

Francia camufla su desinterés por la Travesía Central con una vaga promesa de estudios para 2008

La reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón queda relegada en la reunión hispanofrancesa de Barcelona de ayer y se insiste en delegar el proyecto a las regiones

ASÍ ESTÁN LOS PROYECTOS

1 Todo pendiente de Francia en la Travesía Central Pirenaica.

La DGA, junto a Midi-Pyrénées, ha avanzado al límite de sus posibilidades los estudios previos. Fomento la ha incluido en el Plan de Infraestructuras (aunque a largo plazo) y le ha destinado una primera y pequeña partida presupuestaria. Francia sólo ha tenido palabras y del cumplimiento u olvido de las promesas de ayer dependerá en mucho el futuro del proyecto.

2 El Canfranc, sumido en el más completo abandono.

Hay estudios de reapertura para todos los gustos y con gran variedad de presupuestos. Francia enterró el proyecto en diciembre y todo está en manos de Aquitania y Aragón, que no tienen fondos para abordarla si no atraen el interés de entes privados o financieros. Fomento trabaja en la variante de Huesca y ha consignado 13 millones para la reforma de los tramos hasta Canfranc. Francia no prevé ni un euro.

3 El eje Valencia-Zaragoza-Pau-Burdeos avanza con lentitud.

Hay autovía entre Zaragoza y Nueno y en 2008-2009 estará completa entre la capital aragonesa y Valencia. Fomento espera tener todos los tramos acabados hasta el túnel de Somport en 2010. En Francia, lo que mejor marcha es la autopista Pau-Burdeos (espera abrirla hasta Languon en 2010) y la carretera de gran capacidad entre Olorón y Pau. La mejora de la N-134 sigue esperando.

BARCELONA. La reunión hispanofrancesa sobre Cooperación Transfronteriza, celebrada ayer en el barcelonés palacio de Pedralbes, confirma la complicada situación del proyecto de una Travesía Central Pirenaica mediante un túnel de baja cota en territorio aragonés: la DGA y el Gobierno de España presionan para que sea algo más que una línea en un mapa y Francia se resiste con

uña y dientes a comprometerse de manera rotunda a que prosperen iniciativas que la hagan avanzar con rapidez.

La situación de partida con la que se llegaba a la cita de ayer era muy mala para los intereses de la Comunidad Autónoma, que tiene en la Travesía Central una de sus grandes líneas de planificación estratégica. El ministerio de Transportes y Equipamiento (ho-

mólogo del departamento español de Fomento), a pesar de las promesas vertidas por el propio presidente de la República, Jacques Chirac, en la cumbre bilateral de Zaragoza del pasado diciembre, no ha contado con la infraestructura en sus presupuestos de 2006 y ni siquiera la dibuja en sus planos de ejes en estudio. Tras el encuentro, apenas se han podido arrancar a la delegación gala

nuevas promesas que sitúan el año 2008 como horizonte de previsión (es decir, no rígido) para la finalización de estudios territoriales y medioambientales de los posibles trazados.

De manera previa, en el acuerdo se expresa, con mayor determinación, que antes de que finalice este año se licitará un estudio para la modelización del reparto modal de los tráficos de mercancías y analizar el "encaje funcional del nuevo enlace ferroviario en las redes" de ambos países. El objetivo que se marca es que en 2006 haya resultados para "definir los posibles corredores de trazado". La DGA y Midi-Pyrénées elaboraron hace casi dos años un estudio de este tipo donde se establecen una veintena de posibles recorridos por diferentes valles.

Pero peor, mucho peor, es la marcha de la reapertura del Canfranc, el gran símbolo aragonés de anhelo de progreso y comunicación con Europa. El proyecto, que ya se arrinconó en la cumbre de diciembre, apenas se cita en las conclusiones. Lo justo para insistir en que debe abordarse desde una "perspectiva de cooperación interregional" y para animar a las "entidades territoriales correspondientes" (Aragón y Aquitania) a que participen en "la evaluación del proyecto" en un grupo de trabajo donde participen sendos ministerios. Y nada más.

Por el contrario, las autopistas del mar (nombre pomposo utilizado por Francia para el transporte masivo de camiones por barco) prosiguen su avance como la gran alternativa para descongestionar el tráfico carretero en los Pirineos, lo que restará argumentos a la Travesía Central. En la reunión se acordó que en 2007 esté ya en marcha una primera línea con origen y destino en "uno o varios puertos marítimos".

El primer ministro francés, Dominique Villepin, fue taxativo al hablar de prioridades en materia de comunicación. Citó sólo tres: la mejora de las carreteras, el AVE Figueras-Perpiñán-Montpellier y las autopistas del mar.

Pese a todo, el presidente aragonés, Marcelino Iglesias, mantuvo ayer un discurso optimista al resaltar que "Francia se compromete, por primera vez, con la Travesía Central con fechas y con una firma de documentos". Sobre las autopistas marítimas aseguró que "son complementarias, no rivalizan con la Travesía Central".

CARLOS VILLANOVA



Amplia y tensa foto de grupo

La reunión de ayer fue la primera de carácter bilateral a la que acudían los representantes de Comunidades Autónomas y regiones francesas. La polémica sobre la crisis de Gobierno en Cataluña caldeó tanto el ambiente que fue imposible una rueda de prensa conjunta de los presidentes regionales.

Fomento afirma que la autovía a Jaca estará en servicio en 2010

El ministerio asegura que en ese año también estará acabado el "acondicionamiento" del tramo entre la capital jacetana y el túnel

ZARAGOZA. El proyecto carretero del eje Zaragoza-Somport-Pau-Burdeos ofreció ayer aspectos más positivos que los de las infraestructuras ferroviarias. El

programa de trabajo sobre las conexiones a través de los Pirineos recoge avances en esa vía y también, aunque más modestos, en el eje Lérida-Túnel de Viella, de relevancia para el Aragón Oriental.

Por lo que respecta al Somport, una vez finalizadas las obras en materia de seguridad en el lado francés del paso subterráneo, el documento ratifica la apertura del túnel internacional al tráfico de mercancías peligrosas, cuya

fecha queda fijada para el mes de enero de 2006.

En cuanto a España, Fomento se compromete a que en 2010 esté en servicio la autovía entre Zaragoza y Jaca. Esos tramos, que ya han recibido un importante impulso tras el cambio de Gobierno en Madrid, tendrán, por lo tanto, que llevar una ejecución ágil si se quiere respetar el acuerdo. Igualmente, se anuncia para ese año la puesta en servicio del "acondi-

cionamiento" entre Jaca y el túnel. Para este tramo, el del valle del Aragón, parece descartada la autovía, por lo que el texto debe de aludir a las circunvalaciones de Castiello y Villanúa.

Francia, por su parte, comunicó la apertura de las variantes de Gan (2005) y Bedous (2007) y la realización en 2006 de los estudios informativos para los tramos pendientes en la N-134 entre el túnel de Somport y Olorón. Ade-

más, se estima que en 2007 se aprueben las declaraciones de utilidad pública para la variante de Olorón y los tramos hasta Pau y que en 2010 funcione hasta Languon la autopista Pau-Burdeos.

Sobre el Lérida-Viella, el túnel al valle de Arán se abrirá en 2006 y entre ese año y el siguiente se iniciará la redacción de proyectos de los tramos hasta Lérida y hasta la frontera francesa.

C. V.

Reacciones

■ Marcelino Iglesias (PSOE).

El líder socialista y presidente de la DGA afirmó ayer que con lo acordado en la cumbre "hemos dado un gran paso adelante desde el punto de vista de poner fechas a proyectos muy concretos, como es el túnel de baja cota o el de Somport". Iglesias afirmó que el incluir compromisos más concretos es "para mí es una satisfacción y un avance". En cualquier caso, solicitó "acelerar los ritmos de inversión".

■ **Gustavo Alcalde (PP).** "Sigue sin haber nada consistente para la Travesía Central y la reapertura del Canfranc sigue abandonada", resumió el popular. Alcalde se mostró "estupefacto" ante el optimismo de Iglesias: "Se comporta como Alicia en el País de las Maravillas, pero con el agravante de que se cree sus propias mentiras". Dijo que no ve "ni determinación del Gobierno ni capacidad de influencia de Iglesias sobre Zapatero".

■ **Bizén Fuster (CHA).** El presidente de Chunta calificó el resultado de "fracaso absoluto de la DGA, que no ha convencido a ningún Gobierno, y fracaso personal de Iglesias, que ha apostado personalmente, en un territorio que ha hecho de la logística la apuesta de futuro". En cuanto a la travesía, "no hay voluntad política. A estas alturas, hablar de estudios es decir nada".

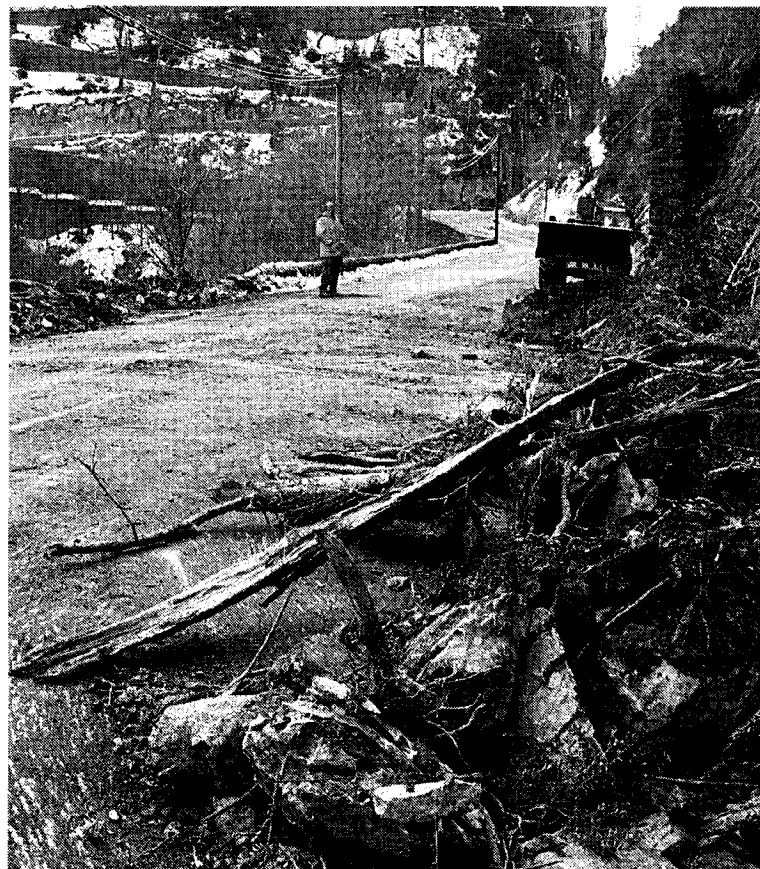
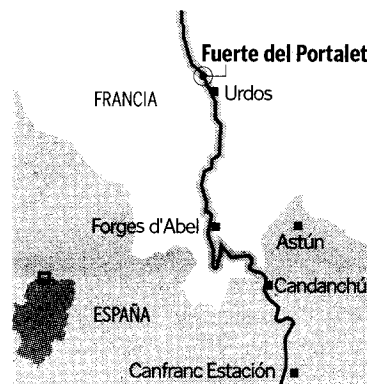
■ **Javier Allué (PAR).** "El resultado para Aragón es decepcionante", señaló el portavoz del PAR. Allué incidió en que "Aragón tiene pendiente conseguir un peso específico propio". Lamentó que "vemos cómo algunas Comunidades avanzan en sus proyectos mientras los de Aragón siempre están en fase de estudio".

■ **Adolfo Barrena (IU).** "Esta cumbre supone una nueva decepción para las aspiraciones aragonesas". El diputado de IU lamentó que "mientras en Aragón se pierde el tiempo con estudios, otras consolidan sus alternativas". Barrena señaló que tras la cumbre, "Iglesias puede tener envidia sana de los logros que consiguen otros presidentes".

El refuerzo de un muro en el Somport atascará ocho meses el puerto

El subprefecto de Olorón explica hoy a los alcaldes del valle del Aspe la obra del fuerte del Portalet

Darán paso por un carril en medio kilómetro de la 134



JONATHAN DÍAZ

Desprendimiento en marzo

La obra de reparación del muro de la RN-134 en el Fuerte del Portalet se acometerá en el mismo punto en el que el pasado mes de marzo se produjo un desprendimiento de piedras que provocó el cierre durante dos horas del paso del Somport, unos días después de que se bloqueara el paso a camiones.

ZARAGOZA. El pasado invierno, un socavón de cinco metros en Urdós bloqueó el paso del Somport al tráfico pesado durante cinco meses (entre febrero y junio); este invierno, una obra de refuerzo de un muro de 400 metros a la altura del Fuerte del Portalet, va a volver a atascar la misma nacional RN-134 durante ocho meses en el lado francés.

El subprefecto de Olorón, Jean Claude Gobin, explicará hoy por la tarde la obra a los alcaldes de trece municipios del valle del Aspe en una reunión que se celebra en el Ayuntamiento de Borse. En esta ocasión, el Ministerio de Transportes y Equipamientos de Francia (homólogo del de Fomento español) no cerrará la circulación de tráfico pesado de camiones y autobuses, pero dará paso alternativo por un solo carril entre Urdós y Étsaut, lo que volverá a atascar el puerto.

Está previsto que las obras de refuerzo del muro y de posible ensanchamiento de la carretera empiecen "pronto", aunque será esta tarde cuando se conozca el calendario y características de las mismas. "Las paredes del muro son frágiles y van a reforzarlas. Hoy mismo (por ayer) estaban visitando la zona los geólogos", precisó René Rose, alcalde de Borse y presidente de la mancomunidad del valle del Aspe.

"Bricolaje" en la carretera

Esta nueva obra en la nacional RN-134, cuya construcción data de 1850, es otro parche y no se enmarca en el proyecto de mejora de la misma, que Francia prevé concluir en 2018.

"Se trata de bricolaje, como decimos aquí en Francia, de una reparación puntual. Una carretera nacional no puede permanecer como está. No estamos precisamente contentos con el ritmo de las obras de mejora de la vía y vamos a decírselo al subprefecto de Olorón", criticó el alcalde de Borse, René Rose.

Al encuentro está previsto que asistan los trece ediles de las localidades del valle del Aspe, si bien Rose, responsable de la mancomunidad, reclamó al subprefecto que se invitara además a la Cámara de Comercio y a las asociaciones de transportistas.

"Para nosotros es una mala noticia porque vendrá menos gente al valle y a la estación de esquí de fondo del Somport. Los problemas en la carretera siempre afectan a los turistas aunque sólo sea

psicológicamente a la hora de llegar, por lo que pueden decidirse por ir a otro valle", denunció Rose los efectos económicos que estas obras tendrán en Francia.

Perjuicios económicos

El cierre del paso al tráfico pesado el pasado invierno en Urdós provocó una airada protesta de los empresarios aragoneses, que llegaron a meditar la posibilidad de una manifestación. El perjuicio en el tránsito de mercancías se acrecienta estos meses invernales porque es cuando se importa el maíz y las hortalizas.

Hace una semana, el embajador francés en España, Claude Blanchemaison aseguró en Zaragoza que los problemas del pasado invierno en las carreteras transfronterizas galas es una situación que "no se debe repetir". "Vamos a hacer todo lo posible sobre este tema para que no se repita", insistió tras reunirse con el presidente del Gobierno aragonés Marcelino Iglesias.

RAMÓN J. CAMPO

Todo el mes por un carril

Además de los ocho meses durante los que se prolongarán las obras de refuerzo del muro, hasta el próximo día 31 de octubre, la circulación de vehículos en la parte francesa del túnel de Somport deberá realizarse por un solo carril.

El motivo son algunos trabajos de mantenimiento y ventilación de este tramo, que obligarán a restringir el tráfico por este paso.

Esta medida se prolongará hasta el próximo día 31 de octubre -incluido-, de lunes a sábado, entre las diez de la noche y las seis de la mañana; y la noche de los domingos a lunes, entre las doce del mediodía y las seis de la madrugada.

Durante el tiempo que está previsto que duren los trabajos, los vehículos sólo podrán circular alternativamente por uno de los carriles en la parte francesa de este paso fronterizo, que ya sufrió numerosos cortes el invierno pasado. **HA**