Esta cumbre se engloba dentro de los trabajos de revisión de las redes transeuropeas que ha impulsado Europa. Por eso, Iglesias advirtió de que "es tiempo de dar un paso adelante en esta revisión política" y abogó por que en el nuevo Libro Blanco del transporte se incluyan aquellas redes que prioricen las inversiones en las plataformas, los medios más sos-

tenibles (el barco y el tren) y la apertura de mercados. "Se deben potenciar las autopistas del marca junto a la finalización de los ejes ferroviarios prioritarios", recalcó el presidente de Aragón.

Además, señaló las oportunidades que ofrece y el papel fundamental que desempeña la política de transportes en un momento de dificultades económicas como las actuales. "Esta política contribuye a la cohesión económica, social y territorial", recalcó Iglesias, mientras destacaba la importancia de las regiones para superar la crisis.

En la reunión no se habló directamente del corredor ferroviario

por el Pirineo central, pero -según fuentes europeas- sí hubo acuerdo para que se mantengan todos los proyectos declarados prioritarios en el nuevo documento. "No existe ninguna intención de quitarse", aseguraron. El objetivo de este grupo es analizar las políticas relativas a la revisión de las redes y elaborar aportaciones al debate abierto por la Comisión Europea sobre la necesidad de reorientarlas con el fin de contribuir a la lucha contra el cambio climático y reforzar el papel internacional de Europa gracias a la mejora de sus conexiones con el resto del mundo.

N. A. M.

EL ANÁLISIS | Mikel Iturbe

## El viaje hacia la Travesía Central

EN el complejo horizonte económico que se dibuja en Europa, donde los recortes definen políticas y las prioridades dejan de serlo para quedar definitivamente aparcadas, la urgencia por la construcción de la Travesía Central Pirineica (TCP) solo puede comprenderse bajo la necesidad de dotar a nuestras empresas de una competitividad que garantice su futuro. Las dificultades del proyecto son evidentes -las menores,

las que hacen referencia al coste y a la complicada obra de ingeniería-, pero, pese a todo, Aragón, debe esforzarse por explicar las ventajas que representan para España la descongestión de los pasos fronterizos de País Vasco y Cataluña. Con el respaldo de su centralidad, Aragón ofrece una oportunidad para cualquier comunidad que se traduce en un incuestionable ahorro de coste y tiempo para el tráfico de mercancías.

Evidentemente, pocos dudan de que la TCP es un proyecto que solo saldrá adelante si cuenta con el respaldo de Francia. Distante, esquivo y hasta ambiguo, el Gobierno francés ha optado por un revelador silencio fruto de una falta de descubrimiento de una necesidad que valoran como totalmente ajena. El distanciamiento francés, aparte de las excusas medioambientales o las dudas sobre la inversión económica, reside en la eterna voluntad de taponar a un competidor que mantiene tras de sí la fuerza del norte de África. El respaldo francés solo llegará, en consecuencia, tras la fijación de un trabajo diplomático y político que haga ver a la TCP co-

mo un paso de ida y vuelta. Asimismo, Francia no quedará convencida hasta que Alemania no presione con la energía suficiente como para exigir una línea que ofrezca una mayor capacidad que las actuales. Las evidentes dificultades que ofrecen los pasos carreteros obligarán, antes o después, a un cambio de mentalidad.

La reunión de Zaragoza que hoy se celebra, afectada por el manto de la fuerte crisis que sacude Europa y que cubre buena parte de las decisiones de los gobiernos de la UE, tiene que esforzarse por trascender el corto plazo para fijar las prioridades y demandas de los próximos 25 años.

## Bruselas inicia hoy los trámites para actualizar sus redes transeuropeas

La conferencia, que se celebra en Zaragoza, busca "completar el mercado interior" y mejorar las conexiones con Europa del Este

Aprobará varias declaraciones de apoyo expreso a diferentes proyectos europeos

ZARAGOZA. La capital aragonesa acoge hoy y mañana el encuentro de alto nivel sobre las redes transeuropeas que ha de definir el futuro de las conexiones entre los diferentes países de la Unión, entre las que ya está como previsión la Travesía Central del Pirineo (TCP). La conferencia, que es el principal acto que se va a celebrar en esta Comunidad con motivo de la Presidencia europea, ha marcado un triple objetivo: completar el mercado interior europeo, mejorar las conexiones de los países con el Este de Europa y ayudar a proteger la competitividad internacional. Del encuentro que se inicia hoy no saldrá todavía una conclusión sobre el futuro de la TCP, ni tampoco del corredor Mediterráneo.

La jornada se iniciará con un saludo por parte de los anfitriones, el alcalde, Juan Alberto Belloch, y el presidente autonómico, Marcelino Iglesias. Además, también tomarán la palabra el ministro de Fomento, José Blanco, el comisario de Transportes, Slim Kallas, y responsables del Parlamento Europeo. Tras estas preceptivas intervenciones, empezarán ya a desarrollarse los tres grupos de tra-

bajo, que tratan sobre los objetivos marcados por la Comisión Europea. Iglesias, como representante de las regiones periféricas, participará en la mesa redonda que analizará las comunicaciones entre el Este y el Oeste de Europa. Junto a él se sentarán en esa mesa el responsable de los ferrocarriles de Eslovenia, dos eurodiputados, otro miembro del Comité de Regiones y dos políticos vinculados uno a la organización europea de puertos y el otro al puerto de Venecia.

Uno de estos grupos de trabajo que se desarrollan hoy tratará sobre la forma de financiar estas grandes infraestructuras. Proyectos como la Travesía Central y similares están planteados ya desde la convicción de que necesitarán una mezcla de inversión pública y privada. En esta mesa participarán entre otros representantes del Banco Europeo de Inversiones, de la constructora española Ferrovial y Carlo Secchi, que es responsable de los asuntos financieros de las redes transeuropeas.

Para finalizar la agenda oficial del día, está preparada otra mesa redonda en la que estará, además del comisario de Transportes y el

ministro Blanco, altos cargos de Italia, Hungría, Francia y Bélgica.

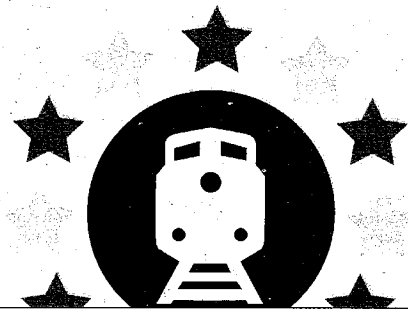
En este día se ha introducido también una mesa redonda sobre "la efectiva integración de la red ferroviaria de la Península Ibérica en el sistema de transportes europeos". La previsión es que sea en esa mesa redonda en la que se haga referencia a la Y vasca, el corredor Mediterráneo en su caso, y la Travesía Central del Pirineo. El encargado de moderar el debate es precisamente Carlo Secchi, que desde las pasadas elecciones europeas ha sido considerado como el futuro coordinador del proyecto europeo en el que se encuentra la TCP. Además, participarán el ministro Blanco, el ministro de Transportes portugués y el secretario de Estado francés del área.

Si durante la jornada de hoy se han programado estos grupos de trabajo, la previsión para el miércoles está más dirigida a las conclusiones del encuentro de alto nivel. Así, si todo sale según lo previsto, con estos debates se plantearán las bases de la que debe ser la metodología a partir de la cual se elegirán las próximas prioridades de las redes transeuropeas.

### Tres declaraciones de apoyo

Pero además, se ha previsto también que durante la conferencia se aprueben tres "memorandos de entendimiento". Uno de ellos se centrará en el "eje ferroviario de alta velocidad" entre España y Francia (la Y vasca y el Figueiras-Perpiñán). Los otros dos afectarán a países del Este.

J. M.



POR UNANIMIDAD EN 2002

### EL PARLAMENT APOYÓ LA TCP

El actual rechazo de algunos partidos catalanes a la Travesía Central del Pirineo es una actitud relativamente nueva. El Parlamento catalán aprobó en 2002 una declaración a favor de este proyecto aragonés. Lo hizo además a propuesta del PSC, uno de los partidos que ahora se ha convertido en impulsor del corredor mediterráneo, rival de la TCP. La votación fue un éxito, en cuanto que consiguió la unanimidad. En este sentido, la

apoyaron con su voto CiU, PSC, PP, ICV y ERC.

En el texto aprobado se acordó exigir al Gobierno central que haga todas "las iniciativas pertinentes" ante las instituciones europeas para conseguir el impulso de "la travesía ferroviaria por el Pirineo central".

El texto, que se aprobó en la comisión de Política Territorial del Parlament, hace además una referencia expresa al Gobierno de Aragón.

PROTESTA ECOLOGISTA

### CONTRA LA POLÍTICA DE LA UE

Varios colectivos ecologistas se concentrarán hoy, a las puertas del Palacio de Congresos de Zaragoza, para protestar contra la política "insostenible" de transportes de la Unión Europea (UE).

La concentración comenzará a las 11.00 e incluye la lectura de un comunicado y un despliegue de pancartas. Los convocantes destacan que serán necesarios más de 500.000 millones de euros para pagar las obras previstas

entre 2007 y 2020, de los que 270.000 se concentrarán en proyectos prioritarios.

Los ecologistas consideran que las redes transeuropeas son "una contribución al cambio de escala en los mercados y la producción" y "no tienen apenas que ver con los equilibrios en el reparto de la riqueza". Recuerdan que el objetivo es "promover la competitividad económica con un fuerte coste ambiental y social".