

# El Gobierno prevé doblar la capacidad de las líneas férreas rivales del Vignemale

El Plan de Infraestructuras incluye dos vías dobles, para mercancías y para viajeros, en el Mediterráneo y en la línea a Hendaya

La Travesía Central se deja para la fase final del PEIT y "si se cumplen las expectativas"

ZARAGOZA. La Travesía Central del Pirineo (antes denominada túnel del Vignemale), el gran proyecto de futuro de la Comunidad Autónoma de comunicaciones, ha sido incluido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), pero como una apuesta a muy largo plazo y condicionada al desarrollo del sector. Además, el Plan prevé la potenciación máxima de los corredores ferroviarios que rivalizarán con la Travesía Central por atraer los flujos de transporte transpirenaicos, lo que puede hacer descartable un nuevo paso con Francia o retrasar su necesidad durante décadas.

El PEIT, en el documento de 190 páginas y no el resumen de 36 folios que se entregó a la Prensa la semana pasada, hace una clara apuesta por la duplicación de los ejes ferroviarios laterales que desembocan en los pasos fronterizos del País Vasco y Cataluña.

En el capítulo 6, "prioridades y ámbitos de actuación sectoriales", el texto recuerda la apuesta de construir, además de algunas líneas AVE exclusivas para pasajeros (como la Madrid-Zaragoza-Barcelona), una red ferroviaria de altas prestaciones con carácter mixto, para ser usada conjuntamente por trenes de carga y de viajeros.

Pero en la página 98 se remarca que en los ejes de mayor tráfico, "como son, entre otros, el corredor Mediterráneo o el Valladolid-Burgos-Vitoria, el diseño de tráfico mixto previsto por el PEIT debe entenderse aplicado al ámbito del corredor, no de la línea concreta, de forma que, si las condiciones de tráfico, funcionalidad y servicio así lo determinaran, en parte o en su totalidad podrán establecerse en ellos líneas paralelas de carácter especializado".

## Petición levantina y catalana

El explícito párrafo del PEIT (se trata de un Plan genérico, una guía política y programática que debe ser desarrollada posteriormente en la que apenas se consignan por su nombre media docena de actuaciones), viene a recoger las demandas que en los últimos meses se han vertido desde varias instancias en favor, sobre todo, del eje Mediterráneo.

El principal impulsor de este corredor es el grupo de presión Ferrmed, que se presentó en Bruselas hace pocos meses con la in-

## LA FECHA

# 2013

El PEIT establece, en materia ferroviaria, tres fases de actuación. La primera, hasta 2008, consiste en culminar los grandes ejes en marcha. La siguiente, hasta el año 2013, se centrará en la mejora de los servicios y la extensión de la red de altas prestaciones. Sólo después, si se cumplen una serie de requisitos, y al final del Plan (que tiene duración hasta 2020), se abordará la cuestión de la Travesía Central.

tención de conseguir que su proyecto sea incluido en la lista de actuaciones prioritarias de la Unión Europea. El objetivo de Ferrmed, ente formado por empresas e instituciones de todo el litoral levantino, es la modernización del eje Algeciras-Metz-Duisburgo para convertirlo en el gran distribuidor continental de mercancías.

Este patrocinio se ha visto respaldado, más recientemente, por los Ejecutivos catalán y valenciano, que han encontrado en el proyecto un punto de unión que parecía impensable tras los desencuentros del trasvase y la Euroregión. Los consejeros de Obras



En la imagen, el eje del Mediterráneo, a su paso por la localidad castellanense de Nules. NURIA ANDRÉS

Públicas de ambas Comunidades, José Ramón García Antón (Valencia) y Joaquim Nadal (Cataluña), anunciaron el día 2 una alianza para reclamar que se potencie el eje y que, al menos entre sus dos Autonomías, se construya un corredor con dos vías dobles paralelas, una para carga y otra para pasajeros. Parece claro que los autores del Plan de Infraestructuras tienen la misma idea.

Pero es que, además, el PEIT introduce la duplicación del otro gran eje hasta la frontera, el Madrid-Hendaya. Y a eso hay que unir el estudio de otro corredor de altas prestaciones entre Lérida y Francia, que se perfila como un

corredor de mercancías para alimentar el tramo del AVE Figueras-Perpiñán, que se construye por concesión y cuyos constructores necesitarán el mayor tráfico posible para recuperar la inversión vía canon de uso.

## La Travesía, para el final

Acerca de los plazos, el PEIT tampoco es demasiado clarificador ni preciso, aunque sí evidencia que la Travesía Central pertenece al último grupo de necesidades. El texto habla de un primer ámbito de ejecución hasta 2008, donde el esfuerzo se concentrará en finalizar "los corredores actualmente en construcción". Luego se prefi-

gura un periodo 2009-2013 centrado en "mejorar los servicios prestados en viajeros y mercancías" y extender "la red de altas prestaciones y la interoperabilidad con la red francesa".

Después, "las actuaciones se precisarán en función de los resultados obtenidos". Así, se estipula que, "si se cumplen las expectativas de desarrollo del transporte intermodal basado en el modo ferroviario, es previsible que en el último periodo del Plan deba abordarse la ejecución de un nuevo corredor ferroviario transpirenaico especializado en el transporte de mercancías".

CARLOS VILLANOVA

## El PP critica que no figure la reapertura del Canfranc como fase previa de la Travesía Central

ZARAGOZA/ALCAÑIZ. El Comité de Dirección del Partido Popular en Aragón criticó ayer el Plan de Infraestructuras por ser "excesivamente abstracto y no detallar nada". El presidente de la formación, Gustavo Alcalde, lamentó que en el PEIT "sólo se han incluido de forma explícita cuatro o cinco proyectos de todos los que se habían pedido con unanimidad desde las Cortes aragonesas".

Alcalde señaló que la reapertura del Canfranc, "la primera fase del desarrollo de la Travesía Central" del Pirineo, "sigue sin aparecer en el PEIT; sólo vemos un

mapa con líneas abstractas y ningún epígrafe lo recoge de forma detallada". También mostró su preocupación ante el desarrollo de otras líneas alternativas en Cataluña, como son la de Lérida-frontera francesa y el corredor mediterráneo que desemboca en Port Bou, ya que suponen una competencia directa y perjudicial para la Travesía Central.

El líder popular destacó que el Plan sólo recoge el compromiso de estudiar el desdoblamiento de la N-232 entre Zaragoza y El Burgo de Ebro, por lo que ironizó con la idea de que al Gobierno le vaya a costar 15 años ese estudio.

Además, destacó la ausencia de otras infraestructuras reclamadas, como el desdoblamiento de la N-132 entre Tarazona y Gallur, la conexión por Benabarre entre las futuras autovías Huesca-Lérida y Lérida-Valle de Arán o la extensión de la proyectada autovía Madrid-Cuenca-Teruel hasta localidades como Alcañiz y Fraga.

En cuanto a la provincia de Teruel, Alcalde volvió a recordar "el incumplimiento, por parte de Marcelino Iglesias y Rodríguez Zapatero, de la promesa de llevar la Alta Velocidad hasta la capital turolense". Pero además explicó que parece que "se reniega de

cualquier conexión directa de Teruel, al ni siquiera incluir la reapertura de la línea Caminreal-Calatayud".

El senador José Antonio Burriel y el diputado autonómico Miguel Navarro criticaron hace unos días que el "PSOE está vendiendo humo en Teruel", por la inclusión de un mero estudio para la prolongación de la N-232 hasta el Mediterráneo y la falta de compromiso para la autovía Teruel-Alcañiz-Fraga. "Es un documento para quince años en el que se han olvidado por completo de Teruel", señalaron.

J. LACRUZ/E. PÉREZ BERLAIN