



2021

CLIPPING 2021 - PRENSA +

FEBRERO 2021

EL MERCANTIL VALENCIANO

Los ingenieros industriales piden agilizar el corredor cantábrico-mediterráneo

R.C.V. VALÈNCIA

■ Los Colegios de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja (Coiiar) y de la Comunitat Valenciana (Coicv) coinciden en reclaman al Gobierno central que agilice los planes estratégicos y de infraestructuras que permitan potenciar el conocido como corre-

dor cantábrico-mediterráneo. Los decanos, Salvador Galvey y Salvador Puigdengolas, respectivamente, inciden en que en el Reglamento del Parlamento y Consejo Europeo para el Mecanismo de Conectar Europa en el periodo 2021-2027 ya se incluía el tramo de Zaragoza-Pamplona/Logro-

ño-Bilbao, en el corredor atlántico, y el tramo de València-Sagunt-Teruel-Zaragoza, en el corredor mediterráneo.

«Esta inclusión resulta indispensable para conseguir cofinanciación de los fondos europeos», aseveran. Consideran también que «la potenciación del corredor

cantábrico-mediterráneo redundará en la mejora de la sostenibilidad mediante el aumento de la cota ferroviaria de transporte de mercancías y en la permeabilización del transporte en el cuadrante nororiental de la Península Ibérica mediante la conexión de los puertos marítimos de los dos corredores europeos en España, siguiendo las directrices de la UE».

Desde los colegios de ingenieros se solicita la aceleración de obras ya proyectadas como la electrificación a 25 KV de la línea

desde Sagunt hasta Zaragoza; la finalización de la terminal de mercancías de Zaragoza-Plaza, lado norte, para conectarla dirección Madrid, y dirección Castejón de Ebro; y la elaboración de los estudios y proyectos necesarios para que Zaragoza sea una Terminal de Autopista Ferroviaria.

Otras actuaciones son estudiar un nuevo trazado para tráfico mixto entre Sagunt y Teruel y ejecutar las obras de adecuación del tramo citado para conseguir una línea ferroviaria de altas prestaciones.

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Julio 2021

DIARIO DEL ALTO ARAGÓN



DIARIO DEL ALTO ARAGÓN

ALTO ARAGÓN

Impulsan una alianza que apoya un corredor por el Pirineo central

Varias entidades firman en Zaragoza una declaración de intenciones en defensa de ejes ferroviarios para mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa

HUESCA.- El Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, el Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza y la Asociación Aragón Exterior han firmado una declaración de intenciones para impulsar una Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios para la vertebración de la Península Ibérica y su conexión con Europa, que, entre otros proyectos, apoya un futuro nuevo corredor de altas prestaciones que atraviese el Pirineo por el centro desde Zaragoza, mediante un túnel de baja cota.

La nueva entidad se presentó ayer en Zaragoza, en la sede del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, y la previsión es hacer lo propio en Madrid el próximo otoño.

Salvador Galve, decano del Colegio de ingenieros, explicó que el proyecto "es el fruto del trabajo realizado por la Comisión delegada de Transporte y Logística del Colegio de Ingenieros Industriales". Junto a Galve, presentaron la Alianza la vicepresidenta del Consejo Aragonés de Cámaras, Berta Lorente; el presidente de la Asociación Aragón Exterior (Aragonex),



Representantes de las instituciones que impulsan la alianza.

Antonio Morlanes; el presidente de la Comisión de Transporte y Logística del Colegio de Ingenieros industriales, Luis Monge, o el vicepresidente de la Fundación España Eficiente Global, Manuel Oliete.

Salvador Galve aseguró que con este proyecto "se pretende cuadruplicar el transporte de mercancías por ferrocarril en la península, lo que obliga a desarrollar corredores de interior integrados en la red europea y

crear un nuevo corredor de altas prestaciones que atraviese el Pirineo por el centro desde Zaragoza mediante un túnel para unir las redes ferroviarias de España y Francia."

Por su parte, Berta Lorente destacó que "para todas las empresas aragonesas del sector logístico y de transporte, uno de los que tiene mayores posibilidades de crecimiento a corto plazo, los corredores ferroviarios representan una pieza cla-

ve para el incremento de su competitividad y sostenibilidad." -Antonio Morlanes incidió en la idea de que "está bien que haya un corredor mediterráneo, pero si hay otros corredores también, está mejor". Luis Monge, por su parte, puso en valor "el trabajo riguroso de los miembros de la Comisión, que se ha abierto no solo al ámbito de la ingeniería aragonesa sino de otras partes de España y del ámbito empresarial."

Tras esta "primera piedra", como apuntó Salvador Galve, se pretende que haya un acto de presentación en Madrid en otoño junto a otros organismos profesionales técnicos, instituciones, lobbies y empresas con el horizonte de "traspasar fronteras" y elevar esta iniciativa a Bruselas".

El objetivo final es crear una alianza multisectorial de entidades que quieren participar en la integración de toda la sociedad civil para el estudio, puesta en valor y ejecución de corredores ferroviarios de mercancías que unan los principales puertos y centros logísticos de la Península Ibérica desde el Sur por el Centro y Norte de Europa. ● D.A.

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Julio 2021

DIARIO DE TERUEL



Un 'lobby' aragonés presionará para que se agilice el Cantábrico-Mediterráneo

El Colegio de Ingenieros Industriales y otras entidades se unen para formar una Alianza Europea

F.J.M.
Teruel

Un lobby aragonés impulsado por el Colegio de Ingenieros Industriales y otras entidades presionará para que se agilice la construcción del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo por Teruel, así como otros corredores que confluyen en Aragón y la construcción de un túnel por los Pirineos para enlazar las redes españolas con las francesas. La denominada "Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios para la vertebración de la Península Ibérica y su conexión con Europa" se presentó ayer en Zaragoza y pretende funcionar como grupo de presión para el impulso de estas infraestructuras.

El decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, Salvador Galve, manifestó al término de la presentación de esta iniciativa que la agilización del corredor Cantábrico-Mediterráneo por Teruel va a ser una prioridad dentro de esta alianza, como una infraestructura de alta capacidad que dé impulso tanto al transporte de mercancías como de viajeros.

Galve aseguró que esta reivindicación ha de entenderse por el peso que tienen las mercancías en este eje, pero también por tratarse de la vía natural que enlaza el Cantábrico con el Mediterráneo para el transporte de viajeros, que se está desviando por Madrid con mejores prestaciones del servicio, tanto de precio como de tiempos de viaje.

Es uno de los corredores en cuyo impulso va a trabajar esta Alianza Europea que, como grupo de presión, va a estar encima de las instituciones y va a recabar apoyos en España y Europa para que se dé un impulso a los ejes de comunicación ferroviaria que acaban confluyendo en Aragón, y que a su vez se pueda disponer de una salida a Europa mediante un túnel que atraviese los Pirineos desde el principal HUB



logístico del sur de Europa que es Zaragoza.

La Alianza Europea está impulsada por el Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, el Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza y la Asociación Aragón Exterior, que han sido los primeros firmantes de la Declaración de Interés que se presentó ayer.

Se trata, según explicaron, de crear una alianza multisectorial de entidades que abarquen a toda la sociedad civil, para el estudio, puesta en valor y ejecución de corredores ferroviarios de mercancías que permitan unir los principales puertos y centros logísticos de la Península Ibérica desde el sur por el centro y norte de Europa.

Galve aseguró de que si son capaces de desarrollar estos corredores se va a vertebrar el terri-

torio porque junto a los ramales ferroviarios se asentarán plataformas logísticas y redes de todo tipo, de manera que se posicionará a esas zonas para que "haya actividad empresarial" y los inversores "puedan venir donde hay infraestructuras donde desarrollarse".

Potencial de desarrollo

La Declaración de Interés suscrita incide en el "gran potencial de desarrollo" que tienen estos corredores de interior, entre ellos el Cantábrico-Mediterráneo que pasa por Teruel, "con el objetivo de crear plataformas empresariales que generen actividad económica, logística e industrial y que contribuyan a la vertebración y reequilibrio de la Península Ibérica para el desarrollo de territorios con baja densidad, dispersión y envejecimiento de la po-

blación mediante Fondos Europeos de Compensación".

Galve aseguró que el desarrollo de estos corredores permitirá impulsar el desarrollo industrial y empresarial, y que a su vez favorecerá el desarrollo del transporte de viajeros de una forma sostenible, económica, rápida y segura. El decano de los ingenieros incidió en que la línea más corta entre Zaragoza y Valencia es por Teruel y no tiene sentido desviar el transporte por Madrid.

La Alianza engloba los principales corredores naturales que vertebran la Península Ibérica y que confluyen en Zaragoza, además de estar incluidos ya en la Red Transeuropea de Transportes TEN-T como Red Básica de Ferrocarriles: el Corredor Central Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza perteneciente a los corredores Atlántico y Mediterráneo;

el Corredor Cantábrico-Mediterráneo Sagunto-Teruel-Zaragoza-Bilbao, que une y vertebra el Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico desde la Comunidad Valenciana al País Vasco y Cantabria a través de Aragón, Navarra y La Rioja; el Corredor Atlántico que une y vertebra desde el norte y centro de Portugal, Galicia y Asturias por Castilla y León hacia el País Vasco y el Valle del Ebro; y el Corredor del Sudoeste Ibérico desde el sur de Portugal y Extremadura por Castilla-La Mancha hasta el Corredor Central.

Atravesar el Pirineo

A ello se suma la definición del proyecto y ejecución de una gran eje de transporte desde los puertos y centros logísticos del norte de África y sur de Europa hacia Francia y el Mar del Norte, y consecuentemente un corredor de altas prestaciones que atraviese el Pirineo partiendo de Zaragoza mediante un túnel de baja cota.

La vicepresidenta del Consejo Aragonés de Cámaras, Berta Lorente, puso énfasis en la vertebración que suponen estos corredores, que calificó de "fundamentales para el desarrollo logístico" y supondrán un impulso para plataformas como Platea en el caso de Teruel, dijo.

Por su parte, Antonio Morlaines, presidente de Aragonex, recaló que el desarrollo de estos ejes de comunicación de alta capacidad favorecen el desarrollo de la España vaciada.

Luis Monge, presidente de la Comisión de Transporte y Logística del Colegio de Ingenieros Industriales, recordó que se lleva tiempo trabajando en estos temas y aseguró que no había "nada más poderoso que una idea a la que le ha llegado el momento".

En otoño se hará un acto de presentación de esta Alianza Europea en Madrid y después la iniciativa se llevará a Bruselas.

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Julio 2021

HERALDO DE ARAGÓN



HERALDO

Nace Alianza Europea, un 'lobby' para posicionar Aragón como nudo ferroviario

● Coiiar, Aragonex y las Cámaras de Comercio impulsan este grupo de presión



ZARAGOZA. Apoyar el desarrollo de infraestructuras en torno a los cuatro corredores naturales que vertebran España –ya incluidos en la red transeuropea de Transporte– y situar Aragón en el centro de ese flujo de mercancías entre África y Europa es el objetivo de Alianza Europea. Una iniciativa que nace impulsada por el Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja (Coiiar) en colaboración con Aragonex, el Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza y el Colegio de Ingenieros de Caminos, entre otras entidades.

La declaración de interés de dicha Alianza se presentó ayer al ob-

jeto de que se firme a la vuelta del verano y presentarla en Madrid y Bruselas. Esta declaración es un paso previo a la constitución formal de la Alianza que, según sus impulsores, ya ha despertado el interés de grandes empresas nacionales, incluso algunas del Ibex 35.

Como grupo de presión, lo que pretende Alianza Europea es «posicionar a Zaragoza y a Aragón entre los principales corredores ferroviarios de mercancías que unan los puertos y centros logísticos de la Península Ibérica desde el sur por el centro y norte de Europa», destacó Salvador Galve, presidente de Coiiar. «El interés existe porque el puerto de Valen-

cia quiere estar aquí, el de Bilbao está buscando un emplazamiento cercano en Miranda», aclaró, para poder crear plataformas empresariales que generen actividad económica, logística e industrial y contribuyan a la vertebración de España. «Hay una demanda desde África de que se vertebrén estos corredores y se reparta la riqueza de otra manera», manifestó Manuel Oliete, que dirige la Fundación España eficiente y global, que intervino 'online' desde Madrid.

«Contribuir a cuadruplicar el transporte de mercancías por ferrocarril en la Península» es otro de los objetivos que persigue Alianza mediante el desarrollo de

corredores de interior integrados en la red europea y la creación de un nuevo corredor de altas prestaciones que atraviese el Pirineo por el centro desde Zaragoza como principal 'hub' logístico del sur de Europa mediante un túnel de baja cota». No se trata, explicó Galve, de recuperar la TCP sino abordar un proyecto mucho más amplio con los fondos de compensación. La declaración de interés de la nueva Alianza, presentada ayer, contempla el desarrollo de corredores naturales como el de Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza, el Cantábrico-Mediterráneo, el corredor Atlántico y el del Sudeste ibérico.

«Este es un proyecto con carácter económico y empresarial que busca el desarrollo de la España interior y que haya un flujo de desarrollo desde el Sur hacia el Norte motivando a las empresas para que se ubiquen en esos puntos estratégicos que nos interesan», destacó Antonio Morlanes, presidente de Aragonex. «Tras el pequeño fracaso que ha supuesto la Travesía Central por el Pirineo (TPC), que haya un corredor Cantábrico-Mediterráneo está bien, pero no significa que no pueda haber más para trabajar por esa España vaciada», añadió.

Además, el anuncio de esta Alianza llega justo un día después de que la Unión Europea informara que daba luz verde al mecanismo 'Conectar Europa 2021-2027' para financiar el desarrollo de las redes transeuropeas. Al respecto, Galve indicó que dicha aprobación por parte de Europa es «una buena señal» y el «momento idóneo» para Alianza Europa, dijo.

M. LORENTE

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Julio 2021

EL PERIÓDICO DE ARAGÓN

EL PERIODICO

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR TREN

Nace la Alianza Europea para lanzar los corredores ferroviarios

Defienden el potencial logístico de Aragón y Zaragoza

L. C. L.
ZARAGOZA

El Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, el Consejo Aragonés de Cámaras de Comercio, la asociación Aragón Exterior y la Universidad de Zaragoza son los primeros impulsores de la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios para la

vertebración de la península Ibérica y su conexión con Europa. Un lobby que pretende desarrollar los corredores ferroviarios que conectan Aragón con el resto de España, Europa y África, y que prevé contar con Zaragoza como principal hub logístico del sur de Europa. De momento, una «declaración de interés» a la que sus impulsores esperan que se sumen distintos organismos, públicos y privados, tanto de Aragón como de otras comunidades, y que prevén presentar en Bruselas.

«La idea es apoyar al Gobierno

de España en su obligación de aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril según las exigencias europeas», manifestó Salvador Galve, decano del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, al presentar la alianza. «Aragón, con Zaragoza, es el principal hub logístico del sur de Europa, y no lo decimos solo nosotros, sino que se confirma por el interés de las empresas para instalarse aquí y por la atención que prestan entidades como el puerto de Bilbao, el de Barcelona o Valencia», aseguró Galve.



Berta Lorente, vicepresidenta de Cámara Zaragoza, destacó que tener corredores unificados es «fundamental para el desarrollo logístico y empresarial» y recordó que el desarrollo de los corredores ayuda-

rá a «cuadruplicar el transporte de mercancías por tren». Desde Aragonex, Antonio Morlanes destacó que el objetivo es que España tenga «un mayor desarrollo empresarial y que este no se de solo en el litoral».

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Julio 2021

EL DÍA DE LA RIOJA



OPINIÓN

Diego Urdiales Torero

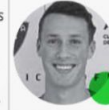
Optimismo, pese a todo.
El torero arnedano tiene varios compromisos cerrados y negocia otros pasillos, tras triunfar en Burgos. Urdiales se muestra optimista sobre el futuro del toro.



EL SEMÁFORO

Salvador Galve
Decano Colegio Ingenieros Industriales

Por la vía del desarrollo.
El Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja ha creado un 'grupo de presión técnico' para impulsar los corredores ferroviarios.



Jorge Herrando
Jugador de la UDL

Refuerzo para la defensa.
La UDL sigue reforzándose de cara a la pretemporada del próximo 19 de julio. La última incorporación llega en forma de cesión por parte de Osasuna.

El Día de La Rioja
VIERNES 16 DE JULIO DE 2021
2

LA RIOJA

INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN | CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD

C.B. / EL DÍA

El impulso al tren de alta velocidad en La Rioja puede venir desde Europa, donde se decide la financiación y la planificación de los grandes corredores, pero también desde la sociedad civil. Es, al menos, lo que pretende el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, con la puesta en marcha del proyecto 'Alianza Europea' para el desarrollo de corredores ferroviarios para la vertebración de la Península Ibérica y su conexión con Europa, una especie de lobby o grupo de presión técnico que busca apoyos para agilizar los corredores ferroviarios, singularmente los del Valle del Ebro, y planteará a Bruselas sus propias líneas de trazados y desarrollos.

«Hay una necesidad de salir a Europa por los Pirineos centrales», explica a *El Día de La Rioja* el decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, Salvador Galve, que matiza que esa conexión con el resto del continente por Aragón beneficiaría a todo el Valle del Ebro y al corredor Cantábrico-Mediterráneo, en el que se incluyen los tramos riojanos.

Los impulsores de esta alianza, que busca nuevos 'socios' en el ámbito técnico, universitario y económico, pero no en la política, hicieron su presentación en sociedad recientemente, pero tienen ya trazada una hoja de ruta en la que figura crear una asociación, con sede en Madrid, y presentarse en Portugal y Bruselas. El objetivo es conseguir apoyos para dar un impulso al corredor Cantábrico-Mediterráneo, que une y vertebrará los corredores Mediterráneo y Atlántico desde la Comunidad Valenciana al País Vasco y Cantabria a través de Aragón, Navarra y La Rioja.

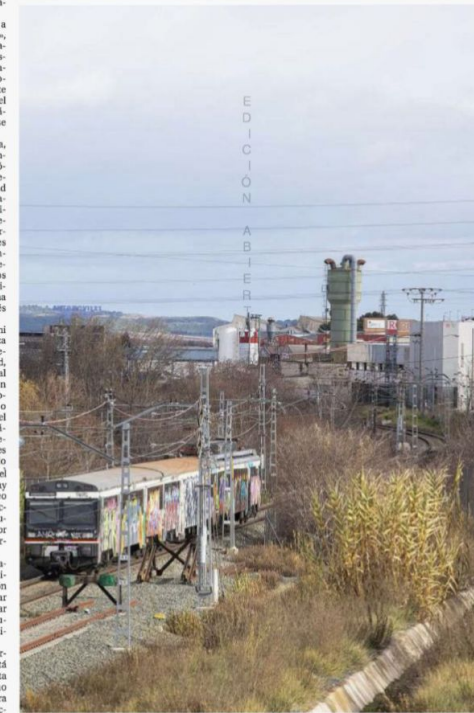
Como apunta Salvador Galve, ni Aragón ni La Rioja tienen la fuerza institucional y política que sí tienen otras comunidades en Madrid, por lo que resulta fundamental conseguir la unión de intereses con otras regiones como País Vasco, Comunidad Valenciana, Navarra o Cantabria, a las que les interesa el impulso del eje ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Como ingenieros industriales, los impulsores de la 'Alianza' buscan el desarrollo económico e industrial del Valle del Ebro, dado el gran interés que hay en los puertos del Mediterráneo por encontrar salidas a sus productos hacia el centro y el norte de Europa, y de Valencia y País Vasco por crear plataformas logísticas y puertos secos en Teruel y Miranda.

La puesta en marcha de esta plataforma prácticamente ha coincidido con el visto bueno de la Unión Europea al Mecanismo Conectar Europa 2021-2027, para financiar redes transeuropeas y que incluyen al corredor Cantábrico-Mediterráneo, en el que está La Rioja.

«Es una noticia importante, porque se confirma que La Rioja está en la red global y se abre la puerta a una financiación con la que no contábamos años atrás», asegura el director general de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, Vi-

Un lobby técnico busca apoyos para impulsar el corredor ferroviario riojano

El reciente refrendo de Bruselas da seguridad para evitar parones. El Gobierno regional espera encarrilar en breve con el Ministerio el trazado Logroño-Pancorbo



Un tren sale de Logroño en dirección a Zaragoza en las proximidades del polígono industrial de La Portalada. JOSCA SOLIZOZANO

cente Urquía, que se muestra enormemente satisfecho de que los trámites de los tramos riojanos de la alta velocidad, Castejón-Logroño y Logroño-Miranda de Ebro por Pancorbo, estén encarrilados, tras años de parálisis. Urquía no oculta que son infraestructuras que tardarán años en verse y no duda de que, en su momento, la presidenta Concha Andreu pedirá reunirse con la nueva ministra de Transportes, Raquel Sánchez, para solicitar un impulso a los trámites.

La variante de Rincón podría licitarse en 2022 si se solventan las catas en La Charca

Lo más avanzado es el proyecto del tramo de 9 kilómetros de la Variante ferroviaria de Rincón de Sotos, adaptada a velocidades de 200/220 por hora, prácticamente concluido para poder licitar obras en 2022. Hay, eso sí, un asunto pendiente que es la realización de unas catas en la zona de La Charca, que precisan de la autorización del Ayuntamiento de Rincón y de los propietarios de los terrenos. «Nadie entendería que no se facilitase la realización de esas catas», apunta Vicente Urquía.

OBJETIVO, PANCORBO. En el caso del estudio informativo del tramo Castejón-Logroño, la previsión que maneja el Gobierno regional es que pudiera recibir la aprobación provisional a final de año. Y aunque es la parte más retrasada, el director general confía en que el Ministerio vea con buenos ojos la propuesta planteada por La Rioja, con consenso de los grupos políticos y los agentes sociales, se lleve el tramo oeste del corredor desde Logroño a Pancorbo, en lugar a Miranda como se planteó en su día.

Vicente Urquía señala que el Ministerio tienen que decidir si da el visto bueno y lo tramita como estudio informativo directamente o con la nueva figura del estudio de viabilidad, que es previo al informativo.

El Día de La Rioja
VIERNES 16 DE JULIO DE 2021
4

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Julio 2021

DIARIO DE TERUEL



DIARIO DE TERUEL

NACE UN LOBBY PARA IMPULSAR LAS INFRAESTRUCTURAS QUE PERMITAN CONECTAR CON EUROPA POR LA COMUNIDAD

Aragón busca alianzas para impulsar el ferrocarril dentro de su estrategia logística

El Cantábrico-Mediterráneo figura entre los corredores prioritarios para enlazar con el Levante

F. J. M.
Teruel

Aragón busca alianzas para impulsar los corredores ferroviarios que confluyen en su territorio, entre ellos el Cantábrico-Mediterráneo por Teruel, dentro de la estrategia de desarrollo logístico en torno a Zaragoza como gran núcleo de comunicaciones. El Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja es quien ha tomado la iniciativa junto con el Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza y la Asociación Aragón Exterior. El Cantábrico-Mediterráneo figura entre los corredores prioritarios a desarrollar para enlazar con el Levante.

El decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, Salvador Galve, asegura que se trata de que el eje que discurre entre Sagunto, Teruel, Calamocha y Carriena pueda desarrollarse industrialmente al igual que el eje que va del Valle del Ebro hacia Logroño y Navarra.

Galve comenta que el corredor ferroviario por Teruel tiene un gran potencial porque el transporte de mercancías se ha multiplicado por diez solo con las primeras actuaciones que se han realizado para la mejora de la línea convencional, y recalca que potentes firmas internacionales como Cosco están apostando por ese eje, de manera que urge avanzar en la construcción del corredor de alta capacidad de doble vía y electrificada.

El decano de los ingenieros indica que una de las líneas de trabajo de la alianza que se está impulsando será precisamente insistir en la urgencia de que se haga ese corredor de alta capacidad, después de quince años de haberse comprometido el Estado a hacerlo, y tras las vicisitudes por las que han pasado los estudios informativos de los dos tramos en los que está dividido: el Teruel-Zaragoza, que se ha retomado ahora tras pasar años en el cajón, y el Teruel-Sagunto, que caducó y ha vuelto a salir a información pública.

Galve recuerda que la reivindicación del corredor Cantábrico-Mediterráneo es algo que está tanto en la agenda del Colegio de Ingenieros, al igual que del Consejo de Cámaras de Aragón, desde hace tiempo, y que con la alianza que se está impulsando ahora se pretende fundamentar más el desarrollo de esta infraestructura junto con otros corredores que acaban confluyendo en la Comunidad Autónoma.

La iniciativa, que se ha presentado este mes de julio y que en otoño se dará a conocer en Madrid, se denomina la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios para la verificación de la Península Ibérica



Un transporte de mercancías procedente de Valencia estacionado en la estación de tren de Teruel

la sociedad civil para avanzar en su consecución. El decano de los ingenieros explica que la reivindicación del corredor que pasa por Teruel, que es estatal puesto que enlaza los puertos del Levante con los del Mediterráneo, adquiere más fuerza dentro de esta iniciativa tras la Declaración de Intenciones que el Colegio, el Consejo de Cámaras, la Universidad de Zaragoza y la Asociación Aragón Exterior suscribieron el pasado 9 de julio en Zaragoza.

En dicha declaración los firmantes apuestan por la integración de todos los agentes sociales para el "estudio, puesta en valor y ejecución de los corredores ferroviarios de mercancías que unan los principales puertos y centros logísticos de la Península Ibérica desde el Sur por el Centro

y Norte de Europa". Plantean para ello el impulso de los corredores naturales de interior que atraviesan las regiones con gran potencial de desarrollo de la Península Ibérica, entre ellos el transversal que enlaza el Puerto de Valencia con el de Bilbao y que pasa por Teruel dentro de lo que es el eje ferroviario Cantábrico-Mediterráneo.

Junto a este corredor se plantea el Corredor Central, el Corredor Atlántico y el Corredor del Sudoeste Ibérico, que al final confluyen en Zaragoza. La intención según la declaración es contribuir de esta manera a la definición de un proyecto y su ejecución de un Gran Eje de Transportes desde los Puertos y Centros Logísticos del Norte de África y Sur de Europa hacia Francia y el Mar del Norte.

Es un corredor que discurriría por el interior de la Península Ibérica y que permitiría la salida a Europa a través de un futuro nuevo corredor de altas prestaciones que atravesase el Pirineo del centro partiendo desde Zaragoza. Plantean este municipio como "principal HUB logístico del Sur de Europa", desde donde tendrían salida las mercancías procedentes tanto del conjunto del país como de Portugal y el norte de África mediante un túnel de baja cota por el centro de los Pirineos hacia el eje que une Toulouse en Occitania con Burdeos en Nueva Aquitania. Desde allí las mercancías podrían continuar hacia París y el Norte de Europa, y todo ello en el marco del desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

LOS CORREDORES A IMPULSAR DESDE LA ALIANZA

Corredor Central

El Corredor Central Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza, perteneciente a los corredores Atlántico y Mediterráneo, parte desde Andalucía por el centro de la Península hasta Aragón y desde allí a los puertos de Cataluña y el País Vasco. Es determinante para la definición y ejecución de un gran eje de transporte desde los puertos y centros logísticos del Norte de África y el Sur de Europa hacia Francia y el Mar del Norte.

Corredor Cantábrico-Mediterráneo

Este corredor Sagunto-Teruel-Zaragoza-Bilbao une y vertebraba, según la Alianza Europea, el Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico desde la Comunidad Valenciana al País Vasco y Cantabria a través de Aragón, Navarra y La Rioja. Permite impulsar el tráfico de mercancías entre los puertos de ambos mares y debería conllevar el desarrollo industrial y logístico a su paso por la provincia.

Corredor Atlántico

El Corredor Atlántico une y vertebraba desde el norte y el centro de Portugal, Galicia y Asturias por Castilla y León hacia el País Vasco y el Valle del Ebro. Al igual que el resto de los corredores que pretenden impulsar la Alianza Europea buscando aliados, permitirá impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril para liberar tráfico de las carreteras y cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Corredor del Sudoeste Ibérico

Discurre desde el sur de Portugal y Extremadura por Castilla-La Mancha hasta el Corredor Central. Desde Zaragoza, como principal hub logístico del Sur de Europa, se impulsaría un corredor de altas prestaciones que atravesase el Pirineo mediante un túnel de baja cota que enlace con el eje que une Toulouse en Occitania con Burdeos en Nueva Aquitania para seguir hacia París y el Norte de Europa.

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Julio 2021

DIARIO DE TERUEL



ENTREVISTA SALVADOR GALVE DECANO DEL COLEGIO DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE ARAGÓN Y LA RIOJA

F. J. M. Teruel

El decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, Salvador Galve, asegura que desde la Alianza Europea que se está impulsando podrá hacerse un seguimiento del estudio informativo del corredor ferroviario entre Teruel y Sagunto para que no vuelva a apartarse, y hacer ver en Madrid que la línea más recta para unir Zaragoza con Valencia se traza por la provincia turolense.

- ¿Por que han decidido crear la Alianza Europea para el desarrollo de los corredores ferroviarios?

- En 2018 promovimos un manifiesto para el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de Aragón y el Valle del Ebro que tuvo distintas adhesiones, pero al final nos dimos cuenta que como Aragón tenemos poca relevancia para pedir determinadas cosas, entre ellas el famoso corredor Cantábrico-Mediterráneo, entonces lo que hemos decidido es hacer lo mismo pero buscando alianzas fuera de Aragón como los colegios de Valencia y Bilbao y sus puertos.

- ¿Han cerrado ya esas alianzas para conformar esta asociación que quieren impulsar ahora?

- Sí, sí, hemos hablado ya y la única duda que teníamos era cómo lo cristalizábamos. La idea ha sido hacer una Declaración de Interés y constituir una Alianza con el objetivo de crear una asociación europea con sus estatutos para que sea un grupo de trabajo técnico que ayude a tomar decisiones a nivel europeo si podemos unimos a grupos o entidades con el mismo perfil multisectorial.

- ¿Quiénes más van a estar finalmente en ella?

- Va a haber gente de Lisboa, portugueses, y queremos buscar alianzas en Francia, que es la pata más difícil, para presentar un proyecto transnacional que es lo que realmente tiene sentido en Bruselas que es donde puedes ir a pedir apoyos e inversiones.

- ¿Tras la presentación de la Declaración de Interés, cuál va a ser el siguiente paso?

- Ahora vamos a buscar adhesiones al manifiesto y hacer una presentación de la Asociación este otoño en Madrid ya con estatutos y todo cerrado.

- ¿La presentarán después en Europa?

- Como asociación plantearemos reuniones con eurodiputados y con quien correspondía, serán ya actuaciones desde el nivel técnico para presentar proyectos e ideas, y para presentar trabajos. Son temas a trabajar ya, pero lo que tenemos claro es que esto no muera con la legislatura.

- ¿Sería un lobby similar al de Ferrmed, el del corredor Mediterráneo?

- Bueno, es parecido, pero allí están con terceros carriles y aquí estamos con ralles de piedra. No queremos ser Ferrmed, pero tenemos un proyecto mejor que el de ellos, no queremos que la gente diga que queremos competir con ellos. Por el contrario hay un eje que es por la zona de Zaragoza

“Haremos seguimiento del estudio del Teruel-Sagunto para que no se duerma”

“Políticamente tenemos que hacer ver que la línea más recta para unir Zaragoza y Valencia es por la provincia”



Salvador Galve, decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja

hacia Lérida que habría también que mejorarlo y va a Barcelona, y luego tenemos también la parte del Cantábrico-Mediterráneo que también va a Valencia.

- En realidad el Mecanismo Conectar Europa plantea el eje Sagunto-Teruel-Zaragoza como un ramal del Corredor Mediterráneo.

- Eso a nosotros ya nos vale, no hay un corredor Cantábrico Mediterráneo como tal pero sí que hay un ramal que está metido en el del Mediterráneo y otro en el Atlántico. Ocurre que el estudio del Teruel-Sagunto ha estado siempre vetado por ERC, porque buscan lobbys o pagan estudios

jurídicos para molestar a los demás. Nosotros como ingenieros vamos a pedir que se siga realizando el estudio del Teruel-Sagunto e iremos a ver a la ingeniería, pediremos audiencia, haremos un seguimiento del proyecto para que las cosas no se duerman.

- ¿Tiene sentido que sigamos sin nada del corredor de altas prestaciones más de quince años después de haberlo anunciado el Gobierno central?

- No tiene sentido, estamos hablando de un trazado de finales del siglo XIX. Lo que ocurre es que las cosas en democracia se pactan entre los partidos. Tampoco es una casualidad que entre

Zaragoza y Valencia la autovía se haya acabado en el 2008 y por la Expo, si no, no se acaba, y eso fue después de 33 años de democracia. Eso no tiene sentido, al igual que entre Zaragoza y Valencia haya tanta distancia, algo que ahora se mide en tiempos.

- ¿De qué manera la Alianza podrá presionar en Madrid para que esto cambie de verdad?

- Con nuestros medios y posibilidades. Muchas veces hay que ayudar a tomar decisiones, sobre todo a definir las cosas. Nuestro objetivo es definir los proyectos. Por ejemplo, políticamente tú tienes que decir que la línea más recta para unir Zaragoza y Valencia

por tren es por Teruel; son apenas 300 kilómetros, más cerca incluso que de Zaragoza a Madrid y Barcelona. ¿Por qué estamos tan leños?, obviamente porque no tenemos la fuerza ni la presión, y los valencianos tienen unas ganas de venir aquí que ni te lo imaginas. El Puerto de Valencia es el que está empujando realmente el corredor ferroviario, por eso tenemos que ir con otros a Madrid.

- Y no solo para mercancías sino para viajeros, porque a veces parece que solo se plantea para lo primero, ¿no?

- Lo que nosotros decimos es que si no hay desarrollo industrial y actividad económica, no puede haber habitantes en la España vacía. Lo que pretendemos a través de los grandes corredores ferroviarios es atraer actividad económica y luego viajeros por supuesto. Pero de Zaragoza a Valencia tenemos 300 kilómetros y cinco horas de trayecto ahora mismo, y sin embargo si vas por Madrid son cuatro horas haciendo un cambio de AVE. Nosotros lo que queremos es que de Zaragoza a Valencia haya un tren que tarde tres horas o tres horas y cuarto, que compita con la carretera en tiempo, que no es pedir demasiado.

- ¿Urge hacer la doble vía electrificada?

- Sí, sí, sí, eso está claro, para que haya un corredor tiene que haber doble vía electrificada que es lo que se está planteando en los estudios informativos. Claro, si nos vamos a 3.000 o 4.000 millones nos podrán a la cola, pero si hacemos todos un poco de fuerza y dentro de esa fuerza están empresas valencianas, el Puerto de Valencia, el colegio de Ingenieros de Valencia y otros, pues a lo mejor nos hacen más caso.

- Mientras no se vea como un corredor estatal hay poco que hacer, porque 3.000 euros para una infraestructura que vertebrará el Estado no es tanto.

- Yo he visto en Alicante una presentación de Ferrmed de 53.000 millones de euros, que luego les darán lo que les den. De Zaragoza a Valencia hay que hacer un corredor que lo están demandando todos los operadores, hasta el grupo chino Cosco estaba detrás de eso, que haya un corredor Sagunto-Somport-Burdeos, eso está clarísimo.

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Septiembre 2021

ACTUALIDAD DE LAS EMPRESAS ARAGONESAS

ACTUALIDAD DE LAS EMPRESAS ARAGONESAS

LA ALIANZA EUROPEA

Nace la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios

El Colegio de Ingenieros industriales de Aragón y La Rioja fue el escenario de los primeros pasos de la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios para la vertebración de la Península Ibérica y su conexión con Europa. Un trabajo, que como afirmó Salvador Galve, decano del Colegio, "es el fruto del trabajo realizado por la Comisión delegada de Transporte y Logística del Colegio de Ingenieros Industriales en el que están representadas también el Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza o el Colegio de Ingenieros de Caminos, entre otros".

En el acto de presentación participó el propio decano del Colegio de Ingenieros industriales de Aragón y La Rioja, la vicepresidenta del Consejo Aragonés de Cámaras, Berta Lorente, Antonio Morlanes, presidente de la Asociación Aragón Exterior (Aragonex), Luis Monge, presidente de la Comisión de Transporte y Logística del Colegio de Ingenieros industriales o Manuel Oliete, vicepresidente de la Fundación España Eficiente Global.

Salvador Galve explicó que con este proyecto "se pretende cuadruplicar el transporte de mercancías por ferrocarril en la península, lo que obliga a desarro-



llar corredores de interior integrados en la red europea y crear un nuevo corredor de altas prestaciones que atraviese el Pirineo por el centro desde Zaragoza mediante un túnel para unir las redes ferroviarias de España y Francia."

Por su parte, Berta Lorente, vicepresidenta del Consejo Aragonés de Cámaras, destacó que "para todas las empresas aragonesas del sector logístico y de transporte, uno de los que tiene mayores posibilidades de crecimiento

a corto plazo, los corredores ferroviarios representan una pieza clave para el incremento de su competitividad y sostenibilidad."

Antonio Morlanes, presidente de Aragonex incidió en la idea de que "está bien que haya un corredor mediterráneo, pero si hay otros corredores también, está mejor". Luis Monge, presidente de la Comisión de Transporte y Logística del Colegio de Ingenieros Industriales quiso poner en valor "el trabajo riguroso

de los miembros de la Comisión, que se ha abierto no solo al ámbito de la ingeniería aragonesa sino de otras partes de España y del ámbito empresarial."

Tras esta "primera piedra", como explicó Salvador Galve, se pretende que haya un acto de presentación en Madrid en otoño junto a otros organismos profesionales técnicos, instituciones, lobbies y empresas con el horizonte de "traspasar fronteras" y elevar esta iniciativa a Bruselas".

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Octubre 2021

HERALDO DE ARAGÓN

Heraldo de Aragón | Miércoles 6 de octubre de 2021

ARAGÓN | 19

Un 'lobby' reivindica de nuevo un paso ferroviario por el Pirineo central

● Colegios profesionales y cámaras de comercio lo defenderán en Madrid

● Apuestan por cuadruplicar el volumen del transporte de mercancías por tren

HUESCA. La TCP (Travesía Central del Pirineo) es la única apuesta de los empresarios aragoneses para el transporte de mercancías por tren, según quedó claro ayer en la presentación en Huesca de la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios que vertebran la Península Ibérica y su conexión con Europa. Este eje de nueva creación, para el que Francia llegó a redactar hasta siete propuestas de paso, quedó olvidado tras haber formado parte del paquete de infraestructuras consideradas prioritarias por Europa.

Alianza Europa es un 'lobby' impulsado por el Colegio de Ingenieros industriales de Aragón y La Rioja (Coiar), el Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón y la Asociación Aragón Exterior.

Se creó en julio de 2021 con el objetivo de impulsar el desarrollo de corredores ferroviarios para la vertebración de España y Portugal y su conexión con Europa. Ya cuenta con el respaldo de los colegios técnicos de Valencia, Navarra, Bilbao y las organizacio-

nes técnicas y camerales del sur. «Queremos incorporar a los portugueses para buscar esa unión de corredores con Zaragoza como centro logístico y situarnos para conseguir los objetivos que la Agenda 2030 en Europa nos ha pedido», señaló Salvador Galve, decano del Coiiar.

Promotores

El portavoz colegial explicó que si se cuadruplica el transporte de mercancías por ferrocarril podemos pensar en «poner la bases y crear ese corredor que una los ferrocarriles de Francia y España a través de un eje con una travesía central de gran capacidad por el Pirineo». «Queremos constituir una estructura jurídica, que será una asociación en las que los colegios y las cámaras seremos promotores para posicionarnos en Madrid», apostilló.

El decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Javier Mozota, resaltó que «las dos únicas comunicaciones ferroviarias que tenemos con Europa desde Algeciras son los dos extremos del Pirineo, y todos sabemos que están colapsados». Según explicó, la salida a Francia por Gerona no tiene más que un eje que es trasversal y llega a Luchón para ir en dirección París, de manera que la apuesta por el Pirineo de Huesca parece clara. «Debemos tener un criterio común, conjugarlo y plantearlo ante la administración para que esta defienda el proyecto ante Europa», manifestó.

Mozota añadió que «para poder competir hay que estar bien situado y eso significa que hay que disponer de vías de comunicación, por carretera o por ferrocarril, y es fundamental que el transporte sea rápido, económi-

co y seguro para el desarrollo y para que el territorio no esté despoblado».

Hay tiempo hasta 2023

Este grupo de presión considera que lo más urgente, desde el punto de vista técnico, es definir por dónde puede ir una travesía central, con un túnel de baja cota y hablar con Francia para ver por dónde puede pasar esa conexión. «Pero lo que está claro es que tiene que discurrir por Zaragoza y Huesca, que son las dos plataformas del norte de Aragón por las que tiene que circular ese corredor», apostilló Galve.

El presidente de la Cámara de Comercio de Huesca, Manuel Rodríguez Chesa, señaló que hay plazo hasta 2023 para reincorporar el eje en las obras de carácter europeo «y ese es el objetivo que vamos a intentar conseguir». Recordó que las cámaras ya defendieron a partir de 2002 esta conexión, «una reivindicación que se perdió al no incluirse en 2008 como eje prioritario en la red europea de transportes».

ISABEL G. MACÍAS

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Octubre 2021

DIARIO DEL ALTO ARAGÓN

“Se trata de animar a la Administración a reivindicar la Travesía Central”

La Alianza Europea para el desarrollo de corredores se presenta en Huesca

M. J. Lacasta

HUESCA. Hasta el año 2023 hay tiempo para conseguir que la Travesía Central del Pirineo (TCP) vuelva a ser un eje prioritario de la Red Transeuropea de Transportes (donde estuvo incluida entre 2003 y 2011), y con ese objetivo trabaja la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios para la vertebración de la Península Ibérica y su conexión con Europa que, tras dar sus primeros pasos y lograr diversas adhesiones, ayer se presentó en la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Huesca.

Se trata de un lobby, impulsado por el Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja; el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de

Aragón; el Consejo Aragonés de Cámaras; la Universidad de Zaragoza; y la Asociación Aragón Exterior, que pretende, con el proyecto que abandera y quiere impulsar, cuadruplicar el transporte de mercancías por ferrocarril en la península. Este objetivo obliga a desarrollar corredores interiores, en concreto el Corredor Central para unir los puertos de Andalucía por el centro peninsular hasta Aragón, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, el Corredor Atlántico y el Corredor del Sudoeste Ibérico desde el Sur de Portugal y Extremadura hasta el Corredor Central. Todos estos ejes confluían en Zaragoza, como principal “hub” logístico del Sur de Europa, para construir desde la capital aragonesa y pasando por Huesca un eje ferroviario de al-



José Javier Mozota, Manuel Rodríguez Chesa y Salvador Galve presentaron ayer la Alianza en Huesca.

tas prestaciones hacia Francia, atravesando el Pirineo mediante un túnel de baja cota. Se trata, en definitiva, de definir primero y defender después ante instituciones y administraciones, la ejecución de un gran eje de transporte de mercancías por ferrocarril desde los puertos y centros logísticos del Norte de África y Sur de Europa hacia Francia y el Mar del Norte, atravesando el Pirineo central.

El presidente de la Cámara de Comercio de Huesca, Manuel Rodríguez Chesa, que recordó el apoyo cameral desde hace años al desarrollo de infraestructuras de comunicación, en especial a la TCP, puso el acento en que los

pasos transfronterizos del País Vasco y Cataluña están colapsados. Se trata ahora -añadió- de que la Alianza, “de alguna forma, anime a la Administración a reivindicar definitivamente la TCP”.

Por su parte, el decano de la demarcación de Aragón del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, José Javier Mozota, dijo que “para poder competir hay que estar bien situado y eso significa que hay que disponer de vías de comunicación, bien por carretera o por ferrocarril, y es fundamental que el transporte sea rápido, económico y seguro para el desarrollo y para que una sociedad no esté despoblada”.

Salvador Galve, decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, que incidió en la importancia de contar con plataformas logísticas como las de Aragón, aseguró que el actual es un “momento dulce porque hay fondos europeos”. Y resumió que desde la Alianza “tendremos que ayudar al Gobierno a definir estos corredores; tendremos que ser capaces de decir por dónde tiene que pasar una Travesía Central, no podemos quedarnos en Aragón discutiendo por dónde va. Los más urgentes es hablar con los franceses a ver cómo hacemos esa conexión”, dijo. ●

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Octubre 2021

DIARIO DE TERUEL



Una alianza defiende canalizar el transporte de mercancías por el Pirineo central

Los colegios profesionales de ingeniería industrial y de caminos y las cámaras de comercio están en la tarea

EFE
Huesca

Colegios profesionales de ingeniería industrial y de caminos y cámaras de comercio de Aragón han dado los primeros pasos junto a organizaciones homólogas del país para la constitución de una Alianza Europea que se plantea como principales objetivos el desarrollo de los corredores ferroviarios de la España interior y su conexión con la UE mediante un paso de gran capacidad por el Pirineo de Huesca.

Así lo defendieron ayer responsables de estas organizaciones en una jornada de trabajo llevada a cabo en la Cámara de Comercio de Huesca en la que se ha dado a conocer un manifiesto que expone sus reivindicaciones, que en última instancia apuesta por cuadruplicar el volumen del transporte de mercancías por ferrocarril.

Promotores

En concreto, los promotores de esta alianza proyectan apoyar al Gobierno en la definición y mejora de los corredores ferroviarios necesarios que unan los principales puertos y centros logísticos de la Península Ibérica con el centro y el norte de Europa.

Por esta razón, uno de los ob-

jetivos principales de la alianza, que se asentará en Madrid una vez constituida como asociación, es lograr, antes de finales de 2023, la integración en la red europea de transportes de un túnel ferroviario de baja cota a través del Pirineo central. En declaraciones a los medios, uno de los ponentes, el decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Aragón, Javier Mozota, insistió en la necesidad de este nuevo paso ante la situación de colapso que sufren los de Irún y La Junquera y el ínfimo porcentaje de mercancías que se transportan por ferrocarril frente al realizado por carretera, que aglutina en la actualidad un 98 % del total.

Corredor central

En este sentido, la alianza defiende el desarrollo de un corredor central que una los puertos andaluces con Zaragoza y el Pirineo; el corredor Cantábrico-Mediterráneo a través también de la Comunidad aragonesa; y el corredor Atlántico, de unión de Valencia con Cantabria y el País Vasco.

Además, un segundo corredor Atlántico se abriría paso desde los territorios de Portugal, Galicia y también el País Vasco hacia el valle del Ebro, mientras el denominado corredor del Sudoeste

ibérico enlazaría el sur de Portugal y la Comunidad de Extremadura con el eje central en dirección a Aragón.

Todos estos corredores tendrían su punto de destino último en las ciudades aragonesas de Zaragoza y Huesca, desde donde se abriría un eje de gran capacidad en dirección hacia el territorio de Francia y el Mar del Norte a través de un túnel de baja cota por el Pirineo central. "Es fundamental un transporte rápido, económico y seguro", resaltó Mozota, para quien "para que haya un desarrollo económico y social de un territorio y de un país hace falta accesibilidad para las empresas".

En este mismo sentido se pronunció ante los medios el decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón, Salvador Galve, que incidió en la necesidad de potenciar las plataformas logísticas en un "momento dulce" como el actual para la captación de fondos europeos con el fin de destinarlos a promover la construcción de un túnel ferroviario de baja cota por el Pirineo central.

A su juicio, "lo más urgente es hablar con los franceses sobre esta conexión, pero lo que está claro es que debe de pasar por Zaragoza y por Huesca".

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Noviembre 2021
DIARIO DE TERUEL



Acciona participa en el concurso de acceso al Nudo Mudéjar

Alicia Royo
Teruel

Acciona Energía, el mayor operador mundial de energías limpias con más de 11 gigavattios (GW) instalados en propiedad en las principales tecnologías renovables, participará en el concurso público para la adjudicación, mediante régimen de concurrencia competitiva, de 1,3 GW de capacidad de acceso de evacuación a la red de transporte en el Nudo Mudéjar 400 kV afectado por el cierre de la central térmica de Andorra.

El consejero delegado de Acciona Energía, el alcañizano Rafael Mateo, confirmó este viernes que la compañía presentará el proyecto el próximo 7 de enero durante su participación como invitado de honor en la inauguración de la nueva sede del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja (COIAR) en Teruel, ubicada en el número 3 de la avenida de Segorbe.

Acciona Energía aspira a concursar por una parte de la conexión que quedó liberada tras el cierre de la central térmica de Endesa en Andorra, en la que Mateo comenzó su andadura profesional en 1982 y de la que llegó a ser director antes de ser nombrado director de Producción de Endesa Generación con responsabilidad sobre todas las centrales productivas.

Mateo no quiso desvelar los detalles del proyecto, en el que todavía están trabajando, pero avanzó que contempla varios tipos de energía renovable y que incorpora el componente social que el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (Miteco) demanda en los criterios de adjudicación. "El componente social es importante. No hay nada que podamos ni debemos hacer sin el mismo", afirmó.

Acciona Energía reúne activos de generación eléctrica a partir de fuentes renovables en propiedad que, a 30 de septiembre, totalizan 11.203 MW, de los que un 78% son eólicos, un 13% fo-

El consejero delegado, Rafael Mateo, visita la nueva sede del Colegio de Ingenieros Industriales en Teruel



Emma Buj, Salvador Galve, Francisco Blasco y Rafael Mateo, en la inauguración de la nueva sede del COIAR en Teruel

tovoltaicos, un 8% hidroeléctricos y el resto correspondientes a instalaciones en plantas de biomasa y de energía termosolar.

El 51% de la potencia participada se encuentra en España, y el resto en el ámbito internacional, distribuida en 15 países.

En la provincia de Teruel, lleva a cabo actualmente la instalación del Parque Eólico Pedregales de 18 MW situado en el término municipal de Loscos y tiene otros proyectos en tramitación.

Nueva sede

El consejero delegado de Acciona Energía, Rafael Mateo, fue el encargado de ofrecer la charla inaugural de la nueva sede del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja en Teruel, del que forma parte desde 1982 y que ahora le ha concedido su máxima distinción, el Diploma de Honor 2021.

Mateo reivindicó el papel de los ingenieros y se mostró convencido de que la ingeniería industrial "es la profesión más versátil que conocemos".

En su ponencia, defendió la necesidad de acelerar la transición energética y apostó claramente por un mundo descarbonizado. "Tenemos una enorme responsabilidad de diseñar las tecnologías del futuro", indicó. "Hace 40 años, la energía se producía quemando carbón, ahora se hace con las renovables. Los avances tecnológicos son los que nos van a mover", añadió.

En este sentido, insistió en la necesidad de promover infraestructuras de energías renovables desde el máximo respeto al territorio. "En todas las instalaciones industriales hay un aspecto fundamental: cómo contribuye al entorno social, a la creación de empleo, a la generación de riqueza

en el territorio, el *cash flow* social", explicó. "Tenemos responsabilidad en la transición ecológica y también en la transición social", sentenció.

La nueva sede cuenta con un moderno salón de actos que lleva el nombre de Fernando Milla, uno de los colegiados recientemente fallecido con más trayectoria y trascendencia en Teruel. Dispone también de un despacho y tres aulas multifuncionales para ofrecer formación y acoger gestiones profesionales.

"Teruel cuenta con una nueva casa en la que los ingenieros industriales encontrarán el apoyo necesario a su formación técnica y el acompañamiento a lo largo de toda su trayectoria profesional", indicó el decano, Salvador Galve, en el acto de inauguración llevado a cabo junto al presidente, Francisco Blasco, y presidido por la alcaldesa de Teruel, Emma

SALVADOR GALVE

Las alianzas para lograr los corredores vertebradores

El decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja (COIAR), Salvador Galve, destacó en la inauguración de la nueva sede en Teruel del trabajo llevado a cabo junto al Consejo Aragonés de Cámaras, la Universidad de Zaragoza o el Colegio de Ingenieros de Caminos, entre otros, que ha hecho posible la creación de la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios para la vertebración de la Península Ibérica y su conexión con Europa.

Su homólogo en el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de la Comunidad Valenciana (COICV), Salvador Puigdemongas, uno de los invitados a la inauguración, destacó en concreto la importancia de acelerar el Corredor Cantábrico-Mediterráneo por Teruel.

En su opinión, esta infraestructura permitiría unir el puerto de Bilbao con los del Mediterráneo y contribuir al desarrollo económico y la sostenibilidad medioambiental no solo en los territorios que atraviesa, sino de todo el país.

En este sentido, citó la importancia que podrían adquirir las plataformas logísticas ubicadas en este eje con el transporte ferroviario de mercancías.

Buj quien mostró su disposición a mantener la colaboración con el colegio para el desarrollo de la ciudad.

Buj destacó el importante papel que juegan los ingenieros, a lo que definió como "personas resolutivas". "Con más ingenieros en la administración y la política, seguramente seríamos más eficaces", advirtió.

CLIPPING 2021 - PRENSA +

Noviembre 2021

HERALDO DE ARAGÓN



Hace unos meses, recordaba en estas páginas mi descubrimiento infantil del Canfranc, y la importancia que para Aragón, y, por ende, para España, Portugal y Norte de África, tiene que se consiga la ejecución del Corredor Mediterráneo Central, también conocido como Corredor Central Ibérico y que este culmine, junto con la saturación por transporte de mercancías del paso ferroviario actual de Canfranc, una vez reabierto, con un túnel de baja cota y gran capacidad que permita cumplir los objetivos europeos de transporte por ferrocarril (todo un reto hacerlo sin la conexión hispano-francesa por el centro del Pirineo hasta el corredor Burdeos-Toulouse) y, en consecuencia, de descarbonización, optimización de tiempos y reducción de número de camiones en la carretera. También, por otro lado, que aproveche la posición logística de Zaragoza. El transporte de mercancías por ferrocarril en España supone nada más que el 4% del total, frente a un 18% en Europa... y para 2050, el objetivo europeo es que los transportes de mercancías por carretera y ferrocarril sean paritarios. Este último objetivo parte de la gran problemática del transporte de mercancías por carretera, con la falta de conductores: realizar los largos trayectos por ferrocarril y la distribución en radios de unos 400 kilómetros conlleva, además de la mencionada descarbonización, la mejora de la conciliación familiar de dichos trabajadores.

Me gustaría trasladar una visión general de cómo están nuestras infraestructuras ferroviarias, dado que son la base sobre la que tenemos que construir ese futuro, más cuando un proyecto clave como la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza está recibiendo últimamente, al menos sobre el papel, una atención significativa por los poderes públicos y los medios.

Empezamos por un elemento sin el que es difícil concebir el proyecto general, el Corredor del Sudoeste Ibérico, clave para facilitar tanto al puerto portugués de Sines como a las regiones alentejana y extremeña el transporte de sus mercancías hacia el resto de Europa. Pues bien, hoy ese corredor necesita una mejora muy significativa, o, mejor dicho, salir del cero en que se encuentra: hoy, en Extremadura, el ferrocarril no cuenta con un kilómetro que se haya electrificado o que cuente con sistemas de señalización/seguridad adecuados, o que tenga doble vía.

El autor, ingeniero de larga trayectoria, analiza en este artículo el estado actual de nuestras infraestructuras ferroviarias y ofrece su punto de vista sobre un medio de transporte que debería contar con mayores apoyos

Todo es economía

por Luis Monge*



Tren de mercancías de Renfe en la estación de Teruel. JORGE ESCUDERO

Autopista y corredores ferroviarios

Es agrideducar constatar que en el lado portugués las obras avanzan a buen ritmo, mientras que en el español continúa el rigodón de las promesas.

Seguimos por el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, en el que se encuentra en ejecución la electrificación del tramo Teruel-Zaragoza. Es un paso significativo, no cabe duda, pero el tramo Teruel-Sagunto sigue sin solución, con un trazado y condiciones de principios del siglo XX, cuando se construyó, y que recibe estudio tras estudio, sin entrar todavía en resolver las limitaciones de trazado (pendientes y radios de curvatura) para salvar las Cuestas del Ragudo (estación de ferrocarril Masadas Blancas). Eso sí, recibe también la oposición de organizaciones políticas de comunidades vecinas a Aragón que se oponen a todo lo que signifiquen inversiones fuera de las mismas, y que, hoy por hoy, son necesarias para la estabilidad política nacional. Aun así, y sobreponiéndose a sus escasos, la línea ha incrementado su tráfico de mercancías desde 3 trenes a la semana a los 36 actuales (puntualmente, 40), y cuenta con todo el apoyo del puerto de Valencia para mejorar la circulación de

sus mercancías. Podemos imaginar lo que se conseguiría con una línea que cumpliera las exigencias de doble vía, electrificación, pendientes y radios de cobertura que precisa el transporte de mercancías del siglo XXI.

Finalmente, ponemos el foco en el Corredor Central mismo. Difícilmente se puede hablar de Autopista Ferroviaria a muy corto plazo si existen tramos con un gran potencial de mejora. Como por ejemplo la actualización de gálibos, que hay que aplicar a 38 túneles (además de otras actuaciones similares). O bien el desdoblamiento de la vía (como entre Calatayud y Ricla, o entre Algeciras y Bobadilla). Y en este último caso, aún más sangrante, hay que dar un salto cuántico en cuanto a la longitud de trenes, desdoblamiento de la vía única, pendientes, trazado, señalización y electrificación del tramo y la resolución positiva de la situación de bloqueo actual provocada por una Declaración de Impacto Ambiental Negativa sobre el proyecto de remodelación de ese tramo de línea a la altura de la laguna de Campillo. Así, parecen optimistas las aseveraciones que circulan asegurando que la mencionada Autopista

Ferroviaria estará en servicio dentro de 2023. Y, además, una vez que esta llega a Zaragoza, su continuación es o bien vía Irún o bien vía Le Perthus/Portbou, presentando todas las conexiones cuando de botella de uno u otro tipo, tanto en la frontera como en territorio francés.

Y aparece entonces el ferrocarril de Zaragoza a Pau vía Canfranc-Bedous como alternativa, cuando finalmente se culmine su reapertura al tráfico. Dicha reapertura es irrenunciable, para el uso de viajeros y mercancías, aunque sus condiciones de diseño (vía única, pendientes y radios de curvatura, tanto en el lado francés -cortada la línea entre Canfranc y Bedous- como en el lado español -con falta de electrificación-) limitan las capacidades máximas a transportar en toneladas (que no en valor de las mercancías transportadas, si pensamos, por ejemplo, en la automoción). Pues bien, esa reapertura y saturación de tráfico correspondiente hará, si cabe, más necesaria la ejecución de túnel de gran capacidad y baja cota, que consiga cumplir los objetivos europeos de transporte por ferrocarril arriba mencionados.

Así, el resumen claro es que fal-

ta más tiempo del que se nos cuenta para que la Autopista Ferroviaria cumpla a la satisfacción su objetivo de vertebración: La misma espina dorsal, así como los enlaces a Portugal y Sagunto, necesitan obras sobre cuyas decisiones prima más la valoración política que la técnica/económica, y donde los poderes públicos del estado están sometidos al control férreo de los perfeccionismos excluyentes. Mi impresión es que, desafortunadamente, es difícil tener una idea de fechas, pero no parece aventurado pensar que para mejorar los potenciales arriba mencionados nos iremos, en el mejor caso, a la segunda mitad de la década... Si hablamos del túnel transfronterizo central (me atrevo a llamarle Canfranc XXI) que debe incluirse en la Red Básica de transporte de la Unión Europea, de la que, por intereses localistas y excluyentes de otras comuni-

dades autónomas se cayó en 2013, todos somos conscientes de que su puesta en servicio, si todo va bien, se encontrará en la década 2040-2050. No obstante su lejanía en el tiempo solo se podrá conseguir si hoy se siguen dando pasos, discretos pero firmes, si se logra reintegrarla a la Red Básica, si -utilizando una preciosa expresión aragonesa- no se rebala. Una expresión que tenemos que enseñar a todas aquellas personas, instituciones, empresas que también sueñan con el proyecto. Julio Verne, el gran novelista francés, nos dejó una gran reflexión: «Todo lo que una persona consigue imaginar, otros conseguirán hacerlo realidad».

Y termino señalando que la Alianza Europea para el Desarrollo de Corredores Ferroviarios para la Vertebración de la Península Ibérica y su Conexión con Europa persigue este sueño y aglutina fuerzas para conseguir esta materialización verniana (corredores.eu). El Consejo Aragonés de Cámaras de Comercio y el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y la Rioja, además de la Universidad de Zaragoza y la Demarcación de Aragón del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos han mantenido la fe en el proyecto, contra viento y marea, y hoy dicho proyecto está en fase de expansión exponencial, nacional e internacional, concitando voluntades y recursos para que ese sueño de vertebración, peninsular, europeo y transpirenaico se haga realidad. Pues eso, a por ello.

*Luis Monge es ingeniero industrial.

CLIPPING 2021 - DIGITAL +

09/02/2021 LAS PROVINCIAS

<https://www.lasprovincias.es/economia/ingenieros-comunitat-aragon-20210209003933-ntvo.html>

09/02/2021 VALENCIA PLAZA

<https://valenciaplaza.com/ingenieros-industriales-de-la-comunitat-aragon-y-la-rioja-piden-potenciar-el-corredor-cantabrico-mediterraneo>

09/02/2021 CASTELLÓN PLAZA

<https://castellonplaza.com/los-ingenieros-industriales-de-aragon-la-rioja-y-la-comunitat-piden-potenciar-el-corredor-cantabrico-mediterraneo>

08/02/2021 LA VANGUARDIA

<https://www.lavanguardia.com/vida/20210208/6232746/colegios-ingenieros-piden-impulsar-corredor-cantabrico-mediterraneo.html>

09/02/2021 EL PERIÓDICO DE AQUÍ

<https://www.elperiodicodeaqui.com/epda-noticias/potenciar-el-corredor-cantabrico-mediterraneo-fundamental-para-el-desarrollo-sostenible-de-la-sociedad/238364>

09/02/2021 EL PERIODIC

https://www.elperiodic.com/ingenieros-piden-potenciar-corredor-cantabrico-mediterraneo_727842

CLIPPING 2021 - DIGITAL +

08/02/2021 INFORMACION.ES

<https://www.informacion.es/alicante/2021/02/08/ingenieros-industriales-comunitat-aragon-rioja-34247339.html>

09/02/2021 MEDITERRÁNEO PRESS

<https://mediterraneopress.com/2021/02/09/los-ingenieros-industriales-reclaman-agilizar-del-corredor-cantabro-mediterraneo-para-reactivar-la-economia/>

09/02/2021 HERALDO DE ARAGÓN

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2021/02/09/ingenieros-industriales-desarrollo-industrial-vertebrar-aragon-tren-1419175.html>

09/02/2021 DIARIO DE TERUEL

<https://www.diariodeteruel.es/noticia.asp?notid=1030116&secid=1>

08/02/2021 HOY ARAGÓN

<https://www.hoyaragon.es/noticias-economia-empresa/corredor-cantabrico-mediterraneo-fondos-europeos/>

08/02/2021 EUROPAPRESS

<https://fotos.europapress.es/fotonoticia/f3553308/>

CLIPPING 2021 - DIGITAL +

TITULAR NOTA DE PRENSA: NACE LA ALIANZA EUROPEA PARA IMPULSAR LOS CORREDORES FERROVIARIOS POR ARAGÓN

9/07/2021 EL PERIODICO DE ARAGÓN

<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2021/07/09/nace-alianza-europea-impulsar-corredores-54845567.html>

9/07/2021 HERALDO DE ARAGÓN

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2021/07/09/nace-la-alianza-europea-para-convertir-aragon-en-un-nudo-de-corredores-ferroviarios-que-conecten-europa-y-africa-1505240.html>

9/07/2021 CADENA DE SUMINISTRO

<https://www.cadenadesuministro.es/noticias/alianza-europea-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios/>

CLIPPING 2021 - DIGITAL +

5/10/2021 RUTA DEL TRANSPORTE

https://www.rutadeltransporte.com/multimodal/defiende-canalizar-transporte-mercancias-Pirineo_0_1590141001.html

5/10/2021 HERALDO DIGITAL

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca/2021/10/05/el-lobby-alianza-europea-apuesta-por-el-pirineo-de-huesca-para-el-transporte-ferroviario-de-mercancias-1524218.html>

5/10/2021 RADIO HUESCA DIGITAL

<https://www.radiohuesca.com/comarcas/la-alianza-europea-firme-en-su-postura-de-colocar-al-pirineo-aragones-como-pilar-ferroviario-05102021-159581.html>

5/10/2021 COPE.es

https://www.cope.es/emisoras/aragon/huesca-provincia/huesca/informativo-miiodia-en-huesca/noticias/presenta-huesca-alianza-europea-para-desarrollo-corredores-ferroviarios-20211005_1541181

6/10/2021 DIARIO DEL ALTO ARAGÓN DIGITAL

<https://www.diariodelaltoaragon.es/noticias/comarcas/2021/10/06/se-trata-de-animar-a-la-administracion-a-reivindicar-la-travesia-central-1524302-daa.html>

7/10/2021 INTEREMPRESAS

<https://www.interempresas.net/Ferrocarril/Articulos/368871-Se-presenta-en-Huesca-la-Alianza-Europea-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios.html>

13/10/2021 HERALDO DIGITAL

<https://www.heraldo.es/noticias/opinion/2021/10/13/tcp-el-transeuropeo-mariano-gistain-la-columna-1525732.html>

CLIPPING 2021 - RADIO Y TV +

TITULAR: Presentada una alianza para apoyar los corredores ferroviarios

ARAGON RADIO

https://www.ivoox.com/presentado-alianza-para-apoyar-corredores-ferroviarios-audios-mp3_rf_72641191_1.html

CADENA SER

https://www.ivoox.com/presentado-documento-para-desarrollar-eje-ferroviario-audios-mp3_rf_72641703_1.html

ONDA CERO

https://www.ivoox.com/alianza-europea-para-al-desarrollo-corredores-ferroviarios-audios-mp3_rf_72641779_1.html

RADIO NACIONAL

https://www.ivoox.com/nuevo-reglamento-del-mecanismo-conectar-europa-incorpora-audios-mp3_rf_72641840_1.html

DIARIO ECONOMICO ARAGON RADIO

https://www.ivoox.com/alianza-europea-corredores-ferroviarios-diario-audios-mp3_rf_72643120_1.html

MAS DE UNO ONDA CERO

https://www.ivoox.com/decano-ingenieros-industriales-habla-en-audios-mp3_rf_72897033_1.htm

EBRO FM

https://www.ivoox.com/decano-ingenieros-industriales-habla-en-audios-mp3_

CLIPPING 2021 - RADIO Y TV +

TITULAR: Corredor Cantábrico Mediterráneo

09/02/2021 RNE COMUNIDAD VALENCIANA

https://drive.google.com/file/d/1PDUwwh42Ausli81GF294w2r_oLOE2kFL/view?usp=drive_link

CLIPPING 2021 - RADIO Y TV +

TITULAR: Se presenta en Huesca la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios (Octubre)

ONDA CERO ARAGÓN

[\(ESCUCHAR EN WWW.CORREDORES.EU\)](http://WWW.CORREDORES.EU)

CADENA SER ARAGÓN

[\(ESCUCHAR EN WWW.CORREDORES.EU\)](http://WWW.CORREDORES.EU)

ARAGÓN RADIO

[\(ESCUCHAR EN WWW.CORREDORES.EU\)](http://WWW.CORREDORES.EU)

RADIO NACIONAL DE ESPAÑA

[\(ESCUCHAR EN WWW.CORREDORES.EU\)](http://WWW.CORREDORES.EU)

COPE

[\(ESCUCHAR EN WWW.CORREDORES.EU\)](http://WWW.CORREDORES.EU)



2022

CLIPPING 2022 - PRENSA +

Febrero 2022

HERALDO DE ARAGÓN



EN PRIMERA PERSONA

Salvador Galve

Una oportunidad de futuro

El transporte es uno de los sectores que más ha cambiado en la pandemia. Por citar uno, la distribución urbana y la digitalización en las empresas ha experimentado avances que se esperaban en los próximos tres años. Además, Zaragoza es el laboratorio de ideas de la DGT sobre movilidad sostenible en la distribución urbana de mercancías, en la que el Colegio de Ingenieros Industriales d Aragón y La Rioja trabaja para definir un nuevo marco operativo y legislativo.

El peso de Aragón en el transporte de mercancías nacional sigue subiendo y la pandemia no ha ralentizado los números del aeropuerto, que se consolida como el primero en mercancías por operación por delante de Madrid y Barcelona.

Esta buena noticia se complementa con las perspectivas optimistas en el transporte ferroviario. Europa ha dado el sí a la inclusión del Corredor Cantábrico-Mediterráneo en la Red Básica Trans-europea, y la inversión en la línea Tuel-Sagunto han logrado que el tráfico de mercancías crezca hasta los 40 trenes semanales, convirtiéndose en el tercer corredor nacional en importancia, haciéndolo atractivo para las empresas. Además, este año, se espera que Corredores.eu, la Alianza Europea para el Desarrollo de Corredores Europeos, inicia-

tiva liderada por la sociedad civil desde Aragón, dé el salto a nivel internacional.

El posicionamiento de Zaragoza como principal hub logístico del sur de Europa es la base perfecta para el futuro gran eje de transporte desde los puertos y centros logísticos del norte de África y sur de Europa hacia Francia y el Mar del Norte.

Un eje que discurra por el interior de la Península Ibérica, a través de un futuro corredor de altas prestaciones por el centro del Pirineo desde Zaragoza, primero con la reapertura de la línea de Canfranc y después, mediante un túnel de baja cota, hacia el eje que une Toulouse con Burdeos, para continuar hacia París y el norte de Europa.

Está claro que Aragón seguirá siendo importante en el transporte de mercancías, pero, ¿y el transporte de pasajeros?

El primer puesto en operaciones con mercancías del aeropuerto de Zaragoza contrasta con 'su' puesto 28º en viajeros. Y el modelo de transporte ferroviario, que debería ser vertebrador de Aragón, parece responder solo a la demanda de de las grandes urbes... y no todas. Un reto en los desplazamientos por tren sería conseguir tiempos inferiores o similares a la carretera para ser competitivos, así que, ¿cómo invertimos esa tendencia?

La solución es clara: la vertebración de España mediante mejoras de las infraestructuras de transporte y plataformas logísticas que contribuirán al desarrollo industrial, a la creación de empresas y, finalmente, a fijar población para hacer viable el transporte de viajeros. Esa es nuestra gran oportunidad.

Presidente Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja

Galve destaca el potencial que tiene el Cantábrico-Mediterráneo

Presentada en Algeciras la Alianza Europea para el Desarrollo de Corredores

F.J.M.
Teruel

El decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja (COIAR), Salvador Galve, incidió ayer en Algeciras en la importancia que tiene el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo y en la necesidad de que se duplique la vía, más allá de las obras de mejora que se están haciendo y que contemplan la electrificación de la línea. Galve hizo esta afirmación durante la presentación en Algeciras de la Alianza Europea para el Desarrollo de Corredores Ferroviarios para la Vertebración de la Península Ibérica y su Conexión Europea.

La iniciativa, que pretende impulsar junto con los ya programados un nuevo corredor ferroviario por el centro de la Península Ibérica con salida a Europa por los Pirineos y que se alimenta de los corredores del Atlántico y del Mediterráneo, unidos a su vez por el eje que discurre desde Sagunto hasta Bilbao por Teruel, fue presentado ayer en la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar en una jornada de trabajo organizada por el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental.

La presentación de esta Alianza Europea para el desarrollo de los corredores ferroviarios, entre ellos el que discurre por Teruel, corrió a cargo del decano del COIAR, Salvador Galve, que a su vez es presidente de la comisión del ferrocarril del Consejo General de Colegios Oficiales de Ingenieros Industriales de España.

Galve recordó que la Alianza desde principios de este mes está constituida como asociación, y que su objetivo es sumar aliados para impulsar los corredores actualmente diseñados en España, al que habría que sumar uno nuevo central que los englobe a todos ellos. Su finalidad, impulsar un gran eje de transporte desde el norte de África hacia el Mar del Norte que cruce por el interior de la Península con salida a



Salvador Galve, ayer, durante su intervención en la jornada sobre los corredores ferroviarios celebrada en Algeciras

Europa permeabilizando los Pirineos.

Dentro de esa alianza se encuentra el desarrollo del corredor Cantábrico-Mediterráneo por Teruel, parte de cuyo trayecto, el que discurre desde el Cantábrico hasta Zaragoza está integrado en el Corredor Atlántico, y el que lo hace desde Sagunto en el Corredor Mediterráneo.

El representante de los ingenieros aragoneses se refirió a los diferentes grados de desarrollo que tiene cada uno de los corredores que forman parte de la Alianza, e incidió en el Cantábrico-Mediterráneo, que pese a las inversiones que se están acometiendo por parte del Adif con la implicación de la Autoridad Portuaria de Valencia, presenta todavía un diseño del siglo XIX, con pendientes, radios y gálibos que no se corresponden con las prestaciones que debe tener hoy día una infraestructura ferroviaria.

Galve aseguró en este sentido que la vía única por más que se vaya a electrificar ahora no es suficiente, y que doblar la vía debe ser una realidad a diez o quince años porque el crecimiento de los tráfico así lo requiere, como está demostrando el incremento del tráfico que tiene la relación Sagunto-Zaragoza con las mejoras que se están haciendo.

El representante de los ingenieros de Aragón y La Rioja reñó que ejes como el que discurre por Teruel son los que pueden contribuir al desarrollo de estos territorios, siempre en el entorno de proyectos globales como propone la Alianza. "Las plataformas logísticas de interior son las que desarrollan el desarrollo industrial, que es la única manera de fijar población", advirtió.

En este sentido, en declaraciones a este periódico al término de la jornada de trabajo, Galve

manifestó que el Corredor Cantábrico-Mediterráneo por Teruel "es clave", puesto que todas las mercancías del sur de la costa mediterránea quieren salir a Europa, y la vía de hacerlo es por el eje que discurre por Teruel para enlazar después en Zaragoza con ese nuevo corredor central que se está planteando.

Por la costa, imposible

Insistió a este respecto en que la salida por la costa es imposible porque está copada por el tráfico de viajeros, y que ese tránsito debería orientarse por el corredor central, y de ahí a Europa por la travesía central, primero abriendo el Canfranc. A este respecto opinó que la fábrica de baterías eléctricas se va a montar en Sagunto por la perspectiva que tiene de salir a Francia por ferrocarril a través de este eje.

Galve reconoció que el desarrollo de los proyectos son muy

largos por las tramitaciones que hay que hacer, por lo que hay que "aprovechar las redes que tenemos en ancho ibérico y priorizarlas, rentabilizar y buscar que haya un desarrollo de transporte de mercancías por el interior de España a través de las plataformas logísticas", entre las que citó la de Teruel.

Aseguró en este sentido que así lo han visto en Sines (Portugal), al igual que la Autoridad Portuaria de Valencia, que ha apostado de forma decidida por el corredor ferroviario que discurre por Teruel, y el Puerto de Bilbao. "Hay que vertebrar el transporte de mercancías por ferrocarril para que se produzca el desarrollo industrial del territorio y por ende el de la provincia de Teruel", aseguró el decano de los ingenieros aragoneses, quien recaló que ese desarrollo industrial es una realidad porque "si hay mercancías hay industria" y "si no hay industria no hay vida".

"Teruel crecerá porque está en medio de Zaragoza y Valencia", dijo Galve, quien señaló que lo mismo pasará con Algeciras, donde se presentó ayer la Alianza, "porque está en medio, entre el norte de África y Europa". E insistió en que tienen que ser "proyectos globales" para que puedan salir adelante aprovechando las redes europeas de transporte, y que las mercancías sean las que empujen.

Recalcó que la vía de Teruel tiene que tender al desdoblamiento en ese gran entramado de corredores ferroviarios ante el cambio de paradigma que se está produciendo en el transporte de mercancías por la descarbonización. Es algo, incidió, que está promoviendo Europa y que con los Fondos Next Generation se va a priorizar.

En la jornada, en la que participaron diferentes expertos en ingeniería, transporte, industria y economía, se puso de manifiesto la necesidad de vertebrar el transporte de mercancías en España por ferrocarril porque es un mandato europeo y porque el porcentaje que se mueve por tren es ínfimo, ya que no llega al 4%, cuando en Europa es del 18% y en Estados Unidos alcanza casi el 50%.

Galve señaló que se sigue trabajando también con eurodiputados para que Bruselas priorice el desarrollo de estos corredores, e insistió en la apuesta por proyectos globales frente a la mirada cortoplacista que suele tener la política.

CLIPPING 2022 - PRENSA +

Mayo 2022

HERALDO DE ARAGÓN



Un grupo de expertos urge recuperar la Travesía Central por su carácter geoestratégico

- Defiende que el corredor ferroviario por Aragón tendría también efectos positivos «políticos, económicos y sociales»
- Aliaga plantea que este túnel pirenaico resulta «un elemento clave» para el futuro logístico tanto de Aragón como de España

ZARAGOZA. Un grupo de expertos y consultores urgió ayer a los gobiernos de España y Francia a recuperar el proyecto de la Travesía Central Pirenaica (TCP) por su carácter geoestratégico y defendió que el corredor central, desde Portugal a Toulouse por el Pirineo aragonés, tendría efectos positivos «políticos, económicos y sociales». Todos ellos participaron en una jornada en la DGA, donde se presentó una pu-

blicación del Instituto Español de Estudios Estratégicos del Ministerio de Defensa que propugna su construcción.

En la cita, organizada por el Instituto Aragonés de Fomento (IAF) en colaboración con el Ministerio de Defensa, la Universidad Carlos III, la Universidad de Zaragoza y la Alianza Europea 'corredores.eu', todos los participantes abogaron por volver a incluir la TCP en la red transeuropea de transportes,

de la que formaba parte como prioridad hasta que en la revisión de 2011 se quedó fuera y, con ello, sin la imprescindible financiación de la UE.

El vicepresidente aragonés, Arturo Aliaga, se mostró convencido de que la Travesía Central se tendrá que hacer porque los pasos fronterizos existentes, los del País Vasco y Cataluña, se están colapsando. «Para el futuro del Aragón logístico y de España, la trave-

sía central es un elemento clave y, además, ya se habla en los niveles de Europa, de conexiones energéticas y gasistas para buscar la soberanía que necesitamos desde todos los puntos de vista», dijo.

Aliaga opinó que esta conexión de alta capacidad se debe abordar «desde un punto de vista multidisciplinar», ya que se debe tener en cuenta el imparable crecimiento del tráfico de mercancías. «Aragón ha hecho una gran apuesta logística y ganará muchísimo en el plano económico si se consiguiera pasar una travesía central por el Pirineo», dijo de este corredor, complementario a la línea del Canfranc y que contribuirá a la descarbonización con el traspase de mercancías al tren.

Por su parte, el delegado de Defensa en Aragón, el coronel Conrado Cebollero, subrayó que la situación que atraviesa Europa «obliga a meditar sobre la seguridad de España, de sus aliados y socios». Y apuntó que el futuro es un continente «mucho más conectado y más interdependiente en todos los aspectos», por lo que se deberá actuar desde un punto de

vista geoestratégico en solventar la barrera que supone la cordillera. «A más permeabilidad en los Pirineos, más se facilitará la conexión y más segura será España y Europa», sentenció.

Solución a un cuello de botella

En la jornada participaron los especialistas que firman el libro del Instituto Español de Estudios Estratégicos 'Redes transeuropeas: vectores vertebradores de la España del siglo XXI. El catedrático de Derecho Internacional Público de la Universidad Carlos III, Carlos Fernández Liesa, indicó que el corredor es «factible» técnicamente y «coherente» con el desarrollo sostenible, solventaría el «cuello de botella» en el Pirineo y el «riesgo económico y de seguridad» de depender de La Junquera e Irún. «Falta que el Gobierno lo apoye», dijo.

Agustín Gamir, doctor en Geografía Humana por la Universidad Complutense, aseguró que este corredor vertebraría la España vaciada y conectaría de forma «modular» España, Portugal y Francia. Mientras, el coronel José Luis Pontijas advirtió del «talón de Aquiles» que supone para el país disponer solo de vías de capacidad solo por los extremos del Pirineo, ya serían «fáciles de interceptar».

Mientras, los profesores de la Universidad de Zaragoza Yolanda Gamarra y Julián Mora incidieron en la importancia de las redes de alta capacidad para ser «competitivas» y en la oportunidad del corredor para traspasar de la carretera al ferrocarril dos millones de toneladas. En la misma línea, su compañero Jaime Sanau aludió al crecimiento «espectacular» del PIB gracias al salto cualitativo de la logística empresarial.

El consultor Marcos Domínguez también aludió al peso testimonial del tráfico ferroviario en España, a las enormes posibilidades de este corredor de alta capacidad y a la necesidad de su ejecución porque sería el tercero en el Pirineo, la mitad de los que hay en los Alpes. El turno de intervenciones lo cerró el director adjunto de 20 Minutos, Jesús Morales, quien explicó el contexto político del corredor.

JORGE ALONSO

LA INFRAESTRUCTURA

42

Las administraciones plegaron a analizar hasta cuatro posibles trazados para el corredor ferroviario por el Pirineo central, que implica la construcción de una línea de baja cota de coste millonario. En función de los valles seleccionados, su longitud varía en torno a 42 kilómetros. La carga máxima sería la convencional en la red española, 22,5 toneladas por eje, tendría doble tubo para ganar en capacidad y seguridad. Su pretensión es que fuera de tráfico mixto, de modo que los trenes de viajeros pudieran circular a 300 km/h y los mercancías, a 100 km/h al caer de las rampas que deberán superar en el Canfranc.



Jornada en defensa de la Travesía Central en la Sala de la Corona de la DGA, ayer. GUILLERMO MESTRE

CLIPPING 2022 - PRENSA +

Julio 2022

HERALDO DE ARAGÓN



El lobi aragonés que reivindica la TCP suma ya 69 adhesiones de organismos y empresas

- Alianza Europea reitera que el corredor central es «imprescindible» ante la saturación de Irún y La Junquera
- Las empresas destacan el papel de la autopista ferroviaria Zaragoza-Algeciras

APORTACIÓN

4%

El transporte ferroviario de mercancías es residual en España y no ha logrado superar un 4% del cómputo global. Organismos y empresas abogan por priorizar la Travesía Central del Pirineo para mejorar la competitividad y reducir las emisiones, aunque el proyecto relegado hace una década por el ministro socialista José Blanco como infraestructura prioritaria de la UE, al mismo nivel que los corredores Atlántico y Mediterráneo, y su horizonte se ha fijado para 2050.

ZARAGOZA. El lobi aragonés que reivindica la construcción de la Travesía Central del Pirineo (TCP) para el tráfico ferroviario de mercancías, Alianza Europea, cuenta ya con 69 adhesiones de organismos y empresas de hasta seis comunidades autónomas, todas por las que discurrirá el corredor central desde los puertos de Algeciras y Sines (Portugal) hasta Zaragoza: Andalucía, Extremadura, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Madrid y Aragón. A ellas se suman otras organizaciones de Navarra, País Vasco y Valencia como integrantes del corredor Cantábrico-Mediterráneo, integrado en los ejes transeuropeos Atlántico y Mediterráneo.

Impulsado por los colegios de Ingenieros Industriales y de Caminos, el Consejo Aragonés de Cámaras y la Universidad de Za-

ragoza, el grupo de presión tuvo ayer su puesta de largo en el Paraninfo con una jornada dedicada al transporte paneuropeo de mercancías por ferrocarril. Tanto el presidente de Alianza Europea y decano de los Ingenieros Industriales, Salvador Galve, como su homólogo de Caminos, Rafael López Guarga, urgieron la TCP ante la saturación de Irún y La Junquera. «El problema es que las mercancías no votan, por lo que tenemos que unir al empresariado e ir a Bruselas para cambiar la voluntad política», defendió Galve.

López Guarga estimó que los 55.000 camiones diarios que cruzan la frontera movilizan 280 millones de toneladas año, mientras en ferrocarril solo viajan 4 millones. Por ello, advirtió de que se deben tomar «medidas inmediatas» y apostar por el tren, que no representa más del 4% del total, tanto en la Península Ibérica como en los flujos hacia Europa.

La vicepresidenta de la Cámara de Zaragoza, María López, señaló que las empresas ganarían un día en llevar sus mercancías con el corredor central. «La distancia ya no se mide en kilómetros, sino en tiempo, y ganar 24

horas supone una clara mejora en la competitividad», dijo.

El subdirector general de Planificación Ferroviaria, Jorge Ballesteros, coincidió con el coordinador del corredor Atlántico, Carlo Secchi, en la necesidad de invertir de forma decidida si se quiere revertir este reparto modal. Para ello, se cuenta con la red convencional infrautilizada tras la irrupción del AVE, aunque Ballesteros avisó de que sin esta inyección será imposible atraer más de un 10% del tráfico global al tren.

Secchi incidió en la importancia y «necesidad» de establecer incentivos y atraer la inversión privada, dado que los 50.000 millones que va a movilizar la UE hasta 2027 para la red transeuropea son insuficientes. Y más aún para actuaciones relegadas, como la TCP, hasta el horizonte de 2050.

En la jornada también participaron directivos de empresas consolidadas en el transporte ferroviario de mercancías -Eduardo No (Renfe), David Raposo (Marcotran), Juan Carlos Merchán (Transfesa) y Miguel Pañanás (Medway)-, quienes destacaron la contribución al objetivo de la autopista ferroviaria Zaragoza-Algeciras. «Puede ejercer de Celestina», opinó Raposo.

Merchán consideró que este proyecto para transferir los remolques de camión al tren desde el puerto andaluz a Plaza es «condición necesaria, pero no suficiente» y debe resolverse el problema de competitividad existente.

JORGE ALONSO

CLIPPING 2022 - PRENSA +

Junio 2022

REVISTA TRANSPORTE XXI



Transporte
1 JUNIO 2022

TRIBUNA LIBRE

Salvador Galve



Los expertos prevén que en el periodo 2030-2050 los corredores mediterráneo y atlántico son insuficientes, siendo ya un cuello de botella para el paso de mercancías

Hacia un corredor ferroviario central, un proyecto transeuropeo

Por razones europeas, estratégicas, de seguridad nacional, competitivas y de sostenibilidad, es necesario impulsar los corredores ferroviarios europeos y en particular el corredor central por los Pirineos. Con este cometido, se constituyó formalmente hace unas semanas Corredores.eu, la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios y redes transeuropeas de transporte TEN-T para la vertebración de la Península Ibérica y su conexión con el resto de Europa. Un proyecto de la sociedad civil.

La infraestructura de corredores ferroviarios para transportar mercancías es insuficiente, máxime a la vista de la aprobación de paquetes ministeriales y europeos para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en países como España, donde tan solo el 4 por ciento de mercancías se transporta por ferrocarril, la misma que hace 15 años, muy por debajo de la media europea, alrededor del 18 por ciento.

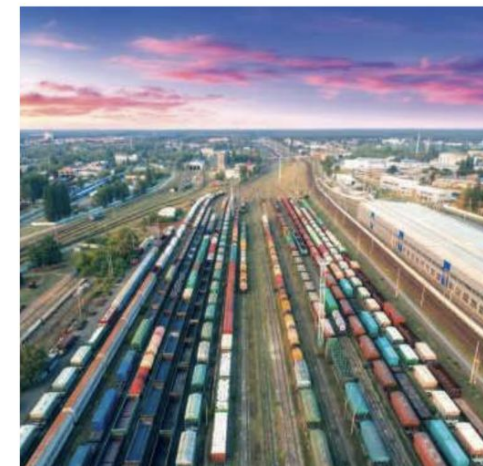
En este contexto de transición energética e interconexión europea, los expertos prevén que en el periodo 2030-2050 los corredores mediterráneo y atlántico son insuficientes, siendo ya un cuello de botella para el paso de mercancías. Habiéndose convertido Zaragoza en uno de los principales hubs logísticos de la Península, no tener un corredor a través de los Pirineos es significativo de cierto letargo en la planificación a medio plazo y supone un atraso significativo con respecto a la conexión con Europa: mientras los Alpes tienen seis corredores ferro-

viarios y van camino del séptimo, los Pirineos tan solo tienen dos.

Por razones europeas, estratégicas, de seguridad nacional, competitivas y de sostenibilidad es imprescindible recuperar el proyecto del corredor central multimodal por los Pirineos con la reapertura del trazado de Zaragoza a Pau a través de Canfranc, y con la mejora del eje ferroviario actual de la Península Ibérica desde Algeciras, que permitirá conectarse con Portugal y los puertos del Estado con Francia, el Mar del Norte y el resto de Europa.

Este corredor permitirá el desarrollo de los puertos secos de interior y áreas de actividad industrial para un mayor equilibrio territorial de España. El corredor es también estratégico para aumentar el volumen de flujo de mercancías en los puertos desde los buques mercantes al interior. Podría contribuir a sustituir el tráfico de 2,5 millones de camiones y reducir a la mitad el tiempo de transporte desde Zaragoza a Francia. Además de ahorrar más 450.000 toneladas de CO2.

Es el momento de desarrollar una Alianza de la sociedad civil, como la que acabamos de constituir, para unir voluntades consensuadas y grupos de trabajo que ayuden a conformar voluntades políticas. Y, alineados con el Libro Blanco, tenemos que transmitir a la Comisión Europea la necesidad de priorizar este gran corredor central europeo que incremente el transporte de mercancías por ferrocarril y vertebrar la Península de una forma competitiva y sostenible.



Por ello, el impulso a la red de corredores ferroviarios de mercancías es mucho más que un proyecto trans-autonómico, es un proyecto transeuropeo. Con esta certeza y con la mirada puesta en un futuro seguro, desde la Alianza Europea, donde coincidimos colegios profesionales, universidades, cámaras de comercio y el sector empresarial del transporte y la logística, apostamos por ellos.

Presidente de la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios y redes transeuropeas

Opinión 05

MUTATIS MUTANDI

José Manuel Vassallo



Las ayudas buscan fomentar la digitalización y descarbonización

Ayudas

Más vale tarde que nunca. Por fin llegan las ayudas de Next Generation Europe al sector del transporte de mercancías tan golpeado por la COVID-19, primero, y por la crisis energética acentuada por la guerra de Ucrania, después. El MITMA ha publicado recientemente dos convocatorias (concurrencia competitiva y eco-incentivo ferroviario) con el objetivo de digitalizar y descarbonizar el transporte de mercancías. Las ayudas pretenden mejorar la eficiencia, promover un modelo apoyado en modos menos contaminantes, y fomentar la adopción por parte de las empresas de los avances digitales y tecnológicos disponibles. El programa en concurrencia competitiva, con 460 millones de euros, se estructura en seis líneas: interoperabilidad ferroviaria; fomento de la intermodalidad del transporte; modernización de material ferroviario de mercancías; transporte por carretera seguro, sostenible y conectado; sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo; y digitalización del transporte. Las empresas tienen hasta el 28 de junio para solicitar estas ayudas. Por su parte, el eco-incentivo ferroviario, con 120 millones de euros, es un programa de ayudas en concurrencia simple a los modos ferroviario y marítimo, al considerarse más sostenibles. La subvención a cada empresa será proporcional a la reducción de los costes medioambientales que se logre potenciando el uso de esos modos.

Hay que alegrarse de que lleguen estas ayudas, desear que contribuyan a que las empresas sean más eficientes y a que incentiven un transporte más sostenible. Ahora bien, el incremento deseado del transporte ferroviario no se conseguirá sin el apoyo de otras medidas. Hace falta también invertir en infraestructura, especialmente para conectar España con el resto de Europa; poner los medios para garantizar una justa competencia en el sector; y generar confianza para que los operadores integren el ferrocarril en las principales cadenas logísticas.

josemanuel.vassallo@upm.es

CLIPPING 2022 - PRENSA +

Octubre 2022

EL PERIÓDICO DE ARAGÓN



14 Aragón

VERNES
21 DE OCTUBRE DE 2022

el Periódico de Aragón

UN SECTOR ESTRATÉGICO DE ARAGÓN

La logística teje alianzas para abrir el Pirineo con el tren de mercancías

Un lobi profesional estrecha lazos con los puertos para reclamar la Travesía Central

El Canfranc será un avance pero moverá 2 millones de toneladas, por 18 o 20 con la TCP

J. HERAS PASTOR
ZARAGOZA

El sector profesional del transporte y la logística de Aragón no quiere dejar morir la vieja reivindicación de la Travesía Central del Pirineo (TCP). Esta es una de las principales reivindicaciones de la Alianza Europea para el desarrollo de Corredores Ferroviarios (Corredores.eu), un lobi (grupo de presión) impulsado hace un año desde la comunidad que está tejiendo lazos con los grandes puertos marítimos de España y Portugal —el de Valencia ya se ha adherido— y organizaciones, agentes y operadores vinculados al movimiento de mercancías. Este proyecto, cuya puesta en marcha se ha relegado al año 2050, permitiría mover entre 18 y 20 millones de toneladas de carga al año y es una infraestructura «necesaria» para cumplir el mandato europeo de incrementar el tráfico de carga por tren en detrimento de la carretera, lo que reduce la huella de carbono de los camiones.

Para avanzar en sus objetivos, la nueva asociación —que se constituyó oficialmente el pasado verano— celebró ayer en Zaragoza la jornada Rail Hub Ibérico, organizada conjuntamente con el Centro Español de Logística y el clúster aragonés del sector (Alia). La se-



Representantes de puertos marítimos de España y Portugal, ayer en la jornada organizada en Zaragoza por la

sión reunió a los actores de las grandes infraestructuras portuarias y ferroviarias de la península Ibérica y a algunos de los operadores más importantes, con la participación de responsables de los puertos marítimos de Bilbao, Barcelona, Valencia, Algeciras, Tarragona y Sines (Portugal).

«Queremos ser la voz y la fuerza que impulse el tráfico por ferrocarril», señaló Salvador Galve, presidente de la Alianza Europea de Corredores y decano del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, quien abogó por «mantener viva» la aspiración de la TCP. «Tenemos la obligación

de definir un paso de gran capacidad por el Pirineo central», afirmó tras atribuir el freno de esta gran inversión a las «trabas» de Francia y los intereses de vascos y catalanes por dar prioridad a los pasos por Hendaya y Forthou. Esta alianza quiere influir en la toma de decisiones en Madrid y Bruselas para hacer avanzar este proyecto.

INFLUIR EN MADRID Y BRUSELAS / Actualmente solo se mueven por rales el 3,8% de la carga frente al 18% del conjunto de Europa, pero la meta es alcanzar en 2030 un cuota del 10% a nivel nacional y del 30% a escala comunitaria. «Para cum-

plir esos objetivos hay que hacer la TCP, teniendo en cuenta además la saturación de los pasos por País Vasco y Cataluña», destacó Ángel Gil, gerente del clúster de logística de Aragón (Alia). «No es una cosa solo de Aragón, le interesa mucho a España y también a Europa», afirmó. «Otros territorios hacen sus reivindicaciones pero nos asiste la razón», agregó.

Al margen de la colisión de intereses con el corredor mediterráneo que reclaman las regiones leonés y Cataluña, el nuevo lobi urge avanzar en la apertura de un nuevo paso ferroviario con Europa teniendo en cuenta que Italia tie-

ne siete enlaces de este tipo con un producto interior bruto similar al que surman España y Portugal.

El 50% de las mercancías que se mueven en España tienen origen o destino en el transporte marítimo. De ahí, el interés de los puertos de ganar peso en las terminales del interior para hacer los trasvases de la carga. En esta estrategia, Zaragoza juega un papel protagonista y aspira a ser «el gran intercambiador de ancho ibérico a ancho internacional hacia Europa» con dos grandes proyectos en el horizonte: la reapertura de la línea del Canfranc y, sobre todo, la mencionada TCP.

Más cerca de ser una realidad es el paso ferroviario del Canfranc. Por la parte española, la infraestructura está muy avanzada, pero el lado francés queda un tramo de 34 kilómetros, de Bedous a la frontera, que está haciendo que se retrase el proyecto. Aunque sería una línea fundamentalmente de viajeros por las limitaciones que tiene para el tránsito de mercancías por las pendientes, este futuro enlace podría mover entre 1 y 2 millones de toneladas, según los

Solo el 3,8% de la carga en España va en tren y el objetivo es llegar al 10% en 2030

cálculos más optimistas. «No es una solución para la logística pero es algo al alcance de la mano, siempre que la parte francesa responda», precisó Gil, que fijó como fecha «más realista» de la reapertura el horizonte del año 2030.

Por su parte, Ana González, presidenta de la patronal Centro Español de Logística (CEL), consideró que «hay mucho trabajo por hacer» para impulso de las mercancías por ferrocarril, algo necesario no solo por razones de sostenibilidad sino también porque «nos enfrentamos al reto de la falta de conductores» y el crecimiento del transporte de carga. ■

CLIPPING 2022 - DIGITAL +

17/2/2022 INTEREMPRESAS

<https://www.interempresas.net/Ferrocarril/Articulos/380259-Cumbre-Hispano-Lusa-Transporte-Mercancias-abordara-Sines-necesidad-crear-mas-corredores.html>

18/2/2022 DIARIO DEL CANAL

<https://www.diarioelcanal.com/cumbre-hispano-lusa-sobre-desarrollo-ferroviario/>

21/2/2022 CADENA DE SUMINISTRO

<https://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-cumbre-hispano-lusa-del-transporte-de-mercancias-reclama-una-red-de-corredores-ferroviarios-en-la-peninsula/>

PRESENTACIÓN ANTE LA MINISTRA

10/3/2022 INTERMEPRESAS

<https://www.interempresas.net/Ferrocarril/Articulos/382453-Consejo-General-Ingenieros-Industriales-presenta-Alianza-Europea-Desarrollo-Corredores.html>

10/3/2022 RIELES

<https://www.rieles.com/front/el-consejo-general-de-ingenieros-industriales-presenta-la-alianza-europea-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios-ante-la-ministra-de-industria/>

10/3/2022 CADENA DE SUMINISTRO

<https://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-alianza-europea-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios-de-la-peninsula-se-presenta-en-sociedad/>

10/3/2022 DIARIO E TRANSPORTE

<https://www.diariodetransporte.com/articulo/comunicados-de-prensa/espana-tiene-que-consolidarse-como-hub-logistico-intercontinental/20220312144035037449.html>

CLIPPING 2022 - DIGITAL +

01/04/2022 CADENA DE SUMINISTRO

<https://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-alianza-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios-se-constituye-como-asociacion/>

01/04/2022 EUROPA PRESS

<https://www.europapress.es/aragon/noticia-alianza-desarrollo-corredores-ferroviarios-constituye-asociacion-20220401123302.html>

01/04/2022 CADENA DE SUMINISTRO

<https://www.eleconomista.es/aragon/noticias/11698688/04/22/La-Alianza-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios-se-constituye-como-asociacion.html>

01/04/2022 NOTICIAS DE ARAGÓN

<https://www.noticiasde.es/aragon/la-alianza-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios-se-constituye-como-asociacion/>

01/04/2022 LA INFORMACIÓN.COM

<https://www.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/podcast-espana-ave-no-trenes-mercancias/2863775/>

05/04/2022 LA INFORMACIÓN

<https://corredores.eu/salvador-galve-en-la-informacion/>

12/04/2022 EL ESTRECHO DIGITAL

<https://www.elestrechodigital.com/2022/04/12/la-alianza-europea-para-el-desarrollo-de-corredores-ferroviarios-insta-al-gobierno-a-construir-un-tunel-a-traves-de-los-pirineos/>

CLIPPING 2022 - DIGITAL +

12/04/2022 INTEREMPRESAS

<https://www.interempresas.net/Transporte-multimodal/Articulos/386090-Camaras-Comercio-Universidades-Colegios-Ingenieros-istan-Gobierno-construir-tunel.html>

21/04/2022 RIELES

<https://www.rieles.com/front/un-gran-eje-de-transporte-desde-el-norte-de-africa-hacia-el-mar-del-norte-por-el-interior-de-la-peninsula-iberica/>

18/04/2022 EUROPA SUR

https://www.europasur.es/algeciras/alianza-europea-desarrollo-corredores-ferroviarios-jornada-20-abril_0_1675632639.html?utm_source=twitter.com&utm_medium=socialshare&utm_campaign=mobile_web

20/04/2022 HORA SUR

<https://www.horasur.com/articulo/algeciras/alianza-europea-desarrollo-corredores-ferroviarios-conjura-algeciras/20220420111559056519.html>

20/04/2022 EUROPA SUR

https://www.europasur.es/campo-de-gibraltar/corredores-ferroviarios-tren-Algeciras-Europa-amenazas-transporte-mundial_0_1676232602.html?utm_source=twitter.com&utm_medium=socialshare&utm_campaign=desktop

20/04/2022 ANDALUCÍA PORTUARIA

<https://andaluciaportuaria.com/puerto-de-algeciras/la-alianza-europea-por-los-corredores-ferroviarios-parte-de-algeciras/>

CLIPPING 2022 - DIGITAL +

12/04/2022 VIA LIBRE FFE

<https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=34474>

24/05/2022 HERALDO DE ARAGÓN

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2022/05/24/un-grupo-de-expertos-urge-recuperar-la-travesia-central-pirenaicapor-su-caracter-geoestrategico-1576575.html#:~:text=Un%20grupo%20de%20expertos%20y,efectos%20positivos%20%22pol%C3%ADticos%2C%20econ%C3%B3micos%20y>

7/7/2022 HERALDO

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2022/07/07/el-lobi-aragones-de-la-tcp-suma-ya-69-adhesiones-de-organismos-y-empresas-1586301.html>

15/09/2022 EL ESTRECHO DIGITAL

<https://www.elestrechodigital.com/2022/09/15/la-autoridad-portuaria-de-valencia-reafirma-su-apuesta-por-el-corredor-cantabrico-mediterraneo/>

15/09/2022 DIARIO EL CANAL

<https://www.diarioelcanal.com/valencia-y-aragon-reclaman-avances-en-un-corredor-cantabrico-mediterraneo-con-doble-plataforma/>

20/10/2022 EL PERIÓDICO DE ARAGÓN

<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2022/10/20/logistica-aragonesa-corredor-ferroviario-tren-mercancias-aragon-zaragoza-cataluna-mediterraneo-77477609.html>

20/10/2022 ARAGÓN DIGITAL

<https://aragondigital.es/economia/2022/10/20/aragon-es-un-punto-estrategico-para-transportar-mercancias-por-ferrocarril/>

CLIPPING 2022 - DIGITAL +

21/10/2022 C DE COMUNICACIÓN

https://logistica.cdecomunicacion.es/noticias/sectoriales/55166/red-europea-transporte-ferrocarril?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=logistica-31-mayo-2022&utm_source=Boletines+de+Log%C3%ADstica+de+C+de+Comunicaci%C3%B3n&utm_campaign=7bd367d1ce-EMAIL_CAMPAIGN_2022_10_21_09_04&utm_medium=email&utm_term=0_cd4e3b9aa5-7bd367d1ce-207981572

20/10/2022 LOGÍSTICA PROFESIONAL

<https://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/3935462/alia-logistics-summit-reune-zaragoza-320-personas-demostrando-importancia-sector-logistico-aragon>

20/10/2022 EL MERCANTIL

<https://elmercantil.com/2022/10/20/los-puertos-alertan-del-riesgo-de-colapso-ante-los-retrasos-del-corredor-mediterraneo/>

20/10/2022 EL ESTRECHO DIGITAL

<https://www.elestrechodigital.com/2022/10/20/la-logistica-aragonesa-estrecha-lazos-con-los-principales-puertos-espanoles-para-impulsar-las-mercancias-por-ferrocarril/>

19/10/2022 CADENA DE SUMINISTRO

<https://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-valor-de-la-peninsula-iberica-como-hub-ferroviario-a-debate-en-rail-hub-iberico/>

04/10/2022 TRANSPORTE XXI

<https://www.transportexxi.com/aragon-insiste-en-la-travesia-central-del-pirineo/>

CLIPPING 2022 - RADIO Y TV +

ARAGON RADIO

https://www.ivoox.com/salvador-galve-explica-diario-economico-alianza-audios-mp3_rf_82298700_1.html

ARAGÓN TV - BUENOS DÍAS ARAGÓN

<https://www.youtube.com/watch?v=O1yQTLGLhew&t=1s>

ARAGÓN TV - INFORMATIVOS

<https://www.youtube.com/watch?v=HZtuZsKRJ7Y>

TVE - INFORMATIVO TERRITORIAL

https://www.youtube.com/watch?time_continue=2&v=pAlLskGicrg&feature=emb_logo

COPE

https://www.ivoox.com/salvador-galve-habla-cope-la-audios-mp3_rf_94318156_1.html

DIARIO ECONÓMICO

https://www.ivoox.com/diario-economico-estuvo-jornada-rail-hub-audios-mp3_rf_94535296_1.html

CADENA SER - HORA 14 ARAGÓN

https://www.ivoox.com/hora-14-aragon-ser-la-audios-mp3_rf_94535301_1.html



ACTOS CORREDORES

ACTOS CORREDORES 2021 A 2022

2021

- ❖ **210907** Presentación en Zaragoza COIIAR. Nace la ALIANZA
- ❖ **210923** Jornada Año del ffcc Paraninfo
- ❖ **211005** Presentación en Cámara se Comercio Huesca
- ❖ **211006** Jornadas Fundación Corell en UZ
- ❖ **211123** Jornada Badajoz
- ❖ **211123** Present Casa de Aragón en M
- ❖ **211130** Jornada Cátedra SESÉ Paraninfo
- ❖ **211201** RAIL LIVE Madrid

2022

- ❖ **220215** Presentación Cámara Z acto ALIA
- ❖ **220217** Jornada Madrid RSMAP
- ❖ **220221** Jornada SINES
- ❖ **220303** Viaje a Niort y Lacq
- ❖ **220401** FIRMA ALIANZA
- ❖ **220420** Jornada Algeciras
- ❖ **220421** Jornada Puerto de Sevilla

- ❖ **220309** Jordana Coslada CEL
- ❖ **220523** Jornada Salón de la Corona IAF
- ❖ **220616** Jornada Logroño IB
- ❖ **220623** Jordana Cordoba Fch
- ❖ **220706** Jornada Paraninfo UZ
- ❖ **220915** Jornada impulso CantMed CEOE CEV
- ❖ **220930** Jornada Cámara Patio Infanta
- ❖ **221020** RAIL HUB Patio de la Infanta
- ❖ **221114** Jornada BCN Club Roma IB
- ❖ **221125** Jornada Plasencia
- ❖

