

Aragón intentará en Barcelona que Francia reactive la Travesía Central

La cumbre hispano-francesa que se celebra hoy en la Ciudad Condal y a la que acude Iglesias estudiará los pasos transfronterizos

ZARAGOZA. El Gobierno aragonés acude hoy a la reunión hispanofrancesa de interés regional transpirenaico, que se celebra esta mañana en el barcelonés palacio de Pedralbes, con el objetivo fundamental de recuperar un hábito de esperanza para la Travesía Central Pirenaica, su proyecto en materia de infraestructuras de comunicación más ambicioso y querido. El encuentro estará presidido por los jefes de ambos Gobiernos estatales, José Luis Rodríguez Zapatero y Dominique de Villepin y en el mismo participarán los responsables de los Ejecutivos de las Autonomías y Regiones de los dos lados de la cordillera.

La empresa reviste especial complejidad tras los últimos desplantes del Ejecutivo galo, que se ha declarado ferviente partidario de las autopistas del mar como solución a la congestión del tráfico en los pasos carreteros en el Pirineo, lo que resta interés y posibilidades a un túnel central de baja cota. Además, el Ministerio de Transportes, Equipamiento, Turismo y Mar no ha dispuesto ni una partida simbólica en sus presupuestos de 2006 para iniciar informes previos y ni siquiera incluye la Travesía como una previsión de estudio a medio o largo plazo.

Las declaraciones de Villepin del mes de septiembre, en las que citaba los intereses de Francia en comunicación internacional, y donde no hubo la más mínima cita para la Travesía Central y sí se recogían obras mucho más costosas y complejas (como el AVE León-Turín), fueron un jarro de agua fría que enfriaba definitivamente las esperanzas despertadas

por el presidente de la República, Jacques Chirac, en la última cumbre bilateral, celebrada en Zaragoza el pasado mes de diciembre.

En aquella ocasión, que fue aplaudida como la aprobación francesa del proyecto, Chirac calificó la infraestructura como necesaria y de gran interés para los dos países, que la recogerían en su planificación estratégica. Además, por parte española, se rubricó que el arranque de la futura línea de alta velocidad, a falta de su trazado definitivo por la cordillera, tendrá su arranque en Zaragoza y Huesca.

Pero poco después se fue comprobando con diversos hechos, recogidos por este periódico, que las palabras de Chirac no han originado cambio alguno en la Administración francesa, tradicionalmente contraria a permeabilizar el Pirineo central. Un síntoma claro fueron las declaraciones de Patrick Gandil, jefe de gabinete del ministerio de Transportes y Equipamiento cuando aún lo dirigía Gilles de Robien (bestia negra de las comunicaciones transfronterizas por Aragón y auténtico enterrador en Francia de la reapertura del Canfranc). Gandil dijo en abril a diputados departamentales de Hautes Pyrénées que la Travesía como concepto ferroviario por Aragón era muy complicada y que había otras posibilidades, como las autopistas del mar (la opción que ha triunfado).

Un cambio sin novedades

El cambio de Gobierno francés, acometido tras la cumbre bilateral con el relevo de Raffarin por Villepin, no ha mejorado las cosas. El sucesor de De Robien, Dominique Perben, tiene un físico



JOSÉ MIGUEL MARCO

Los "días felices" de diciembre

La reunión de hoy en Barcelona se gestó en la cumbre hispanofrancesa del pasado diciembre, en Zaragoza (en la imagen, Zapatero, Chirac e Iglesias en La Aljafería). Las palabras del presidente francés en aquella cita alentaron la esperanza por la Travesía Central, que se han frustrado posteriormente por la acción del Ejecutivo galo. Hoy toca intentar recuperar compromisos. **C. V.**

más empático y con mejores posibilidades para lo mediático. Pero su política sobre la Travesía Central no se ha movido un ápice, porque tampoco han cambiado los técnicos de más responsabilidad de su ministerio. Además, él es el responsable del último desprecio presupuestario y de planificación al proyecto.

Tras asumir el cargo, hubo en junio, en Zaragoza, una reunión técnica del Proyecto Pirene (sobre transporte y comunicaciones

transpirenaicos). Allí, técnicos de RFF y SNCF (entes homólogos del ADIF y Renfe) advirtieron que, según sus modelos de flujos y proyección de tráfico, no se estima necesario abordar el debate de la Travesía Central antes del año 2025.

Ante ese panorama, el Gobierno aragonés, de la mano de Fomento y su secretario de Estado de Infraestructuras, el oscense Víctor Morlán, apuestan por adherirse a las promesas y acuerdos

EL DATO

8.400

El estudio sobre el Vignemale encargado en 2002 por Midi Pyrénées estima que su coste es de 8.400 millones de euros, de los cuales 5.700 serían para construir la infraestructura y 2.700 para el sistema de transporte.

FECHAS E INDICIOS

■ **7 de diciembre.** El presidente Jacques Chirac, manifiesta que la Travesía Central tiene un gran interés para España y Francia. Se acuerda incluirla en la planificación estratégica de ambos Estados y realizar un estudio de flujos de tráfico para este año.

■ **26 de abril.** El jefe de gabinete del ministerio de Transportes y Equipamiento, Patrick Gandil, dice que la Travesía puede no ser ferroviaria ni central, apuntando a las autopistas del mar.

■ **17 de junio.** Técnicos ferroviarios franceses apuntan en la clausura del Proyecto Pirene que sus modelos y proyecciones de tráfico transpirenaico descartan la necesidad de la Travesía antes del año 2025.

■ **1 de septiembre.** Villepin apuesta por las autopistas del mar y no cita la Travesía entre los objetivos de su Gobierno.

LAS EXPECTATIVAS

Fomento negocia con Francia aprobar hoy dos aspectos básicos para la Travesía Central:

■ **Estudio de modelización.** Que esté en 2006 y permita definir posibles corredores.

■ **Estudio de detalle de trazados.** Con finalización en 2008. Debe ser un análisis ambiental y territorial de las rutas posibles.

suscritos en la cumbre de diciembre para presionar al máximo a Francia y mantener viva la reclamación del túnel de baja cota, que está incluido en la lista de proyectos de comunicación transnacional que la Unión Europea considera prioritarios. En ese sentido, hoy sería un éxito (por pequeño que suene) conseguir que Francia apunte al 2008 como año en que se inicien los estudios previos de posibles trazados.

CARLOS VILLANOVA