

El proyecto ferroviario, previsto para 2030, contará en los próximos años con 32.000 millones de euros de presupuesto

22.03.12 - 14:57 -

Sur.es | Madrid / Málaga

El proyecto de Corredor Mediterráneo ya tiene la bendición de Europa, que ha incluido el proyecto ferroviario entre sus prioridades en infraestructuras para los próximos años, en detrimento del Central, como defendía el Ministerio de Fomento. Ello supone que la red de tráfico de mercancías hasta Algeciras que pasaría por nuestra provincia a través de Antequera, se asegura la financiación europea para convertirse en una realidad en las dos próximas décadas.

De hecho, el proyecto arropado hoy por los ministros de Transporte de los 27 contempla una partida de 32.000 millones del presupuesto comunitario para sufragar entre un 20 a un 40% de la red hasta 2020. El horizonte que han trazado para su puesta en funcionamiento es de una década más, 2030, si todas las administraciones implicadas cumplen sus compromisos de financiación. Málaga había presentado recientemente en la Eurocámara una iniciativa para que este trazado aprobado finalmente contemplara un ramal entre Antequera y el Puerto de Málaga, pero a falta de una confirmación oficial, parece que este anexo o bien no ha llegado a tiempo o no se ha contemplado en el proyecto definitivo.

El acuerdo político sobre la nueva lista de proyectos prioritarios de las redes transeuropeas de transportes, que se beneficiarán de financiación de la UE a cambio del compromiso de estar terminados en 2030, incluye por primera vez este Corredor Mediterráneo desde Algeciras a Portbou y el Corredor Ferroviario Atlántico.

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha sido la única en oponerse al acuerdo al no incluir infraestructuras consideradas fundamentales por el nuevo Gobierno, especialmente el Corredor Central, que conectará España y Francia a través de un túnel por el centro de los Pirineos. Pastor reclamaba también la incorporación a la lista de los aeropuertos de Canarias, Alicante y Málaga, así como el puerto de Vigo.

En su intervención final, Pastor se ha mostrado confiada en que estos proyectos acabarán siendo aceptados en la negociación que se inicia ahora con el Parlamento Europeo, que también tiene poder de decisión en la materia. También Italia ha pedido que se incorporen más proyectos, pero ha dicho explícitamente que aceptaba el compromiso, según fuentes europeas.

Durante el debate en el Consejo de Transportes, la ministra de Fomento dejó claro que "el actual Gobierno de España no puede compartir la propuesta actual al quedar excluidos itinerarios principales y vertebradores de nuestro país".

Pastor reclamaba especialmente a la UE "la introducción en la red básica de la Travesía Central a través de los Pirineos, que es un proyecto esencial para las comunicaciones en Europa que ya figuraba como prioritario en la planificación europea del año 2004".

"España seguirá trabajando incansablemente a lo largo de este proceso legislativo para que la importancia de la Travesía Central sea reflejada en el texto final", ha agregado.

El aeropuerto se queda fuera

La ministra de Fomento ha solicitado también "la inclusión en la red básica del puerto de Vigo, que es el primer puerto pesquero de Europa y clave del desarrollo de toda la vertiente Atlántica", así como de los aeropuertos de Málaga, Alicante, Gran Canaria y Tenerife Sur "tanto por su volumen de pasajeros como por su importancia estratégica dentro de una industria de gran peso estratégico europeo como es la turística".

Finalmente, Pastor ha defendido la incorporación de Zaragoza "como plataforma logística por su ubicación estratégica y nodo central de distribución de mercancías".

Pero el comisario de Transportes, Siim Kallas, se ha mostrado inflexible y ha rechazado incorporar a la lista ningún nuevo proyecto por considerar que ello sentaría un "precedente diabólico" al dejar sin valor una lista que se elaboró tras dos años de consultas previas.

"No podemos iniciar estas negociaciones de nuevo", ha dicho Kallas al término del debate público sobre redes de Transporte con los ministros de los Veintisiete.

En su opinión, si se aceptan las peticiones de un país "otro Estado miembro se presentará con otra propuesta, y si aceptamos ésta los Estados miembros vendrán con otras propuestas. Esto no puede llevarnos lejos". Kallas ha señalado que durante los dos años de consulta ha habido "varias rondas de negociaciones, muchas posibilidades de discutir y de ajustar la metodología y propuestas concretas".

La nueva norma incluye una cláusula de revisión que estipula que la Comisión tendrá en cuenta la situación económica y presupuestaria en la UE y en los Estados miembros cuando evalúe los progresos realizados en los proyectos a finales de 2023.

Presupuesto

Bruselas quiere que todas las infraestructuras incluidas en la red básica, incluidos el Corredor Mediterráneo y el Atlántico, estén completadas en 2030. Para ello, ha propuesto movilizar 32.000 millones de euros del presupuesto comunitario durante el periodo 2014-2020. Con estos fondos se costeará entre el 20 por ciento y el 40 por ciento de los proyectos, especialmente los tramos transfronterizos.

En el caso del Corredor Central, la Comisión está financiando el estudio preliminar del túnel que atravesará los Pirineos y calcula, basándose en experiencias anteriores, que una vez iniciadas las obras tardará en construirse "más de 20 años", lo que incumpliría el requisito de que la infraestructura esté finalizada en 2030. De ahí su rechazo a incorporarlo a la lista de prioridades.