

El impulso a la travesía central solo compromete a más estudios

● Francia y España sellaron la creación del primer órgano de gestión conjunta

● La viabilidad del eje pasa por mover al menos 20 millones de toneladas al año

D. L. G.
dlopezg@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

España y Francia, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y su homólogo francés (la entidad RFF), constituyeron ayer en Zaragoza el primer órgano administrativo que les permitirá avanzar de forma conjunta en el diseño del trazado y elaboración del proyecto de la Travesía Central por el Pirineo. Esta Agrupación Europea de Interés Económico, que pasa a denominarse *Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos* (TGC Pirineos), parte con el objetivo de recoger el trabajo realizado hasta ahora por España y avanzar y agilizar en la elaboración de los estudios previos al inicio de las obras.

Estudios y más estudios preliminares. Este es el mayor compromiso que aporta este órgano de gestión conjunta que se interpreta como el primer paso en firme que dan España y Francia en favor de la travesía central, después de 15 años esperando un gesto de esta naturaleza en el vecino francés y los mismos en los que Aragón y España solo han podido aportar también estudios. Por eso lo ve como un «punto y seguido» el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, quien no se atrevió a fijar plazos para iniciar las obras.

REPRESENTANTES // Junto a Morlán estuvieron, en representación de Francia, su embajador en España, Bruno Delaye, y el director general delegado de Desarrollo e Inversiones de RFF, Jean Marc Delion. Este último fue el encargado de firmar el documento, junto al presidente de Adif, Antonio González.

Para los representantes galos, este nuevo paso sirve «para olvidar definitivamente las reticencias», que solo han servido para acumular retrasos a un corredor ferroviario que compite con los ejes Mediterráneo y Atlántico. Aún así, para Francia el objetivo es conectar con la Península Ibérica «en 15 o 20 años».

Es la estimación que señaló De-



►► González firma el documento, ante la mirada de Delion y, al fondo, Morlán, Fernández y Delaye, ayer.

Iglesias defiende mañana en Nápoles la importancia de la travesía central

►► El presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, participará en la conferencia *Ten-T Days 2009. El futuro de las redes Transeuropeas de Transporte*, una cumbre ministerial europea que se celebra hoy y mañana en Nápoles, y en la que toma parte como presidente del Grupo de Trabajo para la Revisión de las Redes Transeuropeas de Transporte de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas. Estará hoy en la sesión de trabajo sobre alta velocidad en la que intervendrá el ministro de Fomento, José Blanco, y mañana como participante de la sesión de trabajo sobre transporte intermodal. Mientras, ayer se presentó en el edificio Pignatelli el proyecto *Pirene IV* ante 16 regiones españolas, francesas y portuguesas afectadas por el denominado eje Sines-Madrid-París que contempla la TCP.

laye, quien dijo que la TCP «ayudará a desarrollar nuestro modelo de crecimiento socioeconómico». Así, esta unión representa el «lanzamiento de forma coordinada, profesional y transparente de los estudios previos».

Los estudios abarcarán las necesidades de transporte y previsiones de tráfico; el análisis técnico y financiero del trazado; la evaluación del impacto ambiental; el interés socioeconómico, la viabilidad y su impacto en el desarrollo territorial. Tareas a largo plazo y condicionadas a la consignación económica que Francia y España proporcionen. Por ahora solo cuenta con los cinco millones de euros de financiación de la Unión Europea y los otros cinco que deben aportar ambos países antes de finalizar el 2013.

Pero una parte importante es recabar apoyos para este corredor que enlazaría Sines (Portugal)-Algeciras-Madrid-París ya que, en los estudios realizados se estima que la viabilidad del proyecto pasa por mover, como mínimo, unos 20 millones de toneladas al año, y un máximo de 50. Transportar este volumen de carga supondría que unos 2,5 millones de camiones dejarían de circular por las carreteras cada año. ≡

organismo

CON SEDE EN ZARAGOZA

► La constitución de la Agrupación Europea pasará a contar con Zaragoza como sede y tener al Adif español y su homólogo galo, RFF, como interlocutores. Estos se encargarán de asegurar los contactos necesarios con las entidades territoriales. La presidencia de este órgano hispanofrancés la asumirá el presidente de la RFF, Hubert du Mesnil, durante tres años con opción a ser reelegido, mientras que el Adif español debe designar a la persona que ocupará el cargo de director general. La vigencia de esta agrupación es por un periodo de cinco años y el comité de dirección se reunirá «dos veces al año», para evaluar los avances. Es la frecuencia «lógica» que ya tienen otros corredores como el de Vitoria-Dax, según señaló el presidente de Adif, Antonio González.

Francia «apoya» la reapertura del Canfranc pero no es prioritaria a nivel nacional

D. L. G.
ZARAGOZA

«Francia lo apoya pero no está en primera línea de sus prioridades». Las palabras del embajador de Francia en España, Bruno Delaye, aclararon cuál es el posicionamiento actual del país galo sobre la posibilidad de reabrir la línea internacional del Canfranc, interrumpida desde 1971. En su visita a Zaragoza, junto al director general delegado de Desarrollo e Inversiones de RFF (Red Ferroviaria Francesa), Jean Marc Delion, para constituir la Agrupación Europea de la Travesía Central de los Pirineos, reiteraron que «es una línea de interés regional, no europeo», por lo que les corresponde a la región francesa de Aquitania y a Aragón ponerse de acuerdo en la toma de decisiones sobre su recuperación.

En este sentido, Delion puntualizó que hay un «fuerte interés en reabrir la línea» e incluso destacó que ya se han producido algunos avances como la inversión que se ha venido realizando en el tramo Oloron-Bedous. Sin embargo, también destacó que la región de Aquitania

Delion recordó que ya se está invirtiendo dinero en acondicionar la línea

tania también ha solicitado «esfuerzos» a París para avanzar, por ejemplo, en la conexión con Bilbao.

Aún así, el representante de la entidad que gestiona las infraestructuras ferroviarias de Francia, insistió en que recuperar la línea del Canfranc «es una prioridad regional pero a nivel nacional el país tiene otras».

Delaye, por su parte, también comentó que se contempla solo como una línea para el transporte de pasajeros, ya que habilitarlo para el tráfico ferroviario de mercancías «representaría una inversión muy fuerte», un coste que él mismo cuantificó en «varios centenares de millones».

Los representantes galos quisieron apostillar que Francia ya están destinando dinero a reacondicionar la línea, mientras en España, el compromiso del Ministerio de Fomento radica en la elaboración de nuevos estudios complementarios a partir de otoño. ≡