

# Madrid espera que el eje de Port Bou, alternativo al Vignemale, sea prioridad de la UE

El Ejecutivo central estima que el proyecto estará en 2010 en la lista de obras urgentes

Reconoce "estancados" la mejora del tramo Somport-Oloron y la reapertura del Canfranc

MADRID. La alternativa al Vignemale ya ha conseguido el apoyo explícito del Gobierno central. El Ejecutivo, a instancias de una pregunta parlamentaria de CiU, ha señalado como "ejemplo" de la colaboración entre España y Francia en materia de infraestructuras la posibilidad de que el nuevo eje de infraestructuras por Port Bou entre a formar parte de los proyectos prioritarios de la Unión Europea en su próxima revisión de 2010. Mientras, en la respuesta que da el Ejecutivo a CiU sobre los proyectos transpirenaicos entre ambos países, no hay ninguna referencia a la Travesía Central Pirenaica que reivindica Aragón y que -aunque sólo simbólica- sí cuenta con una partida en los Presupuestos Generales del Estado.

En la relación de proyectos de infraestructuras que afectan a ambos países que realiza el Ejecutivo sí aparecen tanto la rehabilitación de la línea férrea de Canfranc como la mejora del tramo desde el túnel del Somport hasta Oloron. En ambos casos la conclusión del Gobierno central es la misma: "Se encuentran temporalmente bloqueados".

El eje de Port Bou supondría centralizar el tráfico de mercancías entre España y el resto de Europa a través del litoral Mediterráneo. Este proyecto está impulsado por el grupo de presión ferrimed y avalado por los Ejecutivos catalán y valenciano. Tanto estos gobiernos autonómicos como el

propio Gobierno central a través del Plan de Infraestructuras que ha presentado se han postulado por construir un corredor por el litoral con dos vías dobles paralelas que sirvan para transporte de pasajeros y de mercancías. El fin último sería modernizar el eje Algeciras-Mitz-Duisburgo para hacer de esta línea el gran distribuidor continental para mercancías.

## La posición de Francia

Si efectivamente se considera urgente y prioritario por parte de la Unión Europea la mejora de la conexión a través de Cataluña y no se impulsa la Travesía Central, Aragón se quedará sin la conexión ferroviaria de gran capacidad que reivindica. Aunque España la ha incluido en su plan de infraestructuras y la Unión Europea la mira con buenos ojos, no parece que exista ninguna voluntad de Francia por dar algún paso a favor de este proyecto. De momento, no se ha pasado de las declaraciones protocolarias en cada cumbre bilateral en las que se incluye un compromiso genérico que vuelve a repetirse en el siguiente encuentro.

Una de las consecuencias de elegir Port Bou en vez de la Travesía Central la sufrirá la Plataforma Logística de Zaragoza. Sus problemas económicos pueden acentuarse más si queda claro que Aragón no será el eje distribuidor de mercancías a Europa.

JESÚS MORALES

## Nuevo proyecto de comunicaciones transpirenaicas

— Eje Rin-Ródano-Mediterráneo  
— Travesía Central Pirenaica



## Ritmos diferentes para actuaciones similares

El proyecto del Vignemale cuenta con un importante soporte público y el apoyo del sector empresarial de la Comunidad. Para su empuje, la DGA creó una fundación, que ya ha adelantado los estudios previos para cuando los Gobiernos se decidan a apoyarlo.

En el caso catalán, el impulso viene del sector privado y después se han sumado los Gobiernos de Cataluña y Valencia. Llevan menos

tiempo trabajando, pero parece que en el eje de Port Bou las perspectivas son mejores (y con menos plazos) que en el caso aragonés. La diferencia puede estar en la menor capacidad de presión que tiene Aragón en el contexto nacional en relación con Valencia y Cataluña.

Otro ejemplo de esta situación se da en las infraestructuras hídricas. Aragón tiene problemas para

avanzar en embalses como Biscarrués (necesario para el riego de Monegros), entre otros motivos porque los partidos catalanes consideran que afectan al Medio Ambiente, por lo que apenas se destina inversión. Sin embargo, el embalse de Rialp (parecido al de Biscarrués, sólo que abastece a regadíos de Lérida) no se encontró con los problemas de las obras aragonesas, y ya es una realidad.