

# Clos pide la intervención de Zapatero para que Francia se interese por el AVE catalán

## INFRAESTRUCTURAS

■ Alcaldes como los de Barcelona o Figueres coinciden en que se debe impedir que ocurra con el tren lo que sucedió con la autopista

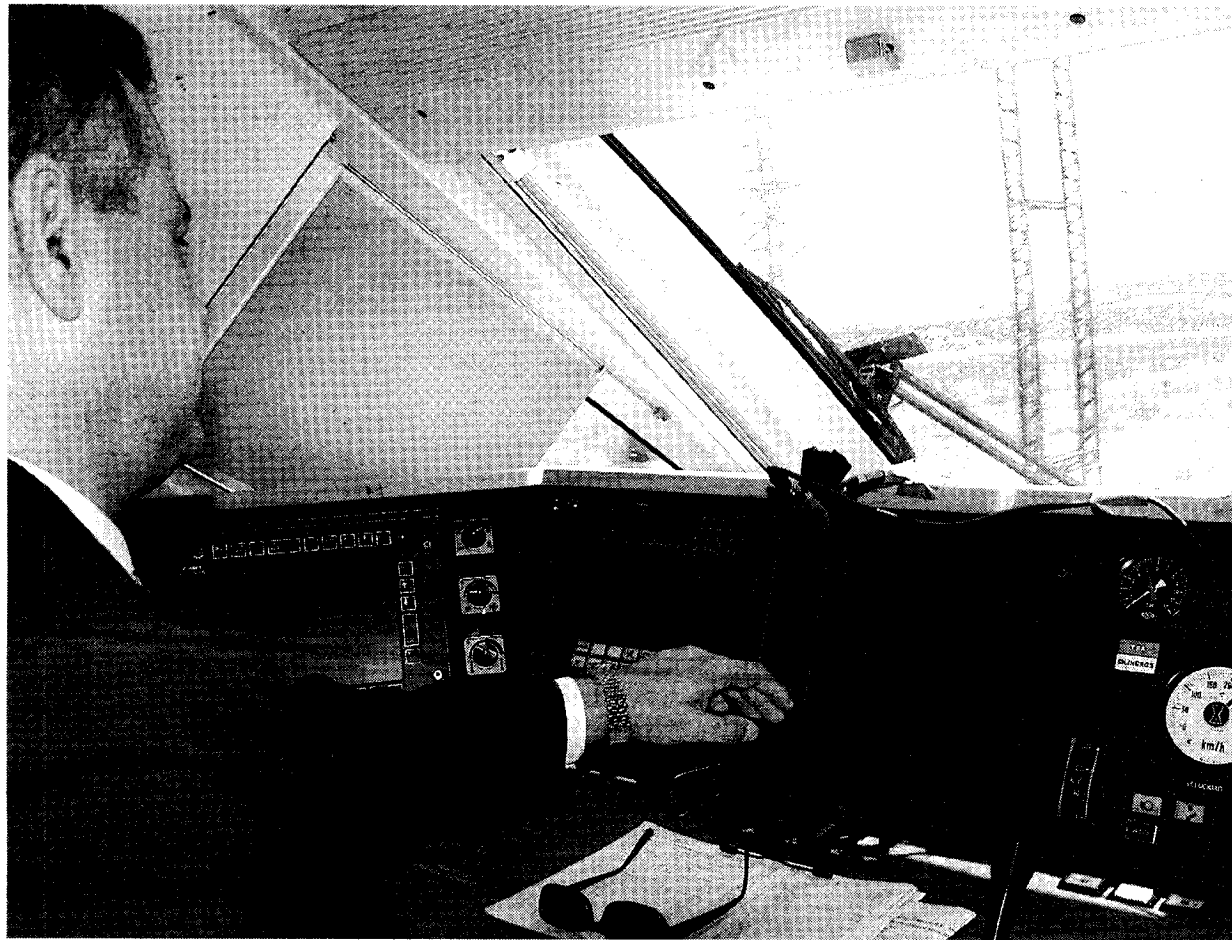
F. PEIRÓN / A.F. SANDOVAL  
Barcelona / Girona



El alcalde de Barcelona, Joan Clos, tiene claro que la historia no se puede repetir. Que los problemas que hubo con

Francia para construir la autopista entre los dos países no pueden tener una segunda parte con la conexión ferroviaria de la alta velocidad, tal como prevé un documento de trabajo del Estado vecino en el que se retrasa hasta el 2025-2030 la conclusión del tramo entre Perpiñán y Montpellier. "Hemos de presionar al Gobierno de Madrid para que esto no se produzca", señaló ayer Clos, quien también explicó que remitirá sendas cartas al presidente José Luis Rodríguez Zapatero y la ministra Magdalena Álvarez para remarcarles la importancia estratégica de esta línea.

Responsables gubernamentales galos insisten en que no se ha tomado decisión alguna sobre las fechas y, por tanto, sobre posibles retrasos o adelantos. Sin embargo, la publicación en la que se explican las infraestructuras sometidas a debate en el valle del Ródano y el arco del Languedoc, debate que ha de concluir el próximo mes, afirma que "el presente dossier ha sido realizado por el Estado". En las páginas 86 y 87 aparece el listado de todas "las medidas presentadas a debate público". Ahí es donde se indica que el tren de alta velocidad Montpellier-Perpiñán es una infraestructura de carácter "nacional", que dispone de una calificación positiva respecto al impacto sobre la movilidad y el medio am-



MERCÉ GILI / ARCHIVO

Interior de uno de los trenes que ya circulan a 250 km/h por la línea entre Lleida y Madrid

## París pide dinero europeo para Perpiñán

París tiene en sus pensamientos el tramo de alta velocidad Montpellier-Perpiñán, aunque sea a largo plazo. El Comité Interministerial sobre Europa del Gobierno francés, reunido ayer bajo la presidencia del primer ministro, Dominique de Villepin, acordó remitir a la Comisión Europea una lista de proyectos para que sean financiados por la UE dentro del programa de redes transeuropeas de transporte, dotado con un presupuesto de 8.000 millones de euros para el periodo 2007-2013. En la lista está el estudio previo del tramo del TGV entre Montpellier y Perpiñán -que París quiere someter a debate público a partir del 2008- y también el proyecto, ya programado, del tramo Nîmes-Montpellier, así como las obras en curso de la conexión internacional entre

Perpiñán y Figueres. En la lista, con cerca de una docena de proyectos, están también las líneas de alta velocidad París-Burdeos, en el tramo pendiente a partir de Tours (con el que a la larga ha de acabar conectando el AVE del País Vasco), París-Estrasburgo (que luego se adentrará en Alemania), Rhin-Ródano (hacia Suiza) y Lyon-Turín y Provenza-Alpes-Costa Azul (hacia Italia), además del canal fluvial Sena-Norte y las denominadas Autopistas del Mar. "El Gobierno [francés] desea trabajar con la Comisión Europea en el establecimiento de una programación plurianual eficaz en la que los créditos comunitarios se concentren en los proyectos prioritarios que presenten el mayor valor añadido europeo", señaló ayer Matignon.- LL. URÍA

biente. La inversión se califica de "elevada" y la fecha "a plus tot" (como muy pronto), 2025, aunque en otro lugar se añade 2030.

Clos consideró que el proyecto, pese a la evaluación dada en el documento, es una infraestructura transeuropea, por lo que exigirá al Gobierno que intervenga porque es "inaceptable" este retraso estratégico.

A la alcaldesa de Girona, Anna Pagans, le gustaría que "existiera un acuerdo más claro entre los dos estados" sobre los plazos del trazado internacional. Por esto, Pagans pide a los gobiernos español y francés que "hablen y busquen un acuerdo". En su opinión, "sería ridículo" que en una línea internacional de alta velocidad "sólo funcionara un tramo de 150 kilómetros", en referencia al tramo Barcelona-Perpiñán.

El alcalde de Figueres declaró que este retraso tendría un "doble efecto". Por un lado, y desde el pun-

*El presidente de Pirineos Orientales habla de "desprecio" para el Ejecutivo y para el pueblo español*

to de vista global, sería negativo, ya que supondría "la ruptura de la conectividad en alta velocidad en la línea de la vieja tradición francesa de obstaculizar la conexión con la península Ibérica". Por otro, existiría un "efecto positivo", ya que con la llegada del AVE a Perpiñán "se refuerzan los lazos de la capital francesa y su área de influencia con Figueres, Girona y hasta Barcelona".

En Francia, el alcalde de Perpiñán, Jean-Paul Alduy, dijo estar convencido de que la dilación "no será tanto" y aseguró que la conexión con Montpellier puede estar en funcionamiento "en el 2020 si existe voluntad política". En la región "existe una voluntad política común desde hace años", añadió. Pero indignado se mostró el presidente del Consell General de los Pirineos Orientales, Christian Bourquin, que señaló que la voluntad del Gobierno francés de retrasar esta conexión supone "un desprecio para el pueblo y para el Ejecutivo español". Para Bourquin, se trata simplemente de "una falta de interés" y no de presupuesto. Sólo es, dijo, "un asunto de inteligencia".●