

El eje mediterráneo de mercancías costaría hasta 30 veces más que la Travesía Central

El comisario europeo de Transportes cifra en 153.000 millones el presupuesto del corredor, frente a los cerca de 5.000 de la TCP

La DGA se vuelca para que el acto de apoyo al paso por Aragón se celebre el 2 de junio, antes de la reunión de alto nivel de Zaragoza

ZARAGOZA. Hasta treinta veces más. La inversión que requerirá el corredor Mediterráneo, el proyecto rival de la Travesía Central del Pirineo (TCP), supera los 153.000 millones de euros, frente a los cerca de 5.000 en que se ha valorado como máximo el eje internacional para mercancías que defiende de forma unánime Aragón. En plena ofensiva de Cataluña y la Comunidad Valenciana para reactivar su lobby y conseguir que la infraestructura por el litoral se incluya en las redes transeuropeas, la Comisión Europea acaba de cuantificar su coste y la cifra, mareante donde la haya, supone todo un jarro de agua fría para sus aspiraciones, sobre todo, teniendo en cuenta la situación económica que atraviesa actualmente Europa.

Si hasta ahora se había hablado de "cuantiosísimas inversiones" pero sin desvelar importe alguno, el comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, fue el encargado ayer de poner una cifra concreta sobre la mesa. En respuesta a una pregunta parlamentaria del eurodiputado de CiU Ramón Tremosa, fijó en 153.000 millones el coste del corredor Mediterráneo de alta capacidad para el transporte de mercancías. Es la primera vez que se conoce un presupuesto estimativo de la obra, fruto del estudio de viabilidad realizado y cofinanciado con cargo al presupuesto de la red transeuropea de transporte.

Estos costes corresponderían a todo el corredor de alta capacidad y "a la hipótesis intermedia", esto es, ni la más cara, ni la más barata valoradas en el estudio de viabilidad. Además de dar cuenta de la

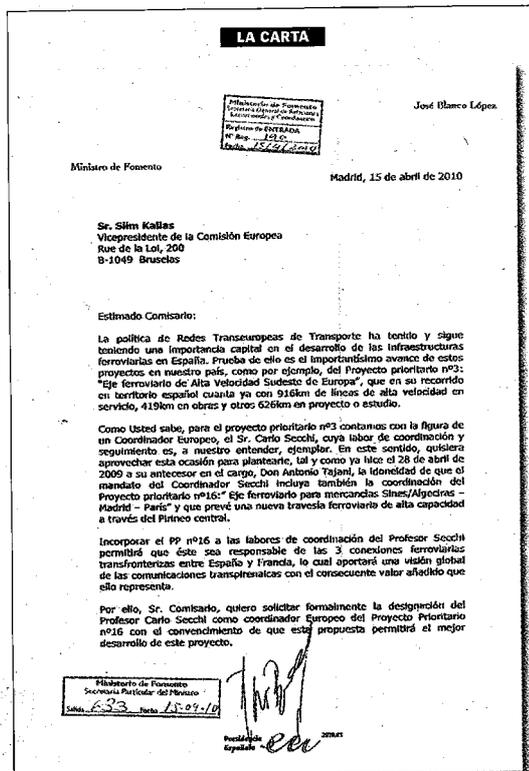
cifra, el comisario echó por tierra algunos de los argumentos esgrimidos, sobre todo desde Cataluña, para tratar de vender no solo la economía del proyecto, sino la facilidad técnica de su ejecución.

Desde esta comunidad, se ha mirado siempre a la nueva línea de alta velocidad entre Tarragona, Barcelona, Gerona y Perpiñán como una aliada del corredor. Defienden los impulsores del eje rival de la TCP que el futuro AVE liberará mucho tráfico de pasajeros de las líneas convencionales ya existentes, lo que permitiría aprovechar muchos tramos de infraestructura, instalando solo un tercer rail para compatibilizar el ancho internacional con el ancho ibérico.

Y aunque el comisario de Transportes reconoció que ese proyecto proporcionará capacidad adicional para el transporte de mercancías en las líneas existentes, advirtió de que para ser "eficiente" deberían aplicarse unas "normas uniformes" en todo el corredor. Afectarían al ancho de vía, al galibio de carga, la longitud de los trenes y los apartaderos, las pendientes, el peso por eje y el peso total, así como a la electrificación y a los sistemas de señalización.

En su respuesta, Kallas también llega a cuantificar de forma expresa algunas de estas exigencias. De los 153.000 euros, unos 21.000 millones estarían destinados a suprimir cuellos de botella, otros 30.000 millones de euros a asegurar una longitud común de los trenes (de 750 metros) y unos 8.500 millones a establecer un galibio de carga adecuado para contenedores de gran altura y transporte combinado.

Frente a estas cifras, las de la Travesía Central resultan cuando



BLANCO PIDE UN COORDINADOR

El ministro de Fomento, José Blanco, ha vuelto a solicitar a la Comisión Europea, que nombre coordinador para el eje ferroviario Sines/Algeciras-Madrid-París, en el que se incluye la Travesía Central del Pirineo. En una carta remitida hace ahora un mes al vicepresidente y comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, el socialista plantea que se designe al profesor Carlos Secchi responsable del corredor que atravesará el Pirineo Central por Aragón. Este se encarga ya del eje ferroviario

de Alta Velocidad Sudeste de España y desarrolla una labor de coordinación y seguimiento "ejemplar", según destaca Blanco. Su nombramiento permitiría "el mejor desarrollo del proyecto", ya que pasaría a ser el responsable de las tres conexiones ferroviarias transfronterizas entre España y Francia, "lo que aportaría una visión global". Blanco ya pidió su nombramiento hace justo un año. Su nombre sonó en 2008 para ser coordinador del eje, aunque no llegó a materializarse. R. G.

menos más realistas. Según el último estudio de evaluación económica de la misma, encargado por la Fundación Transpirenaica a Zaragoza Logistic Center y que se dio a conocer hace apenas un mes, los costes totales de la infraestructura se valoran en más de 4.000 millones, de los que 3.101 corresponden estrictamente a la construcción.

En este importe global se incluyen también las facturas de adquisición de los vagones y locomotoras, así como el mantenimiento del corredor y del propio material ferroviario. Pero el informe daba un paso más y sostenía que el desembolso se compensaría con los beneficios sociales. Estos se situarían entre los 5.200 y los 4.100 millones, según se lograra captar el 50%, el 65% o el 80% del tráfico ferroviario.

Cuadrar agendas

La comparativa económica beneficia, por tanto, a los intereses de Aragón. Pero no solo la inversión. Aunque no se ha avanzado nada en los últimos años, la Travesía Central figura ya como prioridad europea y la UE prevé, de momento, mantenerla. En cambio, no garantiza que se incluya el proyecto rival en la próxima revisión de las redes transeuropeas. De todas formas, la presión que llega desde el litoral español es tremenda y Aragón trabaja ya para tratar de combatirla.

Por eso, la DGA, las organizaciones empresariales y la Cámara de Comercio siguen forzando la máquina para intentar que el gran acto de presentación de la entente a favor de la Travesía se celebre el dos de junio. Cuadrar las agendas de los cinco consejeros autonómicos y de los representantes de Portugal y Marruecos resulta complicado, pero todos entienden que tendría más sentido que el gran desembarco en Madrid y la puesta de largo del proyecto se produjera antes de la reunión de alto nivel que se celebrará en Zaragoza los días 8 y 9 de junio, donde se revisará el reglamento de las redes transeuropeas.

R. GOYENECHE