

Comunicaciones transfronterizas

Rudi: «La TCP es un proyecto de Estado imprescindible»

Cerca de 400 empresarios conocen de cerca en Madrid el paso transpirenaico

La DGA echa el resto para convencer al sector privado de la viabilidad de la travesía

M. VALLÉS
mvallas@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

«Es un proyecto estratégico para el Estado». «Imprescindible para el futuro del país». Con estas palabras definió la presidenta del Gobierno de Aragón, Luisa Fernanda Rudi, la dimensión que para la DGA tiene la Travesía Central Pirenaica. Y con ellos trató de armar el argumentario casi pedagógico con el que se quiere convencer a la Unión Europea, el Ejecutivo central, y también el sector empresarial. Alrededor de 300 empresarios se dieron cita ayer en Madrid para asistir al enésimo cónclave en torno a la TCP.

La cita de ayer tenía relevancia porque en el público se encontraba, una nutrida representación del tejido empresarial aragonés y nacional. No en vano, son ellos los principales beneficiarios de un proyecto que apura las últimas semanas en su ser o no ser en Europa. El 19 de octubre la UE decide definitiva si opta por la Travesía Central o por el Corredor Mediterráneo -aunque existe un tercer proyecto-. Así que el nuevo Ejecutivo de Rudi quiere dar el resto antes de que Bruselas dictamine qué paso hacia Francia financia. No lo tendrá fácil. Por ello resulta estratégico convencer a los empresarios de los beneficios que les reportaría llevar la TCP a buen término. «Son los destinatarios primeros de nuestro mensaje y quienes mejor pueden entender el valor añadido que posee la propuesta que presentamos», explicó la presidenta.

Al acto, celebrado en Madrid, también acudieron el embajador de Marruecos en España, representantes de los ejecutivos portugueses y francés, y del Ministerio de Fomento, concretamente el secretario de Estado de Infraestructuras, el aragonés Víctor Morlán.

«Este corredor ferroviario se construirá como una línea continua -sin paradas intermedias- lo que permitirá dinamizar el trans-

porte y el intercambio de mercancías entre Europa y el norte de África, y consiguientemente, una mayor fluidez y agilidad en las transacciones comerciales», subrayó. Rudi dijo ser consciente de las restricciones presupuestarias, que impone la crisis. Pero este escenario no le impidió afirmar que «bajo ningún concepto» esta iniciativa es una «utopía». «Debemos saber aprovechar esta etapa de obligada austeridad para avanzar en el diseño y elaboración de los proyectos».

EL APUNTE

JAIME
Armengol
DIRECTOR DE
EL PERIÓDICO
DE ARAGÓN



Cuestión de días

Aragón ha hecho todo lo posible para que Europa repare en la importancia del Eje 16 y de la Travesía Central de los Pirineos (TCP) y los incluya en la red de proyectos financiados con fondos comunitarios. La reunión de ayer en Madrid evidenció que, además de consenso social y político, existen posibilidades reales de financiación privada y capacidad técnica para desarrollar la obra. Con todo, no parece que estos argumentos sean suficientes para convencer a la Comisión, que habrá de decidir en unos días entre el Corredor Mediterráneo y la TCP. Si España divide sus esfuerzos en dos líneas que habrían de ser complementarias y Francia no da el apretón definitivo será imposible obtener el plácet europeo. Y de momento ni hay consenso nacional con el ministro Blanco haciendo equilibrios ni Sarkozy está interesado en mirar hacia el sur de Toulouse o Perpignan. En unos días se verá el resultado.

«Este corredor es objetivamente necesario hoy, imprescindible para el futuro de nuestro país en lo que respecta al desarrollo económico, cohesión social y creación de empleo», remarcó. Rudi volvió a repetir que travesía y corredor no se excluyen y que son «complementarios». La presidenta lanzó un mensaje de «optimismo» e ilusión respecto al futuro de un proyecto, que tiene una competencia feroz en el Mediterráneo, donde hay más población -y más votos- y más intereses económicos.

ÁNIMO COMPARTIDO // Así que Aragón, comunidad que capitanea la defensa del proyecto desde hace años, afronta la que podría ser la recta final de la travesía -para bien o para mal-. El apoyo al Eje-16 y a la TCP pretende, aseguró, ser «un ejemplo del ánimo compartido de superación» no solo de Aragón sino del conjunto de España y ha propuesto un «proyecto estratégico de Estado nacido, en origen, en su comunidad autónoma pero cuyos beneficiarios serán el conjunto de los españoles».

A su vez, el consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes del Gobierno de Aragón, Rafael Fernández de Alarcón, que también intervino en el encuentro puso de manifiesto que desde Aragón no se quiere entrar en «confrontaciones» con otros corredores transfronterizos porque cada uno tiene «sus objetivos» -el del Mediterráneo los pasajeros y la TCP las mercancías-. Además apuntó que «el Eje 16, además de ser viable y rentable, es sostenible ya que puede llegar a ahorrar 462.000 toneladas de CO2 en España cada año y 1.200.000 toneladas en el conjunto de Europa. Sin olvidar que permite poner en valor 1.500 kilómetros de vía que ya existe y favorece la intermodalidad, que el camión se suba al tren y cuente con espacio logístico suficiente para realizar la transición a la carretera». ≡



las claves

ELIMINA LA CONGESTIÓN DE CAMIONES

1 El actual corredor en ancho internacional incrementa notablemente la saturación del tráfico. Los trenes no tendrán que parar en la frontera, ya que el nuevo corredor no tendrá los problemas de diferencia de ancho de vía, permitiendo dar salida a un gran porcentaje de las mercancías que atraviesan el Pirineo. Descongestiona de esta forma los pasos viarios, donde actualmente se forman cada día muros de camiones.

APROVECHAR UNA RED EXISTENTE

2 Más del 75% del corredor está ya ejecutado, optimizando además la infraestructura que ya existe. Este eje cuenta por tanto con ventajas muy apreciadas en la Unión Europea. La red de alta velocidad en la Península Ibérica y las nuevas conexiones en Francia para pasajeros en TGV permiten liberar vías para el tráfico convencional, que pueden convertirse en los grandes corredores para mercancías sin grandes inversiones adicionales, a diferencia de otros proyectos.

SERVICIO ESPECIAL

El salón acogió a cientos de empresarios, que escucharon las explicaciones de la presidenta, Luisa Fernanda Rudi, y del consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, Rafael Fernández de Alarcón.



El sistema público-privado, la solución financiera

Los empresarios creen que el proyecto es viable técnica y económicamente

M. VALLÉS
mvalles@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

Los empresarios participantes en la conferencia sobre la Travesía Central Pirenaica dejaron ayer meridianamente claro que el proyecto es viable. Es más. Evidenciaron que es financiable a través del sistema público-privado, en el que caso de que la Unión Europea decida dar un paso atrás en su apuesta. Lo demostraron además con datos objetivos.

Así lo indicó el presidente de la confederación nacional de la construcción y vicepresidente de la CEOE, Juan Lazcano. «La gran asignatura pendiente es la de dar entrada al capital privado para mejorar la infraestructura de vía y terminales», dijo. No en vano, aclaró, «el transporte ferroviario de mercancías es actualmente un sistema poco eficiente debido principalmente a carencias de infraestructuras, una gestión muy mejorable y una demanda débil».

Para que el transporte de mercancías con el tren sea atractivo para los empresarios, la recomendación «fundamental» que Lazcano lanzó es la de «dar entrada al capital privado en la construcción de infraestructuras ferroviarias». El presidente de los constructores comparó técnicamente la TCP con tras infraestructuras, con túneles, que se han llevado a cabo no solo en España, sino también en Europa, para concluir que la travesía no entraña problemas.

SIN DIFICULTAD // «En la actualidad cruzar un macizo montañoso de las características de los Pirineos ofrece menos dificultades técnicas que la implantación de una gran infraestructura en áreas urbanas de alta densidad». «La financiación del eje 16 -la travesía- es posible con los sistemas actuales de colaboración público-privada», zanjó Lazcano.

En el acto también intervino Luis Valero, director general de la asociación española de fabricantes de automóviles, quien destacó la relevancia de un proyecto como el de la travesía central para la mejora de las exportaciones. El sector, que actualmente produce

SERVICIO ESPECIAL



►► Fernández de Alarcón y Rudi, ayer en su presentación.

FINANCIACIÓN INICIADA POR EUROPA

3 El eje Madrid - París, incluyendo el corredor por el Pirineo ha obtenido financiación de la UE por una cantidad de 5 millones de euros (50% del total del presupuesto estimado), aportando los estados implicados el otro 50% hasta un total de 10 millones de euros presupuestados hasta 2015. Este dinero está destinado a realizar los estudios medioambientales, de definición técnica y geográfica del corredor, análisis económicos y financieros.

ESCASO FLUJO FERROVIARIO EN EL PIRINEO

4 De los más de 240 millones de toneladas de mercancías que han atravesado el Pirineo en estos últimos años, el modo ferroviario y combinado (ferrocarril-carretera) supone únicamente el 2%. Entre las causas de la poca utilización del modo ferroviario en el Pirineo se encuentran los problemas de interoperabilidad y la diferencia de ancho de vía entre las líneas francesas e ibéricas lo que hace necesario trasvasar la mercancía.

Rudi mantendrá nuevos contactos en Bruselas la próxima semana

►► Luisa Fernanda Rudi sabe que el tiempo corre en su contra; que el proyecto tiene los días contados y que necesario evidenciar que el PP ha tenido siempre interés en él. Así que la próxima semana mantendrá nuevos contactos bilaterales con representantes de la Unión Europea. Será de forma privada, aunque el Gobierno de Aragón está convencido de que todo suma en estos momentos para salvar a la travesía, que tiene todas las de perder frente al Corredor Mediterráneo. Así que Rudi toma el testigo de Marcelino Iglesias, que puso más que su empeño en la TCP, para reivindicarla.

en España en torno a tres millones de coches, lleva al exterior más de 2,5 millones, puesto que solo unos 300.000 se venden aquí. Por lo tanto es necesario un sistema de transporte rápido y eficientemente económicamente que permita trasladar la producción a Europa. Y ahí entra la TCP. Valero se mostró convencido de que una inversión de estas características sería beneficiosa.

En el apartado político de la UE intervino Luis de Grandes (PP), portavoz de Transportes en el Parlamento Europeo. Aprovechó para reivindicar la TCP, al tiempo que criticó la actitud del Gobierno central. Respecto a la competencia del Corredor Mediterráneo, el popular apuntó que «las reclamaciones de todas las partes deben verse satisfechas». Pese a ello, intentó dejar claro la apuesta del PP: «Un paso central es indispensable para España porque la distancia que hay entre los dos pasos del Pirineo es de más de 500 kilómetros». ≡