

2 de junio de 2016

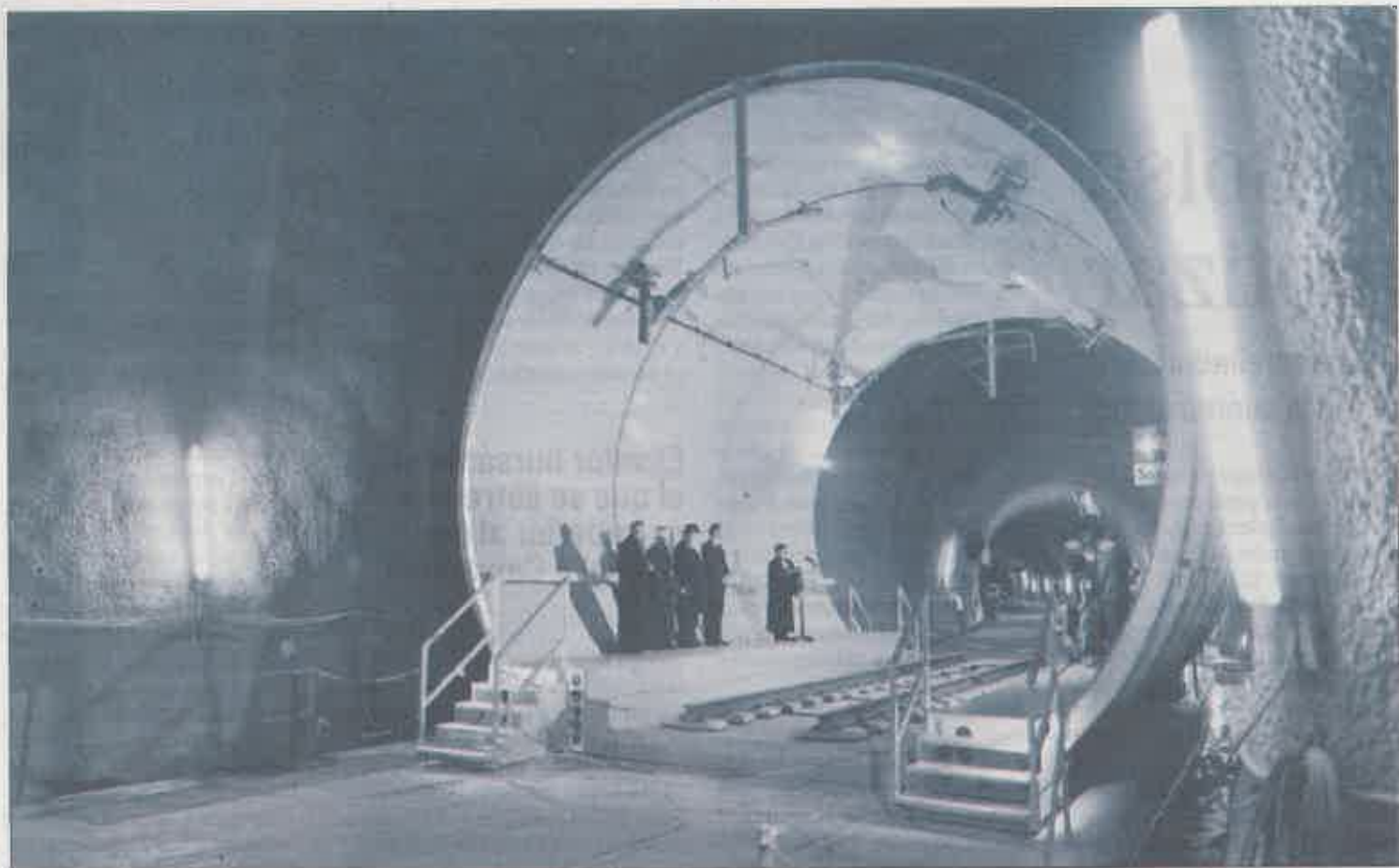
Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Suiza inaugura <<la obra del siglo>>.... EL MUNDO, 2 de junio

Suiza inaugura el túnel más largo del mundo, que acercará el norte y el sur de Europa....ABC, 2 de junio



Acto de inauguración del nuevo túnel de San Gotardo, que atravesará los Alpes suizos. EFE

Suiza inaugura «la obra del siglo»

Pretende aumentar el transporte de mercancías por tren gracias al nuevo túnel de San Gotardo

STEFANO MARCHI POLLEGIO

No queda duda de que el mercado interior de la UE sacará provecho del túnel ferroviario más largo y profundo del mundo, que se inauguró ayer en Suiza. Los helvéticos incluso lo llaman «la obra del siglo». Es el nuevo túnel de San Gotardo, a través de los Alpes. Mide 57 kilómetros de longitud y unos 2.300 metros de profundidad. A su estreno asistieron jefes de Estado o de Gobierno de los países alpinos, entre ellos la canciller alemana, Angela Merkel; el presidente francés, François Hollande, y el primer ministro italiano, Matteo Renzi.

Pero esta infraestructura, ubicada en territorio suizo, servirá sobre todo a la propia Confederación Helvética, un país que «no quiere volverse miembro de la UE». Lo señaló ayer su presidente, Johann Schneider-Ammann. Con esta obra, Suiza anhela incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril o, al menos, seguir conteniendo el de por carretera a través de su tramo de los Alpes. El pequeño y próspero país procura intensificar así su protección del medio ambiente, ya muy rigurosa, sobre todo en las áreas alpinas.

Los medios de comunicación pudieron ayer recorrer el túnel en el mismo tren que llevó a los políticos y centenares de invitados de Rynächt, en la vertiente Norte, hasta Pollegio, al Sur de la cordillera. Sin embargo, quienes verdaderamente inauguraron aquella infraestructura fueron los 1.000 ciudada-

nos suizos premiados por sorteo con el privilegio de atravesarlo aun antes que las autoridades.

El nuevo túnel de San Gotardo ha costado unos 11.000 millones de euros, todos pagados por Suiza. Consiste en dos tubos paralelos, de 9,5 metros de diámetro. Para su realización se ha tardado 17 años, y en ella han muerto nueve obreros. Se trata de un túnel de base, porque se excavó a pie de montaña. Por tanto, el paso de los Alpes por ferrocarril en aquella área se vuelve mucho menos largo y más recto que por el viejo túnel de San Gotardo, inaugurado en el año 1882 y situado en altura. En la nueva infraestructura, los trenes de mercancías y viajeros alcanzarán los 200 kilómetros por hora, que son el requisito mínimo para la alta velocidad ferroviaria.

Suiza asegura que el nuevo túnel de San Gotardo es su «contribución al proceso de integración europea». En efecto, esta obra forma parte del Corredor 6 de las Redes Transeuropeas de Transportes de la UE, que conecta los puertos de Rotterdam, en Países Bajos, y Amberes, en Bélgica, con el de Génova, en Italia, a través de Alemania. Inicialmente, el cruce de los Alpes por la ruta de San Gotardo tardará unos 45 minutos menos. Este trayecto se acortará aún más en los próximos años, cuando se realicen también algunas obras menores en Suiza, Alemania e Italia.

Sin embargo, los beneficios de la nueva infraestructura helvética

para la UE serán limitados, porque Suiza no tiene, ni se plantea, una red ferroviaria de alta velocidad al aire libre. Aun así, los directivos de varias compañías europeas de ferrocarriles (entre ellos, el presidente de Renfe, Pablo Vázquez Vega) se comprometieron anteayer en la ciudad suiza de Lugano a «mejorar la calidad de la oferta transfronteriza».

En la declaración que aprobaron, proponen el tren como principal medio de transporte para la «movilidad del futuro». De todas formas, el nuevo túnel de San Gotardo no supondrá beneficios reseñables para España, al menos a corto y medio plazo, a falta de la polémica y muy demorada línea de alta velocidad entre Italia y Francia.

Por su parte, la obra suiza apenas fue cuestionada. Se aprobó por referéndum, y se financió principalmente con los ingresos del impuesto so-

bre los camiones pesados que circulan por el territorio de la Confederación, incluidos los extranjeros. La hipótesis de cobrar un impuesto similar en todos los países alpinos está siendo sopesada por sus ministros de Transporte, quienes la debatieron el pasado martes en Lugano. La Constitución suiza exige, en principio, que todo el tráfico de mercancías a través de los Alpes viaje por tren. Pero, en la realidad, la ley helvética sólo prohíbe el tránsito por la cordillera a los camiones de más de 40 toneladas. El impuesto sobre vehículos pesados pretende alentar en el conjunto de Suiza el transporte de todas las mercancías por ferrocarril. El nuevo túnel de San Gotardo podría agilizarlo.

Durante la inauguración de esta obra, el presidente helvético manifestó la esperanza de que los países de la UE «vuelvan a negociar en unas semanas» con Suiza. El objetivo es solucionar el contencioso provocado por el resultado de la polémica consulta celebrada en la Confederación en 2014. En aquella votación popular, los suizos optaron por restablecer en su país cuotas y umbrales anuales de inmigrantes que sean ciudadanos de la UE. Según Schneider-Ammann, las dos partes necesitan encontrar antes de final de año una «solución mutuamente aceptable» y «razonable» a ese contencioso. Sin embargo, el presidente advirtió de que el Gobierno federal helvético «respetará la voluntad del pueblo», y la UE debe «aceptar la soberanía de Suiza».

La infraestructura ha costado 11.000 millones y se ha construido en 17 años

Se trata del túnel ferroviario más largo y profundo del mundo

Unir las Bolsas de Fráncfort y Londres: 1.250 empleos menos

LONDRES

La fusión entre London Stock Exchange (LSE) y Deutsche Boerse, operadoras respectivamente de las Bolsas de Londres y Fráncfort, conllevará el recorte de 1.250 empleos existentes, aunque la pérdida neta de puestos de trabajo será inferior a esta cifra, ya que las compañías esperan crear 550 empleos tras su unión, según recoge el folleto al que ha accedido Europa Press.

Los consejos de ambos operadores confían en lograr sinergias de costes de 450 millones de euros anuales en el tercer año tras la fusión, de los que alrededor del 50% corresponderá a mejoras de eficiencia tecnológica, un 30% en los centros de trabajo y alrededor del 20% por la optimización de segmentos de negocio.

Para alcanzar este ahorro de costes en el plazo estimado, las empresas consideran que se producirá un recorte de unos 1.250 puestos de trabajo existentes.

No obstante, los consejeros creen que podrían crearse unos 200 nuevos empleos como resultado de nuevas iniciativas para obtener sinergias de ingresos. Los otros 350 empleos podrían generarse mediante el uso de externalización y deslocalizaciones (*nearshore* y *offshore*).

«Se espera también que los recortes de plantilla sean mitigados a medio plazo con más oportunidades de empleo a consecuencia del crecimiento orgánico autónomo del grupo combinado, así como por el desgaste natural y la eliminación de puestos vacantes», explican las empresas.

SINERGIAS

Los consejos de ambos operadores creen que la nueva compañía surgida tras la fusión podría obtener sinergias de ingresos de unos 250 millones de euros anuales desde el quinto año tras completar la operación.

LSE y Deutsche Boerse alcanzaron en marzo un acuerdo para una «fusión entre iguales» que se llevará a cabo a través de una nueva sociedad, denominada UK TopCo, cuyo valor de mercado superaría los 25.000 millones. Este *holding* repartirá su sede entre ambas ciudades.

Los accionistas de LSE recibirán 0,4421 acciones de UK TopCo por cada título del gestor de la Bolsa de Londres y los accionistas de Deutsche Boerse obtendrán una acción por cada una de la alemana. De este modo, los actuales accionistas de LSE pasarán a controlar el 45,8% del *holding* y los de Deutsche Boerse controlarán el 54,2%.

Suiza inaugura el túnel más largo del mundo, que acercará el norte y el sur de Europa

► Merkel, Hollande y Renzi participan en el primer viaje del tren «Gottardo 2016»

ROSALÍA SÁNCHEZ
CORRESPONSAL EN BERLÍN

Todavía en el verano de 2014 permanecían adheridos a los puentes fronterizos los explosivos instalados desde la Guerra Fría con el objeto de proteger a Suiza de una hipotética invasión alemana. Una vez concluidos los últimos «trabajos de desarme», los únicos explosivos presentes en la fronte-

ra entre los dos países este último año y medio han sido los empleados para la construcción de este túnel titánico de 57 kilómetros a través de los Alpes, el túnel ferroviario más largo del mundo y que abre una gran vía de comunicación europea en sentido norte-sur.

Durante la ceremonia de inauguración, el presidente de Suiza Johan Schneider-Amman aseguraba que este túnel «unirá a la gente y a las economías» de Europa, en medio de aplausos europeístas muy de agradecer en estos tiempos de vacas flacas europeas. Imagen de la libertad de movimiento de los ciudadanos europeos, hoy tan en entredicho, el túnel se presenta también como una gran apues-

ta ecológica que servirá para proteger los Alpes de la polución que causan los motores de los automóviles, cuestión muy jaleada hace solo unos meses, pero rebajada en los discursos por cortesía, para no meter el dedo en la llaga del escándalo Volkswagen.

La canciller alemana, Angela Merkel, sentada junto al presidente francés, François Hollande, y el jefe del Gobierno italiano Matteo Renzi, participó muy animada en el primer viaje oficial del tren «Gottardo 2016», que hizo el trayecto entre la localidad de Erstfeld, en el cantón de Uri, hasta Pöggendorf, en el cantón del Tesino, en la Suiza de habla italiana, en solamente 20 minutos. Para Merkel y Hollande, que venían de recordar a los cientos de miles de soldados europeos que perdieron la vida en 1916 en la Batalla de Verdún, el túnel es un reflejo de la solidez del proyecto europeo.

Del otro lado del túnel, la ministra de Transporte suiza, Doris Leuthard, destacó el carácter europeo de la obra,



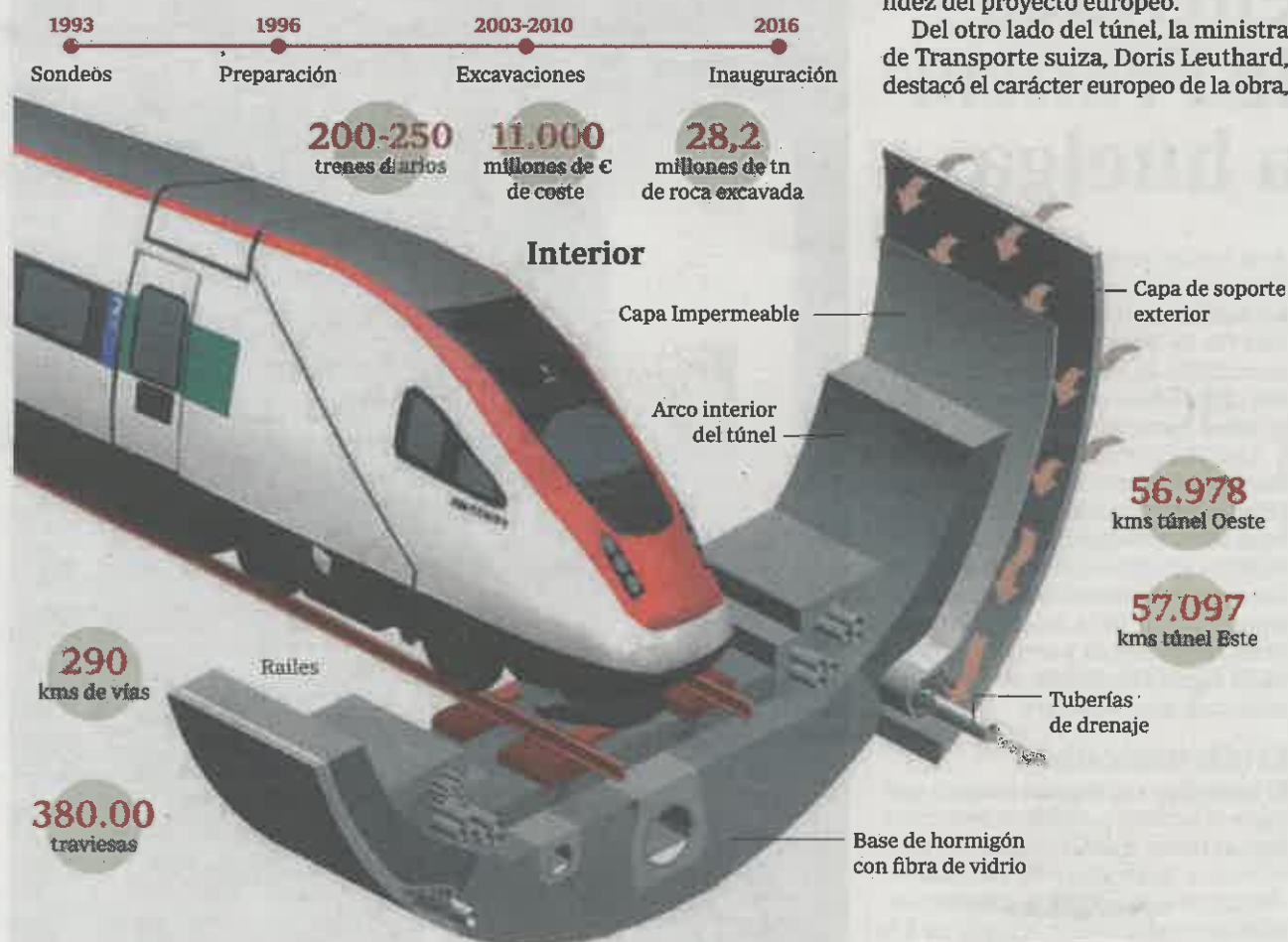
«en la que han participado trabajadores de una decena de países, desde Escandinavia hasta Sicilia, de Portugal a Polonia». Subrayó también que la entrada en funcionamiento de esta nueva infraestructura «cambia de un día para otro» la realidad que representa el macizo de San Gotardo, que constituía hasta ahora «un obstáculo y un factor de división» y que pasar a ser un «punto de unión y comunicación». Los trenes cruzarán las montañas, desde Alemania, a través de Suiza y hasta Italia, en apenas media hora, por lo que además de una hazaña de la ingeniería se trata de un enlace neurálgico y un elemento de unidad.

Ocho obreros muertos

El colosal túnel, cuyas obras han durado 17 años y ha costado la vida de ocho obreros en los trabajos de excavación, entrará realmente en funcionamiento en diciembre. Combinado con dos túneles más cortos que se planea todavía en las inmediaciones de Zúrich y Lugano, como parte del proyecto Alp Transit, constituirá la pieza clave de la nueva línea ferroviaria que cruza los Alpes con el objetivo de aumentar el uso del ferrocarril, consolidar la comunicación europea interna y descongestionar así las carreteras para el tráfico de mercancías, en un corredor Rin-Alpes que va desde Róterdam, en el mar del Norte, hasta Génova, en el Mediterráneo. Viajar de Zúrich a Milán lleva solamente tres horas. Aunque los suizos han festejado la

El túnel más largo del mundo

Construcción



Perfil y accesos



Fuente: Staldler, BBC y elaboración propia.



Renzi, Scheider-Ammann, Merkel y Hollande, ayer en el tren

inauguración como si se tratase de su túnel propio, en realidad los que han pagado el grueso de las obras han sido los alemanes, que han contado con una contribución financiada por Bruselas y que ha supuesto el 15% del coste total, que han sido más de 10.900 millones de euros. El presupuesto final ha aumentado en una tercera parte sobre el original, pero teniendo en cuenta que las obras se han realizado a 2.300 metros de profundidad, parecen comprensibles los imprevistos. El incremento de la seguridad contra incendios y la inversión «ecológica» se han llevado las principales partidas.

Con el nuevo túnel, queda derribado uno de los mayores obstáculos para el tráfico de mercancías entre el Mediterráneo y el mar del Norte. A partir del próximo año y además de los 600.000 camiones que hacen anualmente esa ruta, entre 260 y 300 trenes

de carga atravesarán diariamente el túnel bajo el macizo de San Gotardo. En el futuro llegarán a 500 diarios y esta cifra ha levantado vanas protestas de los habitantes del valle del Rin, que temen que sus románticos meandros y la mayor concentración de castillos del mundo se vean afectados por el ruido de los trenes.

Y como perfecto hijo de su tiempo, el nuevo túnel ha sido inaugurado bajo estrictas medidas de seguridad, con 2.000 efectivos del Ejército y estrecha vigilancia del espacio aéreo, y bendecido por un sacerdote católico, un pastor protestante, un rabino judío y un imán musulmán.

ABC

KIOSKO MAS

Fotogalería de la inauguración del túnel de San Gotardo

Bajo los Alpes



ABC / J. Torres

Junio: Mes del Sagrado Corazón de Jesús

Al amigo seguro se le conoce en la ocasión insegura (Fedro).

En los tiempos de incertidumbre, confusión y disolución moral que atravesamos, **hágase amigo del Sagrado Corazón de Jesús.**

Lleve consigo la bonita cinta ¡Sagrado Corazón de Jesús, en Vos confío!



Entronice en su hogar una imagen del Sagrado Corazón.

«Grabaré para siempre en mi Corazón los nombres de aquellos que propaguen esta devoción», prometió Jesús a Santa Margarita María.

Pida hoy mismo a S.O.S. Familia, gratuitamente, para Ud., su familia y amigos la cinta y la lámina para entronizar el Sagrado Corazón de Jesús en sus casas.

Teléfono: 91 552 78 23 · Móvil: 618 412 605
Correo: Pl. Reyes Magos, 2 - 1º B - 28007 MADRID
E-mail: sosfamilia@sosfamilia.es
Web: www.sosfamilia.es

El envío gratuito de la cinta y de la lámina del Sagrado Corazón (dentro de España), es posible gracias a la generosidad de miles de socios de S.O.S. Familia que se propone, como una de sus tareas más importantes, recuperar la vida religiosa en el interior de las familias. Junto le enviaremos una carta explicativa solicitando su adhesión y colaboración para esta gran y urgente obra de apostolado. La privacidad de sus datos está protegida por la LOTARD de 13/12/1999.