

# La UE redefine en Zaragoza el mapa de redes de transporte

*El eje mediterráneo, pendiente de los criterios que fije Bruselas*



JAVIER CEBOLLADA / EFE

**El presidente aragonés, Marcelino Iglesias, inauguró la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas**

**BEATRIZ NAVARRO**  
Luxemburgo

La Unión Europea perfilará hoy y mañana en Zaragoza los contornos de su mapa de redes de transporte trans-europeas de la próxima década. La conferencia de alto nivel convocada por la presidencia española de la UE en la capital aragonesa es la última oportunidad para influir en los trabajos de la Comisión Europea y pocos han querido dejar pasar de largo la oportunidad. De esta cita saldrá la base de los criterios con los que se actualizará la lista de proyectos prioritarios, susceptibles de recibir financiación comunitaria.

La conferencia de Zaragoza llega en un "momento crítico", afirma el responsable de Transportes de la Comisión Europea, Siim Kallas. Es poco probable que el mapa que salga del ejercicio prescinda de alguno de los 30 proyectos estrella incluidos hace siete años, pero el Gobierno español pretende no sólo mantenerlos sino añadir un nuevo eje: el corredor mediterráneo para el transporte de mercancías por tren. José Blanco, ministro de Fomento y anfitrión del encuentro, ha prometido pedir a Bruselas su inclusión en la red europea, pero para ello debe asegu-

rarse de que los criterios de la UE contemplan las bazas de este corredor.

Es la segunda vez que se revisa su mapa de redes y Bruselas dice haber aprendido de los errores del pasado. En el 2004 la entonces comisaria Loyola de Palacio, pese a su tenacidad, vio como su plan inicial de seleccionar cinco proyectos de arranque inmediato se convertía en una lista de 30 obras impuestas por las 27 capitales. La falleci-

## La UE pretende unir mejor sus ciudades –y no sólo capitales–, puertos y focos industriales

da política popular incluyó en el último momento la travesía central de los Pirineos que defiende Aragón y, ahora, Madrid para descongestionar el tráfico transfronterizo de mercancías.

Para evitar que se repita esta dinámica ajena a la lógica económica, Bruselas quiere empezar por definir los focos de interés económico y social de la UE que hay que conectar mejor y sólo al final trazar el mapa. "Se empezará

por las 27 capitales, pero se seleccionará también un número limitado de puertos –en función del número de contenedores que mueve, por ejemplo– para conectar mejor la fachada marítima de Europa", explican fuentes comunitarias. También se quiere identificar los focos industriales y las megarregiones económicas europeas, que "no tienen por qué coincidir con las capitales de los estados". "La idea es conectar esos puntos de interés de una forma más racional a partir de infraestructuras existentes y completándolas con las conexiones que falten".

Aunque la Comisión Europea reste importancia al impacto financiero que la UE puede tener en sus proyectos (tiene sólo 1.000 millones de euros anuales a repartir entre 27 países) en el caso de España no es irrelevante. A partir del 2013, dejará de cobrar del fondo de cohesión en beneficio de los países del Este, por lo que urge garantizar que seguirá habiendo fondos europeos para infraestructuras. Actualmente, la UE aporta un 20% del coste de los proyectos prioritarios, y hasta un 30% en los tramos fronterizos.●



CONSULTE EL ESPECIAL INFORMATIVO SOBRE EL TRAZADO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD  
[www.lavanguardia.es/afondo](http://www.lavanguardia.es/afondo)