



Autoridades como la consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, Isabel Bonig; el portavoz del grupo parlamentario popular en la comisión de Fomento del Congreso, Andrés Ayala; la delegada del Gobierno en la Comunitat Valenciana, Paula Sánchez de León; o el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Rafael Aznar, asistieron a la sesión del PE. Foto L. Dolz.

Inés Ayala: "El tercer hilo es una solución, exportable, que nos permite avanzar en el calendario"

El proyecto del tercer hilo, propuesto por la Generalitat Valenciana para el Corredor Mediterráneo, se convirtió ayer en el protagonista del seminario "Redes Transeuropeas de Transporte (2014-2020). El Parlamento Europeo decide", organizado por la Oficina del Parlamento Europeo en España en el Palacio de Congresos de Valencia. "El tercer hilo es una solución, exportable, que nos permite avanzar en el calendario", subrayó Inés Ayala, eurodiputada de Socialistas y Demócratas Europeos.

Estas palabras vinieron a refrendar las pronunciadas por la consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, Isabel Bonig, durante la inauguración del seminario: "El tercer carril es el punto de partida para que el Corredor Mediterráneo sea una realidad cuanto antes; será un revulsivo para impulsar la competitividad de nuestra economía y la creación de empleo".

Según Bonig, permitirá unir en ancho ibérico e internacional la red logística valenciana con cuatro de los cinco puertos de Interés General (Alicante, Castelló, Sagunto y Valencia) con el Corredor Mediterráneo y "permitirá que el tráfico de mercancías hasta la frontera francesa sea más competitivo, eficiente y sostenible medioambientalmente".

Es más, "en tiempos de restricción económica, hay que saber priorizar las infraestructuras e invertir en aquellas que crean riqueza y permiten incrementar la competitividad del territorio", insistió, por eso, "desde el Consell seguiremos defendiendo la ejecución prioritaria el Corredor Mediterráneo completo, desde Algeciras a Port Bou, dentro de la Red Transeuropea de Transporte posición compartida por todos".

Los eurodiputados presentes en la sesión recordaron que el tercer hilo sigue suscitando problemas de operatividad entre pasajeros y mercancías, sobre todo desde el sur de Castellón hasta Barcelona,

"aunque con su puesta en marcha conseguiríamos hacer presión en la frontera para que se realice la electrificación que necesitamos, porque sino las mercancías llegarán y se quedarán ahí detenidas; y derivaríamos mercancías de la carretera a la vía", apuntó Inés Ayala.

Otro de los temas centrales del debate generado en el seminario fue la necesidad de contar con el sector privado, para sufragar parte de las infraestructuras, y la urgente cooperación entre los Estados miembros para agilizar las gestiones administrativas de estructuras y operatividad.



Corredor Central

Además, se insistió en que el Corredor 16 no quede en el olvido. "El proyecto del Corredor Central no va a quedar diluido por el éxito del Corredor Mediterráneo o el Atlántico", apuntó Luis de Grandes, eurodiputado del Partido Popular Europeo, "es un análisis mezquino aquel que señala si se invierte en un corredor, como el de Galicia, no va a haber para el Corredor Mediterráneo. El Corredor Mediterráneo es el gran triunfador porque hoy tiene más viabilidad y potencialidad para captar recursos de las empresas privadas pero todos son importantes porque son todos del país".

Por otro lado, los profesionales del sector del transporte resaltaron la importancia de conseguir financiación. "Demandan un transporte flexible, a mejor costo y con plataformas más grandes que sean de interés europeo; piden que se valore el transporte por carretera, cada vez más penalizado y muestran su preocupación por la capacidad de la agencia europea ferroviaria y por los valores que debe de tener el transporte por ferrocarril", explicó el PE en sus conclusiones.

En cuanto al sector aéreo, ayer en Valencia se puso de relieve su preocupación por conocer la opinión de la Unión Europea sobre el futuro del sector, como medio de transporte y medio de futura creación de empleo, y se solicitó la creación de un "Libro Blanco" similar al que existía en 2001. Finalmente, se recordó que las conexiones marítimas "son imprescindibles" y no sólo deben contemplar el transporte de mercancías.