

# “L'eix central no és un caprici d'Aragó, és un projecte avalat per Europa”



El conseller d'obres Públiques, Urbanisme i Transport del govern d'Aragó, Afonso Vicente, defensa en aquesta entrevista el projecte de la Travessia Central dels Pirineus.

Afonso Vicente Barra (Saragossa, 1953), metge de professió, és conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport del govern d'Aragó des del 2007. En aquesta entrevista explica el projecte de tercer eix de transport, la Travessia Central dels Pirineus, que pugna per ser el centre neuràlgic del transport de mercaderies del sud-oest europeu.

**E**n quin moment es proposa l'Aragó l'impuls d'una Travessia Central dels Pirineus per fer-hi passar les mercaderies amb destinació a Europa?

—El projecte comença l'any 2001, i de seguida pren volada. El 2004, la

Comissió Europea ja va incloure la Travessia Central dels Pirineus (TPC) a la llista de trenta eixos transeuropeus de transport prioritaris en l'eix 16, que recull el sud-oest europeu que parteix d'Algesires, passa per Madrid, per Aragó i arriba fins a París i el nord

i l'est d'Europa. Des que Europa el va reconèixer, que s'han fet molts passos endavant: la UE, l'estat espanyol i el francès han aportat finançament per fer els estudis previs i el desenvolupament del projecte, i l'octubre del 2009 es va constituir l'Agrupació Europea d'Interès Econòmic per a l'impuls de la Travessia Central dels Pirineus.

—Enguany la Comissió Europea farà una revisió dels projectes prioritaris. L'eix mediterrani vol ser-hi, i l'estat espanyol sembla disposat a defensar-ne la presència. Això podria anar en detriment de l'eix d'Aragó?

—En absolut. Aragó té el convenciment absolut que aquest eix continua essent prioritari per a Europa, amb independència que també ho sigui l'eix mediterrani.

—**És, més enllà d'un projecte tècnic, un projecte polític d'Aragó?**

—En absolut. És un projecte ambició que comunica la península Ibèrica i el nord d'Àfrica amb Europa. Tan interessats com nosaltres hi estan el nord d'Àfrica, sobretot el Marroc, Andalusia, Castella - la Manxa, Extremadura, Madrid, el sud de França i, naturalment, Portugal. L'eix central no és un caprici d'Aragó, és un projecte avalat per Europa.

—**Els eixos atlàntic i mediterrani estan infrautilitzats en el transport de mercaderies, perquè no tenen l'amplada de via internacional. No seria més ràpid i més eficaç d'adaptar aquests dos eixos i, una vegada saturats, pensar en un tercer eix, en aquest cas la TCP?**

—Per a les mercaderies del sud d'Espanya i el nord d'Àfrica i de Portugal, sens dubte el viatge més raonable cap a Europa és per l'eix central. Però nosaltres mai no hem presentat l'eix d'Aragó contra cap altra proposta. No sé per què algú pot veure-hi confrontació. Defensem que tots els eixos són complementaris i, per tant, no ens molesta que pugui aparèixer un eix potent a la Mediterrània. No volem entrar en competència amb ningú. Amb tot, és cert que la Travessia Central dels Pirineus està en una situació més avançada que l'eix mediterrani, perquè ja ha estat reconeguda per la UE.

—**Aquest eix central és pensat per a competir amb el mediterrani i l'atlàntic en la captació del trànsit de mercaderies que entra pel sud d'Europa?**

—La competència, que no dic pas que no sigui bona, no ha de ser entre regions ni entre eixos i ports nacionals. Com a país, hem de competir amb ports del nord d'Europa i ser capaços que la mercaderia que s'adreça sobretot als ports del nord, per exemple Rotterdam, sigui captada al sud d'Europa per ser distribuïda. Hem de treballar conjuntament totes les regions per captar més trànsit de mercaderies i, per aconseguir-ho hem de millorar totes les nostres infraestructures, connectar millor tots els ports amb les plataformes interiors i ser més competitius perquè les nostres empreses puguin exportar en més bones condicions.

—**Avui, el mitjà de transport més competitiu a Europa en termes logístics, i també ambientals, és el ferro-**

**carril. I aquí és on fallen les infraestructures de l'estat espanyol, que no són al nivell europeu. Què proposa el projecte de Travessia Central dels Pirineus en aquest sentit?**

—El ferrocarril tot just arriba al 2,5% del transport de mercaderies. No es tracta de treure espai al camió, que és molt útil i resol molts problemes, sinó que es tracta que el creixement que necessitem per a millorar la competitivitat dels nostres ports sigui absorbit pel ferrocarril, més econòmic i més respectuós amb el medi. L'objectiu ha de ser que les empreses espanyoles puguin exportar en més bones condicions que les europees.

—**El projecte de Travessia Central apel·la a la necessitat de protegir ambientalment els Pirineus per reivindicar la necessitat del nou eix. Quins beneficis aportarà en aquest àmbit?**

—Avui, a través dels Pirineus hi passen aproximadament cent milions de tones de mercaderies, i el 97% van per carretera. Als nostres Pirineus, que estimem i volem mantenir d'una manera sostenible, hi posem 20.000 camions diaris per les carreteres, i això és insostenible. Hem de cercar maneres de fer passar les mercaderies que siguin més respectuoses. Aquest eix és proposat gairebé exclusivament per a mercaderies, amb una capacitat de transport de més de quaranta milions de tones per ferrocarril a través d'un túnel de baixa cota que passaria pels Pirineus centrals, d'una longitud aproximada de 45 km.

—**Els eixos de l'Atlàntic i de la Mediterrània oferirien una gran capacitat de transport de mercaderies per tren, d'uns 250 trens el dia, si tinguessin l'amplada de via adaptada als estàndards europeus. Aleshores, quin paper reservaríeu a aquests dos eixos?**

—Aquests dos eixos laterals són dedicats fonamentalment al transport de viatgers i a la gran velocitat, i ja estan saturats. La península Ibèrica necessita un pas complementari més, que aporti una nova possibilitat de transport a través del ferrocarril de mercaderies. Entenem que els eixos atlàntic i mediterrani se centren en el transport de viatgers i que aquest és el seu objectiu fonamental. Mentre no s'hagi fet la TCP, les mercaderies hauran de passar

per aquests dos eixos, però l'objectiu final és que hi hagi una alternativa per al transport de mercaderies per la Travessia Central.

—**És a dir, que Saragossa es convertiria en una mena de km 0 de mercaderies? També ho volen ser l'eix mediterrani i l'atlàntic, que no es conformen a transportar passatgers.**

—No tenim cap ànim d'entrar en polèmiques amb els altres territoris, nosaltres defensem un projecte de la península Ibèrica, de tot el sud-oest europeu pensat no tan sols per a nosaltres sinó per a tots els espanyols i els europeus.

—**La TCP compta amb el suport de l'executiu espanyol des de fa anys, mentre que l'eix mediterrani tot just comença a ser ara una prioritat oficial per a l'estat. Amb el suport institucional consolidat, quin pas ha de fer ara la TCP?**

—Nosaltres ja no hem de lluitar per ser reconeguts per la UE, ni tampoc per aconseguir finançament per estudiar el projecte, perquè ja el tenim. Ara la feina és avançar per tenir els traçats de la banda francesa i convèncer els francesos que aquest projecte també és interessant per a ells. Sempre parlem de la península, però el soci francès també hi ha d'estar d'acord.

—**I els convenceu?**

—Anem avançant. El sud de França veu claríssim que cal apostar per la Travessia, sobretot Aquitània, Migdia Pirineus i els Alts Pirineus, i París encara s'ho mira de lluny. Però el fet que ja s'hagi constituït l'Agrupació Europea d'Interès Econòmic i es vagin fent els estudis previs aplanarà molt el terreny per al sí de París.

—**Quin calendari heu previst perquè aquest eix central sigui una realitat?**

—A França es fa un debat públic amb les grans obres, que dura uns tres anys, de manera que si tot va bé l'any 2014 podrem començar el projecte constructiu. Fet i fet, podrà ser una realitat entre dotze i quinze anys. Paral·lelament, haurem d'anar posant al dia la nostra infraestructura, perquè no té sentit que els nostres trens s'hagin d'aturar a la frontera. No serveix de res tenir una bona infraestructura a Espanya si no ens podem connectar amb l'altra banda dels Pirineus.

*Gemma Aguilera*