

EN LA REUNION DE JEFES DE ESTADO QUE SE CELEBRA ESTE MES EN CORFU

## Europa decide qué proyectos de grandes apoyará para su construcción

En la reunión de jefes de Estado de la Unión Europea (UE), que se celebrará los días 24 y 25 de junio en Corfú (Grecia), se presentará el acuerdo alcanzado por los distintos países miembros sobre la construcción de redes transeuropeas.

Se trata de un listado de prioridades de grandes infraestructuras en la que España ha logrado introducir dos grandes proyectos ferroviarios, las líneas de alta velocidad entre Madrid y la frontera francesa, una vía Zaragoza y Barcelona, y otra a través de Vitoria e Irún. Estos proyectos recibirán el apoyo político y financiero de la Unión Europea.

**Pilar Lozano**

Los próximos días 24 y 25 de junio, **Henning Christophersen**, vicepresidente de la Comisión Europea, presentará a los jefes de Estado de la UE el listado de redes transeuropeas cuya construcción se considera prioritaria. Esta lista es el resultado de las negociaciones que los diferentes países miembros han desarrollado en los últimos seis meses y en las que España ha estado representada por **José Alberto Zaragoza**, secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas.

Aunque por el momento se trata todavía de una lista abierta, a la que se pueden incorporar nuevas propuestas, parece que ya quedan diseñadas las grandes obras de infraestructura que Europa construirá en los próximos años. Se trata de 33 grandes proyectos de los cuales 13 son ferroviarios, con especial aten-

ción a las conexiones internacionales en alta velocidad.

En este listado de redes transeuropeas, España cuenta con la inclusión de las dos conexiones de alta velocidad entre Madrid y la frontera francesa, a través de Barcelona y de Vitoria. Estos dos proyectos de líneas de alta velocidad se han incluido entre los calificados como de alta prioridad, lo que significa que son obras que ya se han empezado o pueden iniciarse en un plazo inferior a los dos años. Las dos líneas se incluyen como un proyecto único al que denominan Tren de Alta Velocidad del Sur.

Se considera también de alta prioridad la construcción de una autopista entre Lisboa y Valladolid que permite el enlace rápido con Francia. El cuarto proyecto que afecta a

nuestro país es la construcción del corredor carretero entre Valencia y Francia a través de Zaragoza y con la construcción del túnel del Somport en el Pirineo. Se ha incluido en la categoría de proyectos a examinar en el futuro y cuya prioridad es menor.

El objetivo que se pretende con las redes transeuropeas parte del "Libro Blanco sobre crecimiento, competitividad y empleo" que la UE aprobó el año pasado. Aquí se concedía un destacado protagonismo a las infraestructuras para impulsar el crecimiento económico y combatir el desempleo. El Libro Blanco se preocupaba por el impulso del mercado interior, la cohesión económica y social y hacer frente a la grave crisis económica que está sufriendo Europa.





## líneas



Con este objetivo los criterios que se han seguido para la elección de las infraestructuras son su escala excepcional, es decir, que afecten a varios países, que estén diseñados con criterios de preservación del medio ambiente, y que impliquen un desarrollo tecnológico. Cabe señalar que, con este segundo criterio, el ferrocarril ha adquirido un papel relevante, ya que más de la mitad de los proyectos son ferroviarios y en algunos casos incluso está por decidir si se construirá un enlace mediante autopista o línea de alta velocidad. Es el caso de la conexión entre Berlín y Moscú.

El Libro Blanco partía de la propuesta indicativa de 26 proyectos en la que España incluía en alta velocidad únicamente el enlace a la frontera a través de Perpiñán, con

## La lista de "prioridades"

El grupo ha elaborado un conjunto de proyectos prioritarios clasificados en función de la madurez técnica y tecnológica de los mismos. El listado de estos proyectos, abierto todavía a nuevas incorporaciones, es el siguiente:

**I. Alta prioridad: obras ya comenzadas o que se iniciarán en el plazo máximo de dos años.**

1. Eje ferroviario del Brenero.
2. Tren de Alta Velocidad PBKAL (Paris-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres):
  - PBKAL Bélgica
  - Acceso a Londres desde el Túnel del Canal
  - PBKAL Holanda
  - (Aachen-) Colonia-Rhein-Main
3. Tren de Alta Velocidad del Sur:
  - Madrid-Barcelona-Perpiñán
  - Madrid-Vitoria-Dax
4. Tren de Alta Velocidad del Este:
  - Lado francés: Paris-Metz-Estrasburgo (Karlsruhe), incluidos los tramos Metz-Saarbrücken-Mannheim y Metz-Luxemburgo
  - Lado alemán: Munich-Nuremberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlín
5. Línea de Betuwe
6. Tren de Alta Velocidad/Transporte combinado Francia-Italia: Lyon-Turín\*
7. Autopista Patras-frontera griega/búlgara se estudiará conjuntamente: Vía Egnatia
8. Autopista Lisboa-Valladolid \*
9. Conexión ferroviaria Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer.
10. Aeropuerto de Manpelsa en Italia.

**II. Proyectos que se acelerarán para que las obras puedan comenzar dentro de dos años:**

11. Transporte combinado
12. Autopista Nuremberg-Praga
13. Autopista Berlín-Moscú. Proyecto alternativo: tren de alta velocidad Berlín-Moscú.
14. Carretera Dublín-Benelux
15. Aeropuerto de Spata en Gran Bretaña.
16. Aeropuerto de Berlín
17. Autopista de la Marianne en Francia.
18. Autopista Marateca-Elvas en Portugal.

**III. Proyectos que deberán ser revisados de nuevo:**

19. Cinturón de Fehmarn
20. Autopista Bari-Otranto
21. Canal Rin-Ródano
22. Seine Schelde
23. Elbe Oder
24. Mejoras del Danubio
25. Tren de Alta Velocidad Ranstad-Rhein/Ruhr/Amsterdam/Arnheim/Colonia
26. Carretera Valencia-Zaragoza-Somport
27. Tren de Alta Velocidad Turín-Venecia-Trieste
28. Tren de Alta Velocidad Brenero-Milán-Roma-Nápoles
29. Autopista Trans-Apeninos Bolonia-Florenia
30. Transrapid
31. Aumento de la capacidad de la línea ferroviaria Copenhagen-Ringsted
32. Mejoras de la línea ferroviaria del Este de Jutlandia.
33. Conexión de alta velocidad Luxemburgo-Bruselas

\* Los Estados miembros se muestran en desacuerdo sobre el calendario de estos proyectos.

un coste de 6.800 millones de ecus.

Para la elaboración de una lista definitiva se formó lo que se ha denominado grupo de redes transeu-

ropeas o grupo Christophersen, en la que han participado todos los países miembros. Este grupo, que ha desarrollado sus trabajos en los



## ¿Alta velocidad convencional o levitación magnética?

últimos seis meses, tenía como misión identificar los proyectos más importantes y facilitar su rápida realización. Esto significa que además de decidir qué infraestructuras deben construirse prioritariamente, ha estudiado los obstáculos que impiden llevar adelante los proyectos. Los problemas son siempre de carácter financiero. De ahí que el Consejo Ecofin, junto con la Comisión y con el Banco Europeo de Inversiones, estudien de qué forma pueden mobilizarse recursos necesarios del sector privado para financiar las actuaciones.

En el Libro Blanco se evaluaban las necesidades de inversión hasta el año 1999 en 220.000 millones de euros de los que se estimaban que la Unión Europea podría movilizar 90.000 millones, incluyendo las aportaciones de los estados miembros, pero no existe ni un fondo presupuestario ni una línea definida de crédito a aplicar.

De momento, el presupuesto comunitario no incorpora líneas adicionales a las que ya existen para dar cabida a estos proyectos y se considera que la participación privada va a ser decisiva. Lo que queda es estudiar qué fórmulas pueden establecerse para hacerla atractiva. En este sentido, una decisión política en la próxima cumbre de jefes de Estado puede ser determinante para impulsar los proyectos.

**Calendario.** Dado que España está interesada en impulsar con urgencia la construcción de las dos líneas de alta velocidad hacia la frontera y la Unión Europea ha dado su apoyo a los proyectos, el único problema que puede surgir es la coordinación con Francia para determinar el calendario de la llegada de la alta velocidad a la frontera por parte francesa. Por ello nuestro país está interesado en impulsar encuentros bilaterales.

Si las conexiones en alta velocidad son la estrella en los proyectos de grandes líneas transeuropeas, no parece que esté tan clara la tecnología que pueda utilizarse. Por lo menos José Borrell, ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en su comparecencia en el Parlamento abrió una nueva vía al afirmar que "empieza a tomar cuerpo la idea de que los futuros trenes de alta velocidad no serán trenes rueda-raíl, sino trenes de levitación magnética que pueden alcanzar velocidades en torno a los 400 km/h, con aceleraciones muy rápidas y muy adecuadas para comunicar zonas a distancias intensamente pobladas y a distancias de 300 kilómetros, como por ejemplo Berlín-Munich o Berlín-Hamburgo."

"La experiencia alemana", aseguró José Borrell, "nos llevará a reflexionar para conocer si nuestros proyectos ferroviarios deben seguir siendo concebidos en base a la tecnología raíl-rueda con motores de alto voltaje, lo que a fin de cuentas no es sino un tren convencional con mayor potencia de tracción, o si deberíamos estar atentos a la evolución de los trenes de levitación magnética". □



Más de la mitad de los proyectos que se construirán son ferroviarios.

En principio Francia no piensa extender la alta velocidad desde Burdeos hasta Dax y hasta Hendaya en un horizonte previsible, ya que para ellos es prioritario el eje París-Estrasburgo.

La propuesta de España es una conexión desde Madrid-Mediterráneo-arco de Lyon y valle del Ródano. No se trata únicamente de los 150 km que separan Barcelona de la frontera, sino de la conexión integral Madrid-Zaragoza-valle del Ebro-Cataluña-Pirineos. Según in-

formó el ministro de transportes José Borrell en el Parlamento el pasado día 3 de mayo, "España está ya trabajando en el tramo Zaragoza-Lleida, porque es una pieza estratégicamente importante del recorrido total, ya que sirve a la vez a la conexión País Vasco-Cataluña, Cataluña y Madrid, las conexiones con la Y vasca que sería a su vez parte de una cadena que, junto con la variante de Valladolid y el túnel del Guadarrama, articularán el territorio español a través de dos conexiones con Europa".

Para José Borrell, las prioridades en infraestructuras están claras y en su opinión España ha conseguido situarse bien en la lista europea de infraestructuras, "el problema es que sólo podrán realizarse mediante combinaciones óptimas de capital público y capital privado y a través del desarrollo de nuevos sistemas financieros que proyecten la inversión en plazos muy largos". Estas inversiones, según Borrell, "no pueden seguir pensándose que se pueden financiar en diez ni siquiera veinte años y hay que trabajar con escenarios financieros que desbordan las prácticas utilizadas hasta ahora".

De momento en Europa, según reconoció el ministro en el Parlamento, "la estabilidad financiera prima para los ministros de economía de los diversos países, quienes aseguran que los trabajos del grupo son interesantes, pero faltan los recursos" □