

# La conexión Figueras-Perpiñán será en 2009 la primera de alta velocidad entre Francia y España

La cumbre acuerda fijar en 2008 el trazado de la travesía central y deja sin fecha la Vitoria-Dax

● La línea de alta velocidad se prolongará hasta Montpellier, como quería Cataluña, y el leñakari se niega a firmar el documento por el retraso en la Y vasca

MANUEL TRILLO/ABC

ZARAGOZA/BARCELONA. La cumbre transpirenaica celebrada ayer en Barcelona fijó un calendario para avanzar en distintas opciones de infraestructura de transportes que salven la barrera montañosa que separa a ambos países. Los cuatro presidentes autonómicos presentes, salvo el leñakari, salieron satisfechos de los acuerdos en este terreno, ya que significan, al menos sobre el papel, pasos adelante en las demandas que habían planteado.

La negativa a dejar por escrito un compromiso para que entre en funcionamiento en 2012 la llamada Y vasca de alta velocidad fue el motivo para que Juan José Ibarretxe no estampara su firma en los documentos finales del encuentro en el palacio de Pedralbes.

Por el contrario, Francia y España pactaron que en 2009 esté operativa la conexión ferroviaria de alta velocidad entre Figueras y Perpiñán. Además, esta línea transfronteriza se prolongará hasta Montpellier, de manera que se cumple otra de las exigencias de Cataluña, que temía que el viaje hasta esa ciudad francesa tuviera que hacerse en tren convencional.

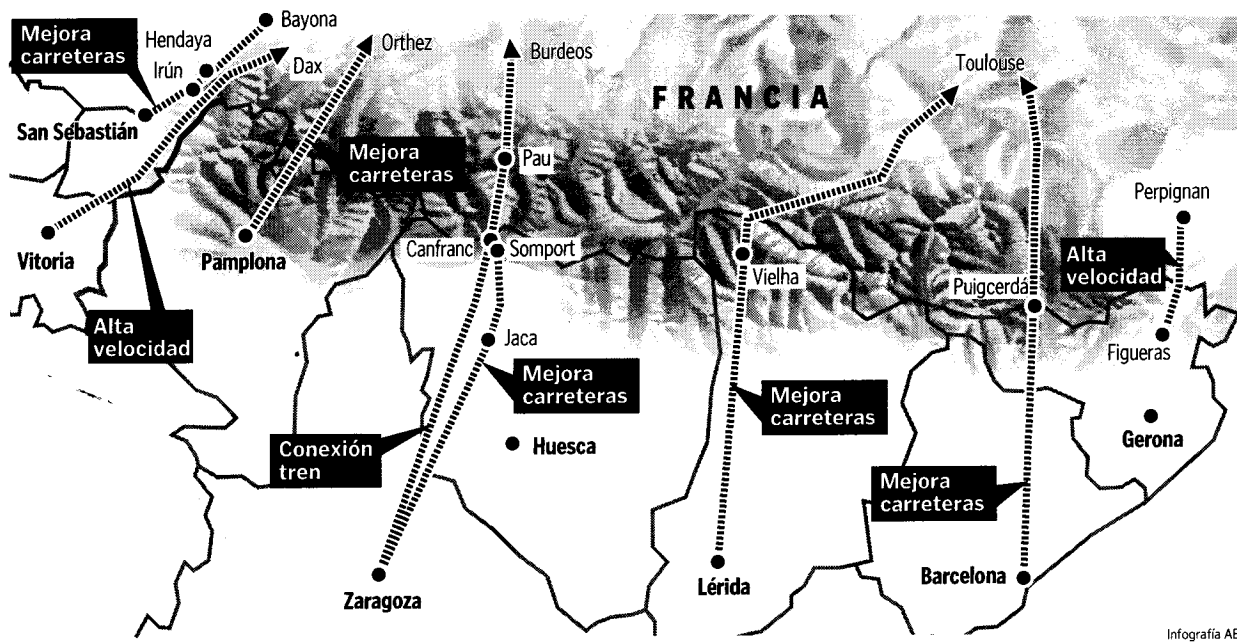
## Trazado de la travesía central

A pesar de la clara apuesta por esta salida hacia el centro de Europa, el presidente aragonés, Marcelino Iglesias, también se llevó de Barcelona una fecha que le permite albergar esperanzas de que la aspiración de tener un paso ferroviario de alta capacidad por el Pirineo central pueda llegar a ser realidad algún día. Por el momento, tan sólo se trata del compromiso de que en 2008 tendrán que estar concluidos los estudios de trazado y medioambientales, pero de esta manera se deberá conocer ese año, al menos, cuál es el trazado más viable para poder llevar a cabo la travesía, algo que ahora aún no está claro.

La otra aspiración ferroviaria de Aragón, la recuperación de la histórica línea internacional de Canfranc (de Zaragoza a Pau), quedó en Barcelona definitivamente relegada a un proyecto de interés regional sobre el que se tendrán que poner de acuerdo las autoridades aragonesas y de Midi Pyrénées.

La cita transpirenaica de la ciudad condal también expresó su apuesta por diversas conexiones por carretera: Barcelona-Toulouse por Puigcerdá, Lérida-Toulouse a través del túnel

## Acuerdos en infraestructuras transpirenaicas



Infografía ABC

## La primera «autopista del mar», en 2007

La cumbre transpirenaica no sólo abordó las comunicaciones por carretera y ferrocarril, sino también las llamadas «autopistas del mar». Se trata de las *short sea shipping*, líneas regulares de transporte de mercancías marítimas con destino y origen en España y Francia. La primera de ellas, según se acordó ayer,

estará en funcionamiento en el año 2007. Según el presidente español, José Luis Rodríguez Zapatero, la propuesta se presentará de forma conjunta ante la Comisión Europea para atraer fondos comunitarios. La intención es disponer de dos de estas líneas, una en el Cantábrico y otra en el Mediterráneo.

El protocolo firmado ayer contempla que la línea se cree, ya sea usando infraestructuras existentes o bien construyendo otras nuevas, informa Ep. Los estudios y los compromisos financieros de ambas partes de decidirán en el seno de una comisión intergubernamental, que licitará las obras en 2006.

de Vielha, Zaragoza-Pau por el Somport, Pamplona-Orthez y San Sebastián-Bayona por Irún.

En el caso del paso aragonés por el túnel de Somport —una costosa infraestructura de más de ocho kilómetros bajo la montaña hoy día infrautilizada, sobre todo por las deficiencias de la carretera en la vertiente francesa— han quedado reflejados en los documentos varios compromisos con los que darle un impulso.

## Tráfico de mercancías peligrosas

De momento, el primero de enero de 2006 se permitirá el tráfico de mercancías peligrosas, en la actualidad prohibido. Y de aquí a 2010 tendrá que estar en funcionamiento el tramo de autovía entre Zaragoza y Jaca, en la parte española, y la autopista entre Langon y Pau, en la francesa, lo que hará más atractivo esta alternativa para el transporte en dirección a Burdeos. Además,

se prevén mejoras tanto entre Jaca y Somport, como entre el túnel y Pau, si bien estos tramos permanecerán como carretera convencional —queda así descartado que fuese ni autovía ni autopista—.

Según el calendario pactado, antes de final de año estará disponible un estudio sobre las previsiones de tráfico transfronterizo a medio y largo plazo y en 2006, un modelo de asignación de flujos a las diversas infraestructuras que atraviesan los Pirineos, con el objetivo de reequilibrar el peso de cada una de ellas. Asimismo, se constituirán gru-

La autovía entre Zaragoza y Jaca y la autopista de Burdeos a Pau estarán concluidas dentro de cinco años

pos de trabajo para estudiar el impacto ambiental de cada una de las infraestructuras previstas y para coordinar las fórmulas financieras que se apliquen para su construcción, incluyendo la solicitud de fondos europeos y la posible entrada de capital privado.

Actualmente, cada día cruzan el macizo unos 19.300 camiones y otros 113.700 vehículos. El transporte de mercancías suma 100.000 toneladas. Aunque existen más de una veintena de pasos fronterizos, el 40 por ciento del tráfico utiliza el de La Junquera y otro 30 por ciento, el de Irún.

Además de las infraestructuras, se abordó la futura interconexión eléctrica de alta tensión, cuyo trazado, según el presidente español, se conocerá en breve.

## Iglesias, el más satisfecho

Por parte española, participaron junto al Gobierno los presidentes de Cataluña, Aragón, Navarra y el País Vasco, pero fue Iglesias el más satisfecho tras la reunión por el «gran paso» dado que supone, a su juicio, dar «por primera vez fechas concretas» sobre la travesía por el Pirineo central y por los avances en torno al Somport, que «tiene problemas evidentes en los accesos», admitió. En cambio, el presidente del PP aragonés, Gustavo Alcalde, opina que los resultados «no pueden ser más pobres y decepcionantes», puesto que en los acuerdos «no aparece ninguno de los elementos estratégicos» para la Comunidad», censuró.

Por su parte, el navarro Miguel Sanz se felicitó por los avances en la conexión entre Pamplona y Orthez, que defendió en la reunión.