

# ARAGÓN

"Una meta es un sueño con fecha de entrega". Napoleón Hill, escritor estadounidense (1883-1970)

COMUNICACIONES TRANSFRONTERIZAS EL EJE TRANSPIRENAICO POR ARAGÓN

## La Travesía Central consigue por fin el apoyo de todos los territorios que cruzará

Más de 30 organismos firman una declaración de respaldo a la reivindicación aragonesa

MADRID. La barrera del Pirineo central empieza ya a ser algo más factible de derrumbar. Representantes institucionales de cuatro países diferentes, cinco regiones y numerosos dirigentes empresariales sellaron ayer la principal alianza política en la que se ha involucrado Aragón para conseguir que la Travesía Central del Pirineo sea algo más que una flecha sin traza-

do claro ni fecha de finalización. Todos estos representantes apostaron por que se asuma de una vez un ritmo normal en su tramitación, se inicien todos los estudios imprescindibles y quede todo listo para que, cuando la situación económica remonte, se pueda iniciar la obra. De conseguirse, aunque ahora ya no sea antes del 2025, la TCP estaría llamada a impulsar

a la España interior, al garantizarle una salida rápida de sus mercancías al resto de Europa.

Tras la escenificación del acto de ayer - con dos presidentes autonómicos, un secretario de Estado, representantes diplomáticos de Francia, Portugal y Marruecos, consejeros de cinco autonomías y representantes empresariales de todos los territorios por los que

cruzará el eje- hay que esperar ahora a que los gobiernos español y francés tomen en serio un proyecto que aún no queda claro que tengan interés real en financiar.

El acto, que fue organizado por la DGA, la CREA y el Consejo Aragonés de Cámaras, contó con el apoyo expreso de PSOE y PP, personificado en las figuras de Marcelino Iglesias y de Esperanza Aguirre, quien incidió en que a Madrid también le interesa una conexión con Francia por el Pirineo central. Porque si algo quedó claro ayer tras casi 20 intervenciones es que todos los territorios que estuvieron representados en el acto tienen algo que ganar con este eje.

Las intervenciones fueron relativamente similares y apenas ninguna se salió de un guión no escrito: es un proyecto de todos, que beneficia a España pero en especial a la parte interior del país y que es complementario con otros posibles ejes que son también competencia.

En este sentido, el presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, afirmó que la TCP "no va contra nadie", sino que resaltó que lo que hace es "dar una oportunidad a espacios con muchas dificultades". "Con este nuevo eje nadie tendrá la exclusiva del crecimiento", aseguró.

En cuanto a la presidenta de Madrid, la popular Esperanza Aguirre, afirmó que el proyecto "busca garantizar un futuro de bienestar pensando en los ciudadanos del interior del país". Además, resaltó que, aunque en otras épocas tanto las comunidades del interior como la zona pirenaica tenían grandes problemas "ahora, gracias a la posibilidad de la ingeniería actual, nuestra posición



Imagen de los firmantes de la declaración. En el centro, Esperanza Aguirre flanqueada por Iglesias (dcha.) y Morlán (izda.). ENRIQUE CINDONCHA

### LA DECLARACIÓN

Que el aumento constante y exponencial de los intercambios económicos, tanto en el interior de la Península Ibérica como de ésta con el resto de la Unión Europea, hace de estos territorios un núcleo de desarrollo fundamental para el crecimiento económico de la UE ampliada, que la Península Ibérica es, por su situación y condiciones geográficas, una inmensa plataforma logística y un nodo central para los intercambios de la Unión Europea con el resto del mundo, que los Puertos del sudoeste europeo son un punto estratégico de primer nivel para la entrada y salida de mercancías hacia el resto de continentes, y que una vez estas mercancías llegan a tierra, necesitan salidas eficaces y medioambientalmente

sostenibles que las canalicen, que en la actualidad el transporte transfronterizo de la Península Ibérica por carretera, en particular a través de los Pirineos, está saturado y no puede responder a las verdaderas necesidades actuales, y que el aumento previsto de los tráficos hace imprescindible la búsqueda de nuevas soluciones, que el sector logístico es primordial en la Europa actual para el crecimiento económico de sus territorios, y para ser eficaz debe basarse en la intermodalidad y el uso eficiente de cada modo de transporte, que el mercado único de la Unión Europea exige que se eliminen todas las barreras, incluidas las físicas y geográficas, a los intercambios de personas y mercan-

cías en todo el territorio europeo, que el transporte actual debe ser respetuoso con el medio ambiente, según las políticas europeas y nacionales, y que por tanto es necesario promover el uso de los modos menos contaminantes y más seguros, como el modo ferroviario y el marítimo, facilitando el reparto modal, que, en definitiva, y para optimizar el desarrollo económico de la Península Ibérica es necesario contar con una red eficaz de transportes, que permita todos los enlaces necesarios, así como la continuidad de las conexiones hacia el resto de Europa, Manifiesta la necesidad prioritaria de mejorar las conexiones via-

rias y ferroviarias del Sudoeste europeo, para canalizar eficazmente todas las mercancías que atraviesan sus territorios, ya sea con origen o destino en la Península Ibérica o en tránsito, para ser distribuidas posteriormente hacia el resto de Europa. Solicita, en particular, la realización urgente del eje nº 16 de la Red Transeuropea de Transporte, un corredor ferroviario de gran capacidad y altas prestaciones, que partiendo de los puertos de Sines y Algeciras atraviesa la Península Ibérica y el centro de los Pirineos por medio de un túnel de baja cota para llegar a París, distribuyendo las mercancías provenientes de

Asia, África y América al conjunto de la UE. Este eje abre un nuevo corredor europeo que conecta el Sudoeste Europeo con los países del Norte y el Este y con el Norte de África, irrigando su zona central. Considera la construcción de esta infraestructura transfronteriza como una pieza clave para hacer realidad la política europea de transportes, y como solución óptima a los problemas de saturación del transporte por carretera, la contaminación medioambiental, la accidentabilidad y los costes crecientes del transporte. Considera que la defensa y puesta en marcha de este corredor es complementaria a otros corredores de transporte que se plantean en la Península Ibérica

**NOMBRAMIENTO**

**CARLOS SECCHI, POSIBLE COORDINADOR DEL PROYECTO**

El rector de la Universidad Bocconi de Milán, Carlo Secchi, puede ser el próximo coordinador del denominado Proyecto 16 de las redes transeuropeas de transporte: la Travesía Central del Pirineo (TCP). La reunión de ministros de Transportes de la Unión Europea, que se celebrará los días 8 y 9 de junio en Zaragoza, elegirá -probablemente- a Secchi para que se ha-

ga cargo formalmente de la coordinación de la TCP, lo que ya hacía de facto en gran medida. Este mandato oficial le permitirá comparecer ante el Europarlamento como coordinador del mismo, entre otras facultades. Carlo Secchi es, a día de hoy, responsable de los proyectos 3 y 19 de las redes transeuropeas de transporte de la UE, el primero de ellos dedicado a conectar

España con Francia por AVE a través del País Vasco y de Cataluña, mientras que el segundo se dedica al cambio del ancho de vía del AVE en España. En la cumbre se le podría nombrar, además, coordinador del Proyecto 8, que conectará España con Portugal vía AVE a través de Galicia, con lo que controlaría todos los planes entre España y otros países europeos.

geográfica debe convertirse en un activo". Para concluir, Aguirre aseveró que "Madrid se suma con entusiasmo a esta iniciativa".

Y si Aragón y Madrid enviaron a sus presidentes, Andalucía, Extremadura y Castilla-La Mancha hicieron lo propio con sus consejeros de Obras Públicas. En todos los casos plantearon su apoyo al proyecto ya que les permitiría exportar sus productos con más facilidad. "Desde Extremadura damos un apoyo sin reservas a este proyecto", afirmó José Luis Quintana. Frases similares ofrecieron también el castellano-manchego Julián Sánchez Pingarrón y la andaluza Rosa Aguilar.

**Morlán y los ejes compatibles**

El encargado de cerrar las intervenciones fue el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, que apostó por un discurso sin concesiones a la galería. Reivindicó que no se planteen los proyectos de redes transeuropeas como si fuesen incompatibles entre sí. En este sentido, apostó por la Travesía Central del Pirineo, pero también por el corredor Mediterráneo. El dirigente oscense, que hizo un planteamiento a 20 años vista, explicó que para entonces la necesidad de transporte de mercancías será muy superior a la actual y que todos los ejes son necesarios, por lo que apostó por que el Mediterráneo se incluya también como prioridad de la UE.

En cuanto a la representación internacional, el apoyo más claro vino de Portugal, cuyo embajador dejó claro que para ellos era muy relevante una salida hacia el centro de Europa. Marruecos, por su parte, incidió más en la necesidad de conectarse con España y Europa, con independencia del eje. En cuanto a Francia, su representante del departamento limítrofe con Aragón dio un apoyo cerrado, mientras el de la embajada evitó un compromiso claro y apostó por igual por el eje atlántico, el mediterráneo y el central.

JESÚS MORALES/NATALIA ASÍN

para lograr un sistema moderno, eficaz y sostenible en Europa.

Defiende la búsqueda de fórmulas viables de financiación mediante la participación conjunta de agentes públicos y privados.

Expresa su apoyo explícito a toda acción de promoción y defensa de este corredor, esencial para el desarrollo económico y la cohesión de los territorios del Sudoeste europeo, pero igualmente necesaria para optimizar los intercambios de la Península Ibérica con el resto del mundo.

Transmite y solicita a los Gobiernos, implicados en la construcción de este eje, tanto nacionales como europeos, que hagan lo posible por lograr su puesta en marcha de manera urgente.

**INFORMES**

**10**

La UE y Francia y España destinaron 10 millones para estudios ambientales, de definición técnica y geográfica del corredor, análisis económicos y financieros, de engarce con las redes española y francesa de mercancías, y para los procesos de debate público en España y Francia. El proyecto está en esta fase ahora.

**LA APUESTA DE FRANCIA**

Por Lannemezan. Los franceses del Sur ya tienen claro por dónde quieren que pase el túnel. Su apuesta es la zona de Lannemezan, que coincide en la parte española con Bielsa. El problema sigue siendo que el Gobierno francés rechaza pronunciarse sobre cualquier trazado.

**BENEFICIOS**

**1 Descongestionar los pasos viarios fronterizos**, en especial el oriental y el occidental, que están agotando sus posibilidades.

**2 Reducir emisiones de CO<sub>2</sub>**. Se podría lograr un ahorro de 462.000 toneladas en España y 1,2 millones en el conjunto de Europa. En cifras económicas, supondría 22,2 y 56,6 millones de euros, respectivamente.

**3 Favorecer el desarrollo de los servicios ferroviarios de pasajeros** en los nuevos corredores de alta velocidad, sometidos a fuerte presión poblacional y que necesitan un mayor servicio tanto de alta velocidad como cercanías.

**4 Optimizar un corredor ferroviario ya existente** y liberado del transporte de viajeros por la puesta en marcha de la alta velocidad, tanto en España como Francia. Más del 75% del corredor ya está ejecutado.

**5 Intermodalidad y cohesión**. Enlazará con puertos del Atlántico y del Mediterráneo, con los nudos logísticos más relevantes de la Península y vertebrará territorios de interior, conectándolos con los puertos y acercando los principales núcleos económicos.

**6 Conexión con la UE de los países vecinos**. Será un punto de entrada del Norte de África.



En la primera línea, representantes de la CEOE y de las Cámaras de Comercio. ENRIQUE GIDONCHA

**Los empresarios reclaman fechas y abogan por mantener la presión para que se haga**

El presidente de la CREA, Jesús Morte, instó a establecer ya un calendario y a que el Eje 16 sea "algo vivo", que se inicie y acabe

MADRID. Todo fueron palabras de apoyo a esta infraestructura de alta capacidad, la Travesía Central, que permitirá conectar el norte de África con Portugal y Europa, a través de los Pirineos aragoneses y por consiguiente, expandir las relaciones comerciales. Pero más allá de las frases hechas, los empresarios exigieron ayer -ante los consejeros de las principales comunidades beneficiadas y el presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, y su homóloga de Madrid, Esperanza Aguirre- fechas y concreciones. No en vano, el proyecto sigue todavía en la fase de estudios y así continuará, por lo menos hasta 2013. Pero también apostaron por mantener la presión para que este proyecto llegue a buen puerto y no se quede en un mero dibujo sobre el papel.

El presidente de la Comisión de Transportes de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), Lorenzo Chacón, fue rotundo: "Hay que concretarlo, fijar ya las fechas y mantener la presión para que este eje se construya finalmente". "Es una opción esencial que vertebrará la posibilidad de impulsar el sector económico y aumentar la competitividad, además de vertebrar Europa", destacó.

También el presidente de la Confederación de Empresarios de Aragón (CREA), Jesús Morte, reclamó compromisos más allá de

los estudios en forma de calendario con las prioridades marcadas. "El eje 16 es algo vivo", advirtió, por lo que destacó la importancia que supone que se empiece y se termine para conseguir la intermodalidad de Europa y el establecimiento de las relaciones comerciales con África, Asia y América.

**Mejorar la competitividad**

Y, a partir de esta exigencia, el sector empresarial y comercial congregado en la sede del Consejo Superior de las Cámaras coincidió en las ventajas y beneficios que conllevará que la Travesía sea una realidad. Se habló de competitividad y de aumentar las exportaciones y sacar las mercancías a Europa de forma rápida. Algunos, como el gerente del Consejo Superior de Cámaras, Eduardo Moreno, incluso avisó de que si no se prioriza ahora el transporte por tren de mercancías frente al de viajeros, España corre el peligro de empobrecerse. "Es imprescindible para generar riqueza", dijo Moreno. En este sentido, señaló que "el cuello de botella" que se genera en los Pirineos es "un punto crítico que dificulta la competitividad".

Hay que tener en cuenta que de los más de 240 millones de toneladas de mercancías que han atravesado el Pirineo en los últimos años por todos los modos -incluido el marítimo-, el modo ferroviario y combinado (tren y carrete-

ra) supone solo el 2%. A esto hay que añadir que los pasos carreteros de los extremos de la cordillera se encuentran al borde del colapso. Solo en 2006 atravesaron el Pirineo más de 20.000 camiones diarios de media (110 millones de toneladas por año). De estos, el 87% pasaron por las autopistas litorales, el resto por otras vías y solo el 4%, por carreteras interiores.

Por eso, el presidente del Consejo Aragonés de Cámaras, Manuel Rodríguez Chesa, no dudó en pedir a los responsables del proyecto "una firme determinación". "Si no, hay peligro de que la iniciativa decaiga", alertó. El presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, Salvador Santos, llegó a plantear la apuesta por el transporte de mercancías como "una medida de política anticíclica".

Los consejeros de las comunidades también se refirieron al desarrollo que supondrá para sus territorios, puesto que permitirá incrementar sus exportaciones de forma rápida y eficiente.

N. ASÍN/J. MORALES

**YARZA**  
RADIÓLOGO  
SCANNER MULTICORTE  
C/ LUJES VIVES, Nº 8, BAJO  
TELÉFONO 976 565 700