

Cataluña mete sus ejes ferroviarios en los planos de la reunión bilateral

Los proyectos de la línea Lérida-Gerona y Port Bou, rivales de la Travesía Central, aparecen por primera vez en los mapas de un encuentro hispanofrancés

ZARAGOZA. Carece de validez ejecutiva oficial y no supone ningún tipo de acuerdo ni compromiso, pero es todo un síntoma de por dónde van las cosas. En los planos de proyectos futuros, dentro del único folleto de información técnica ofrecido a la Prensa en la reunión bilateral celebrada el lunes en Barcelona, se incluyen, por primera vez en un encuentro hispanofrancés, los dos planes catalanes que rivalizan con la Travesía Central para

atraer el transporte de carga pirenaico: el eje de Port Bou y la línea transversal Lérida-Gerona.

El folleto, elaborado por la Generalitat a partir de los informes de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, evidencia los derroteros que pueden tomar los proyectos transfronterizos si la enorme presión que ejerce Cataluña ante el Estado, Francia y la UE termina por imponerse.

Los ejes que reclama el Gobierno aragonés, el Canfranc y la Travesía Central, también figuran en el mapa. No es ésa la cuestión. El problema es que aparecen dos nuevos corredores cuyo objetivo real es llegar a crear dos líneas dobles de alta velocidad en Cataluña; una para pasajeros, que enlazará todas sus capitales provinciales, y otra exclusiva para mer-

Francia da 95 millones al Lyon-Turín

El evidente desinterés de Francia por los pasos pirenaicos centrales contrasta con su apuesta por las conexiones transalpinas. El periódico Le Monde informaba ayer de los grandes avances del AVE Lyon-Turín, un proyecto ideado de forma coetánea a la Travesía Central pero que, pese a sus mayores dificultades (12.000 millones de euros de coste, más del doble de la Travesía, y dos túneles de 53 y 12 kilómetros), no deja de avanzar. Para ello, el Estado francés ha ido, al igual que Italia y la UE, destinándole las partidas necesarias. Este año son 95 los millones de euros que invierte. Ahora mismo, tras

estudios y trabajos previos por valor de 535 millones, se ha finalizado el túnel de reconocimiento. El ministro de Equipamiento, Dominique Perben ha declarado que "ya no se trata de un proyecto, es una realidad que empieza". La página donde se ofrece esta información se abre con la reunión de Barcelona, de la que se destaca la inclusión de la Travesía (que ya se había logrado en la cumbre de diciembre). Curiosamente, la noticia también resalta la reapertura del Canfranc como solución a la congestión carretera, un plan abandonado por Francia y por el que la DGA no apuesta con firmeza. **C. V.**

cancias que, junto al desarrollo de las autopistas del mar, retardaría la justificación de la Travesía Central durante décadas, con el consiguiente perjuicio para la vocación logística de Aragón. Y Cataluña va arañando mes a mes apoyos para que sus ejes adelanten en la actual programación nacional y europea a los aragoneses.

Dentro del mismo folleto, en un apartado donde se recogen los diferentes túneles transpirenaicos y transalpinos, figura el Vignemale (nombre anterior de la Travesía Central). Es el último de todos porque aparecen ordenados por su fecha probable de ejecución y la suya es 2025, el mismo año que ya han apuntado los técnicos ferroviarios franceses para tomarlo en consideración.

CARLOS VILLANOVA