

COMUNICACIONES TRANSFRONTERIZAS EL TRAZADO DE LA TCP

El sur de Francia consolida su apuesta para la Travesía Central por el Sobrarbe

El rechazo que provocó el trazado por Biescas y Lourdes refuerza la opción entre Lannemezan y Bielsa

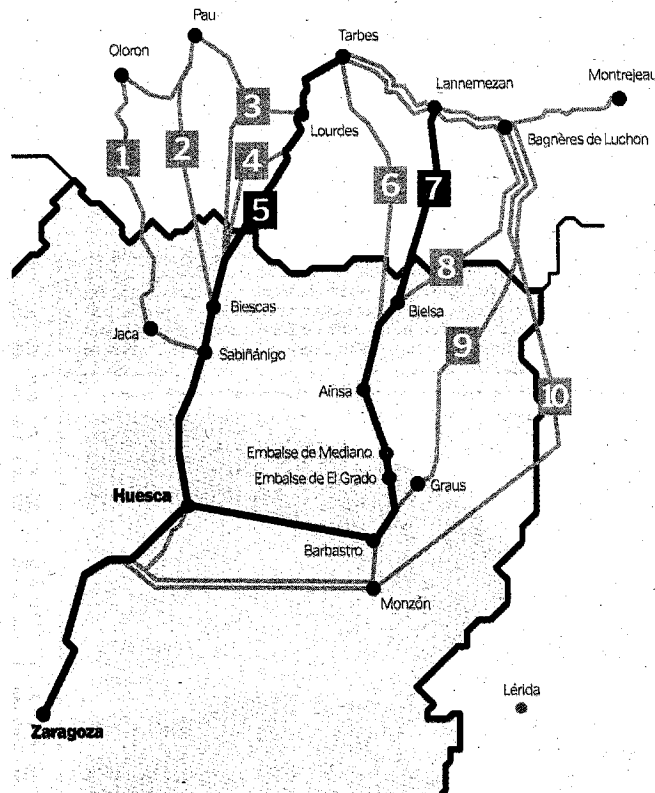
El secretario de Estado Víctor Morlán ya dejó claro el miércoles que España aceptará lo que el país galo diga

ZARAGOZA. Tras el logro de 30 adhesiones (cuatro países, cinco comunidades y numerosas organizaciones), la Travesía Central continúa -más fuerte- su andadura con un asunto clave por decidir: el trazado por el Pirineo. El proyecto se encuentra en fase de estudios y esta decisión aún tardará en confirmarse, pero el sur de Francia ya ha dejado claro cuál es su apuesta tras el rechazo social y político que generó el itinerario por Lourdes (en la parte española se corresponde con Biescas), sobre todo por motivos ambientales. La región francesa Midi-Pyrénées ha trazado en el mapa una línea alternativa que engazaría con el túnel de baja cota en el Sobrarbe (cerca de Bielsa) y desembocaría en el lado francés por Lannemezan. Y, al contrario que la que atravesaba el macizo del Vignemale (Valle del Gállego), goza de un mayor consenso francés (hasta ahora uno de los principales escollos para desarrollar este proyecto).

En principio, esta opción, que fue una de las más valoradas en el estudio de alternativas del Gobierno de Aragón de 2002 junto con la de Lourdes, tampoco plantearía ningún impedimento a la parte española. De hecho, ante la reticencia mostrada siempre por el país galo, el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, dejó la decisión del recorrido al albur del territorio vecino. "Que discurra por donde Francia diga", sentenció durante su intervención en el acto que se celebró el pasado miércoles, en el Consejo Superior de las Cámaras de Madrid. Hay que recordar que las únicas condiciones que ha puesto hasta ahora Aragón es que este eje prioritario atraviese Zaragoza y Huesca y llegue a Toulouse. A partir de ahí, todas las alternativas están abiertas y son aceptables. "Yo quiero que ahora la agrupación europea empiece a trabajar en lo que tiene que trabajar, gastar los diez millones de euros en estudios del trazado, ambientales...", recalcó.

Un estudio de Midi-Pyrénées
Y la alternativa francesa parece definida. Al menos así lo han demostrado los movimientos realizados desde el sur del país en los últimos años. Sin ir más lejos, el verano pasado el presidente de Midi-Pyrénées, Martin Malvy, y la presidenta del consejo general de Hautes-Pyrénées, Josette Durrieu, mantuvieron un encuentro

La preferencia del país galo



Fuente: Gobierno de Aragón

HERALDO

OPCIÓN 7

Aínsa-Arreu.
2.600 millones (en 2002), 95 kilómetros en túneles, un trazado más largo en la parte española que atraviesa el embalse de El Grado y Mediano.

OPCIÓN 5

Biescas-Pierrefite. 2.400 millones (en 2002), 104 kilómetros en túneles, se aprovechan líneas ya existentes. Tiene más rechazo en Francia.

CUMBRE EN ZARAGOZA

312.000 MILLONES PARA LAS REDES TRANSEUROPEAS

El próximo martes 8 y miércoles 9 se celebrará en Zaragoza la reunión de ministros de Transportes de la Unión Europea (UE) con el objetivo de elaborar un documento de trabajo sobre la futura política de la Red Transeuropea de Transporte. Un programa al que los estados miembros deberán aportar 196.000 millones de euros. La UE desembolsará 8.000 millones de euros directamente a este programa, mientras que el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión aportarán 43.000

millones de euros, que representan el 11% de la política de cohesión. Otros 65.000 millones de euros provendrán de préstamos y de diferentes instrumentos financieros.

El texto del documento señala que las redes transeuropeas se dividirán en dos bloques, como son la red global y la central. Los criterios básicos serán la multimodalidad, la interconectividad, la mejora de la eficiencia de todos los modos de transporte, la sostenibilidad, la protección de la biodiversidad, la calidad del servicio, la seguridad de las

infraestructuras y la minimización de los costes.

En este programa general se incluye la Travesía Central Pirineica, señalada como eje prioritario 16 de la UE. Además, está previsto que en esta programación también se incorpore el corredor Mediterráneo, como anunció el pasado miércoles el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán. No obstante, la reunión de Zaragoza solo servirá para crear un marco general de criterios y requisitos para la futura política de redes transeuropeas de la Unión. **HA**

con el secretario de Estado de Transporte, Dominique Busse-reau, para promover la Travesía Central entre Zaragoza-Toulouse por Lannemezan. En dicho encuentro, los representantes regionales exigían rapidez y recordaban que se había encargado un estudio sobre los impactos socio-económicos y medioambientales de esta línea ferroviaria, por 138.000 euros. En principio, este año podría haber ya un avance de las conclusiones.

Para el sur de Francia, la línea Zaragoza-Toulouse es "un eje fuerte". De hecho, atravesaría zonas de Hautes-Pyrénées que hace unos años sufrieron un fuerte proceso de desindustrialización por el cierre de fábricas de armamento y que ahora podrían reconvertirse gracias a la puesta en marcha de este corredor ferroviario. La otra alternativa (señalada en el estudio informativo de la DGA con un 7) aprovechaba la plataforma de Tarbes para crear un nudo logístico con la de Zaragoza.

Pero, ¿cómo se dibujaría el trazado preferido por el sur de Francia en la parte española? El recorrido por territorio aragonés, frente a la alternativa de Biescas, sería más prolongado y complicado y precisaría de la construcción de más kilómetros de vía. Para empezar, habría que montar ráfles entre Huesca y Barbastro y habría que salvar con grandes infraestructuras los embalses de El Grado y Mediano, para continuar hacia Aínsa y Bielsa. En túneles esta opción requiere construir 95 kilómetros, mientras que la otra (la conocida como alternativa 5) necesitaría 104. El túnel de baja cota apenas difiere un kilómetro entre un itinerario y otro. El trazado por Vignemale está más centrado en Francia, entre Toulouse y Burdeos, mientras que esta más cerca de Toulouse.

Respecto a la inversión, existe una diferencia entre ambos recorridos. En 2002, el estudio informativo de la Travesía Central encargado por la DGA cuantificaba la alternativa de Biescas en 3.400 millones de euros. La apuesta francesa sube un poco más, hasta los 3.600 millones. No obstante, todas estas propuestas deberán concretarse, precisamente, en los estudios que tiene encargados la Agrupación de Interés Económico Europeo de la TCP. Dispone de diez millones de euros, financiados por la UE y por Francia y España para redactar estos informes hasta 2013.

N. ASÍN

ENTRE LÍNEAS | José Luis Valero

Otra razón de peso y un paso más

PARECE mentira que la posibilidad de hacer la Travesía Central Pirenaica (TCP) vaya ganando más enteros en tres meses que en el último decenio. Pero así son las cosas de la política internacional, porque el ánimo de las regiones francesas afectadas y del Gobierno de París es todavía más fundamental que el de la Comunidad de Aragón (tan entusiasta como sus homólogos galos) y el de La Moncloa (tan apá-

tica como el Eliseo). Y de repente, o por eso de que la crisis económica mundial hace inviables proyectos imposibles como los corredores del Mediterráneo y del Cantábrico, vuelve a escena la Travesía Central, pese al escepticismo de algunos dirigentes y altavoces de ámbito nacional que no analizan más allá de Madrid, Barcelona o Bilbao, por poner ejemplos evidentes.

En nuestro caso no es un problema

de voluntad de los partidos políticos aragoneses ni del gobierno de turno (reconociendo por cierto el impulso dado por Iglesias a la TCP en los últimos años y más en estos meses), porque siempre hemos ido todos a una, aunque dependemos de terceros. Mucho del que mande en París y bastante del que lo haga en Madrid. Sean presidentes o ministros, de Fomento en lo que toca a España.

Y por ese lado es por donde vamos mal, ni siquiera regular. Hemos ido perdiendo sitio en la UE desde que dejó de ser comisaria de Transportes Loyola de Palacio y no ganamos nada, incluso perdimos, en la etapa de la mi-

nistra de Fomento Magdalena Álvarez. Como tampoco hemos mejorado con el actual responsable del área, José Blanco, pese a las promesas y compromisos electorales de Zapatero y de su hombre de confianza.

Pero como este análisis puede estar equivocado, no hay nada mejor que esperar al próximo martes, día 8 de junio, a que el titular de Fomento, José Blanco, diga claramente en Zaragoza que apuesta por la Travesía Central y que empezará a ser una realidad a medio plazo, una vez superada la crisis económica internacional. Es lo menos que le debe a los aragoneses y al presidente Iglesias. Veremos.

Biel ve "síntomas negativos" en la ausencia de Blanco y el nulo eco en los medios nacionales

El PSOE se muestra satisfecho por el acto de apoyo a la TCP y el PP dice que se verá "en la próxima cumbre hispano-francesa"

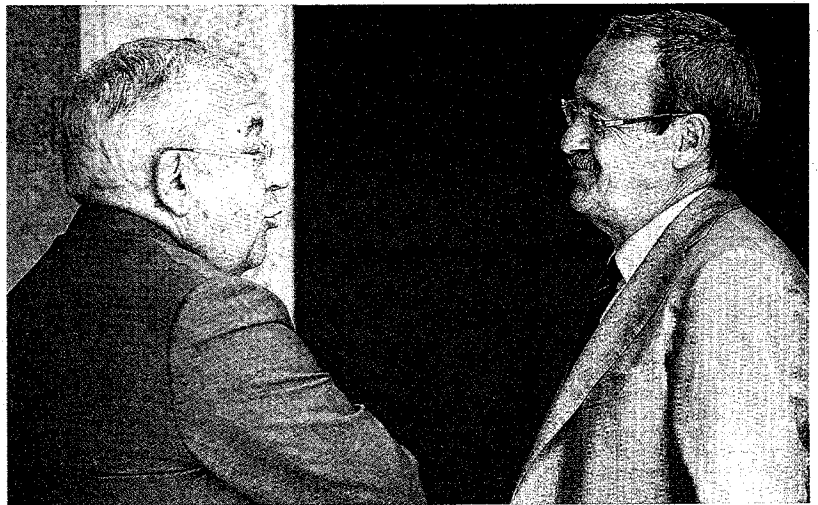
ZARAGOZA. Los matices fueron los que marcaron ayer las diferencias entre los partidos políticos a la hora de valorar el acto de apoyo a la Travesía Central del Pirineo (TCP) celebrado en Madrid el pasado miércoles. Unos matices cuyos extremos se dieron entre los propios socios de gobierno. Mientras la lectura hecha por el PSOE tras la declaración firmada por más de 30 organismos fue de nítida satisfacción, el PAR mostró un crudo escepticismo cuyo anclaje principal es la cantidad de oportunidades desaprovechadas hasta ahora para avanzar en esta reivindicación.

El vicepresidente del Gobierno aragonés y líder del PAR, José Ángel Biel, destacó en primer lugar como un "síntoma muy negativo" que el acto no hubiera tenido la más mínima repercusión en la prensa nacional. Biel basó también su escepticismo en otras dos circunstancias, una de ellas referida también al propio acto -la ausencia del ministro de Fomento, José Blanco- y otra de mayor contenido

-el nulo aprovechamiento del semestre de presidencia española de la UE- para este proyecto. El vicepresidente recordó que han sido muchas las oportunidades perdidas en esta cuestión y que "no hay voluntad política". Para el presidente del PAR, el eje pirenaico "no es compatible con el corredor mediterráneo". La TCP tiene que ser "la travesía", precisó Biel.

Eloy Suárez, portavoz del PP en las Cortes, consideró que el acto del miércoles había sido "de propaganda" y que se trata de "una buena foto" para la Travesía Central. Suárez dijo que es un eje que no se va a hacer y que en cualquier caso es algo que "se verá de verdad en la próxima cumbre hispano-francesa". "Pero Zapatero siempre mira a Cataluña en las cumbres", añadió. El dirigente popular, reconociendo la importancia máxima que tendría la TCP para Aragón, enfatizó que Francia no quiere su construcción.

Desde CHA, el portavoz adjunto Bizén Fuster calificó el acto como un avance importante, aunque



PEDRO ETURA/AP AGENCY PHOTO

Encuentro en los pasillos. El vicepresidente aragonés charló ayer animadamente un buen rato en las Cortes con el teniente de alcalde de Zaragoza, Francisco Catalá. La ley de capitalidad de Zaragoza y el futuro campo de fútbol son algunos de los asuntos pendientes entre el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento.

"el Gobierno español no quiso escenificar un apoyo decidido", ya que no fue ni el presidente, ni ningún vicepresidente ni el ministro responsable, José Blanco. Fuster consideró que el apoyo del Ejecutivo español había sido "tibio". También destacó el escaso eco mediático de la declaración y añadió que fue elocuente la diferencia entre las representaciones de Portugal (acudió el embajador) y de Francia (un representante de la Embajada).

"Un paso adelante"

Para el coordinador y diputado de IU, Adolfo Barrena, fue "un paso adelante", que indica una tendencia. "Valoramos que han sido capaces de ponerse de acuerdo regiones, empresarios, incluso Estados aunque fuera con diferentes niveles de representación", dijo Barre-

HAN DICHO

"Tenemos razón, una razón que comparten muchos"

RICARDO BERDIÉ
Portavoz de Obras Públicas del PSOE en las Cortes

"El Gobierno español no quiso escenificar un apoyo decidido"

BIZÉN FUSTER
Portavoz adjunto de CHA

"Marca una dirección más clarificadora"

ADOLFO BARRENA
Coordinador general de IU

na. Izquierda Unida espera que a partir de ahora este compromiso sirva para reforzar la posición e impulse el proyecto con partidas presupuestarias que no sean meramente simbólicas.

El respaldo más entusiasta lo mostró el portavoz de Obras Públicas del PSOE, Ricardo Berdié. "Tenemos apoyos y muchos (comunidades autónomas, países, regiones...), estamos en el buen camino respecto a la línea política y tenemos razón, una razón que comparten muchos", dijo. Para Berdié, un acto como el del miércoles es un paso cualitativo, aunque "queda mucho trabajo por delante". Sobre la ausencia de Blanco, Berdié consideró que "el ministro estaría donde debía estar" y que centrarse en esta circunstancia "sería dar muestras de debilidad".

ALEJANDRO E. ORÚS