

dh.
dossier

El martes pasado se celebró en Zaragoza la XVII Cumbre hispano-francesa, presidida por Jacques Chirac y José Luis Rodríguez Zapatero. En el encuentro, la Travesía Central de los Pirineos recibió un impulso muy importante con el compromiso de ambos países de incluir el proyecto en sus respectivos planes estratégicos. Ahora, queda pendiente de resolver el trazado de la infraestructura. Por N. ASÍN / C. VILLANOVA

Midi-Pyrénées apuesta por el Vignemale, pero salvando Lourdes

La propuesta de la región francesa coincide con la alternativa de la DGA, pero varía el trazado del túnel transpirenaico

Esta medida acallaría las críticas suscitadas en la zona del santuario, en Lavedan

ZARAGOZA. Después del acuerdo alcanzado en la cumbre bilateral entre España y Francia -el pasado martes día 7 de diciembre en Zaragoza-, por el que los Gobiernos español y francés decidieron incluir en sus respectivos planes estratégicos nacionales el proyecto de la Travesía Central Pirenaica (TCP), ahora la pregunta sin resolver es ¿por dónde discurrirá el trazado del nuevo túnel y la nueva línea internacional?

El compromiso alcanzado en el encuentro -presidido por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, y el presidente de la República francesa, Jacques Chirac- sí establece que el origen de la travesía en España esté en Zaragoza y parece descartado cualquier trazado fuera de la Comunidad aragonesa. Así lo aseguró a HERALDO la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, el mismo día de la cumbre: "Ahora, básicamente, las posibilidades para el túnel pasan por el Pirineo aragonés". Y, precisamente, una de estas alternativas que cobra cada vez más fuerza y por la que ha apostado el Gobier-

no de Aragón es la que atraviesa el macizo del Vignemale.

Ese trayecto coincide con el que la región francesa de Midi-Pyrénées (con capital en Toulouse) entiende como idóneo. La DGA y el Consejo Regional francés encargaron hace un par de años sendos estudios sobre la Travesía Central del Pirineo y sus alternativas de trazado. El Ejecutivo autonómico planteaba diez propuestas en su informe y el francés, 15. Sin embargo, los dos documentos determinaron que el más adecuado para el túnel internacional es el que tendría las bocas en Biescas y Pierrefitte Nestalas, muy cerca de la localidad de Lourdes (valles del Gállego y Lavedan, respectivamente). El paso transfronterizo por ese sitio alcanzaría una longitud total de 41,7 kilómetros.

Salvar las zonas turísticas

Sin embargo, ese trazado, compartido por el Gobierno aragonés y el de Midi-Pyrénées, cuenta con una fuerte oposición en la zona de Lourdes y, para paliarla, según fuentes del consejo regional de

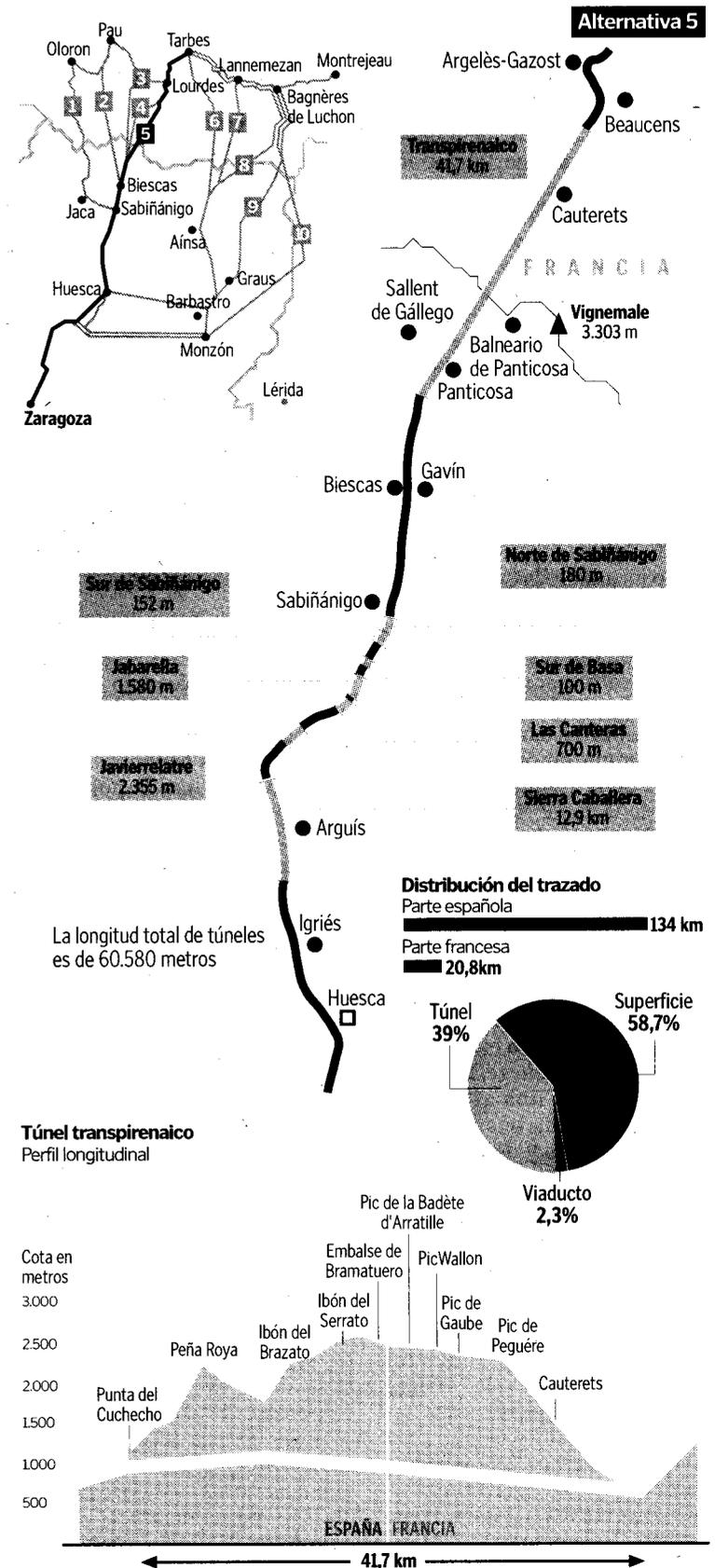
Midi-Pyrénées, la región francesa estudia una alternativa con un recorrido similar, pero con la suficiente diferencia para salvar las zonas turísticas de Argelès-Gazost y el santuario de Lourdes. Por tanto, la apuesta sigue siendo atravesar el macizo del Vignemale, pero variando el emplazamiento de la boca francesa y, posiblemente, alargando el túnel algunos kilómetros.

El trayecto de la travesía partirá de Zaragoza como se acordó en la cumbre, lo que dará un fuerte impulso a la plataforma logística, y según el estudio del Gobierno de Aragón- seguirá en recto por Huesca y Sabiñánigo gracias a un túnel de doce kilómetros que perfora Sierra Caballera cerca de Arguís. De allí, seguiría a Biescas y pasaría a Francia. En total, se atravesarían nueve túneles. La duda, ahora, es la ubicación exacta del que se escoja para evitar problemas en los valles pirenaicos del país vecino, donde ha surgido una fuerte oposición.

En el término municipal de Biescas es donde comenzaría a construirse el paso transpirenaico, según la alternativa del Gobierno de Aragón. En el proyecto actual, hasta Pierrefitte Nestalas, de los 41,7 kilómetros de longitud 20,9 corresponden a la parte española del subsuelo del macizo y el resto a Francia.

La propuesta de Midi-Pyrénées de alargar, si fuera necesario, la longitud del túnel y desviar la salida para salvar la parte más turística del valle de Lavedan busca acallar la fuerte oposición suscitada en Lourdes, que está capitaneada por François Fortassin, pre-

Alternativas para la Travesía Central del Pirineo



El porqué de la travesía central

■ **Un paso ferroviario transfronterizo de gran capacidad.** La Travesía Central de los Pirineos (TCP) es un proyecto impulsado por el Gobierno de Aragón para desarrollar una línea ferroviaria internacional construyendo un túnel a baja cota.



■ **Resolver el transporte de mercancías.** La TCP se fundamenta en el problema del transporte de mercancías transfronterizo, que podría duplicarse en apenas 20 años, con el consiguiente problema de colapso de pasos actuales y la degradación ambiental.

■ **Conexión con el sur de Francia.** Zaragoza y Huesca pasarían a tener una conexión rápida con las principales ciudades del sur de Francia, especialmente con Toulouse y Burdeos, pero también con Tarbes y Pau. Una oportunidad para Pla-Za.

LA LONGITUD

41,7

El túnel transfronterizo tiene una longitud de 41,7 kilómetros, entre Biescas y Pierrefitte.

OPCIONES DE LA DGA

1. Canfranc. Zaragoza-Canfranc-Pau. Reapertura de la línea que ha quedado relegada en la cumbre.

2. Biescas-Laruns. Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-Biescas-Laruns-Pau. Por el valle del Gállego en la zona española y por el d'Ossau, por Francia.

3. Biescas-Lestelle. Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-Biescas-Ferries-Lestelle Betteran-Lourdes. Por el valle del Gállego en la zona española y por el de Ouzom, por Francia.

4. Biescas-Argèles Gazost. Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-Biescas-Argèles Gazost-Lourdes. Por el valle del Gállego en España y por el Lavedan francés.

5. Biescas-Pierrefitte: Zaragoza-Huesca-Sabiñánigo-Biescas-Pierrefitte Nestalas-Lourdes. Es la opción preferida por la DGA y por Midi-Pyrénées. Atraviesa los mismos valles que la 4.

6. Aínsa-Campan: Zaragoza-Huesca-Monzón-Barbastro-Aínsa-St. Marie Campan-Tarbes. Por el valle del Cinca y por el de Campan.

7. Aínsa-Arreau: Zaragoza-Huesca-Monzón-Barbastro-Arreau-Lannemezan. Por el valle del Cinca y de Aure.

8. Aínsa-Luchón: Zaragoza-Huesca-Monzón-Barbastro-Bagneres de Luchon-Montrejeau. Por el valle del Cinca y de la Pique.

9. Graus-Luchón. Por el valle de Benasque, en la parte española, y el de la Pique, en Francia.

10. Arén-Luchón. Por el valle del Noguera Ribagorzana, en España, y de la Pique, en Francia.

sidente del departamento (entidad territorial similar a la provincia) de Hautes Pyrénées. El presidente de Midi-Pyrénées, Martin Malvy, y Fortassin pertenecen al mismo partido -el socialista-, pero, a pesar de esto, mantienen una notable rivalidad como hombres fuertes en esta región del sur de Francia.

Malvy defiende con especial fuerza la Travesía Central de los Pirineos como parte esencial de otro gran proyecto: crear una plataforma logística en Tarbes (capital de Hautes Pyrénées y segunda ciudad de la región, que atraviesa una crisis laboral tras el cierre de varias fábricas de armamento). Con la línea ferroviaria internacional, la futura plataforma de Tarbes y la de Zaragoza quedarían conectadas mediante una vía de transporte de mercancías de gran capacidad.

Satisfacción tras la cumbre

De hecho, el presidente de la región manifestó tras la cumbre hispano-francesa su satisfacción por el acuerdo adoptado de iniciar los estudios preliminares para la nueva conexión ferroviaria transpirenaica. Malvy dijo que estas decisiones "confirman la inscripción de este proyecto a la línea de las grandes conexiones transeuropeas". "Los estudios serán largos -añadió-. Deberán tener en cuenta numerosos parámetros, justificar el interés económico para las zonas atravesadas e integrar los problemas medioambientales". El plazo de construcción de la nueva infraestructura oscila entre los 15 y 25 años.



Jacques Chirac y José Luis Rodríguez Zapatero en la cumbre hispano-francesa. JUAN CARLOS ARCOS

Un proyecto, por fin, de los dos Estados

Francia y España acordaron incluir la gran Travesía Central de los Pirineos en sus respectivos planes estratégicos e iniciar los estudios de los posibles trazados el próximo año

ZARAGOZA. El proyecto de la gran Travesía Central de los Pirineos experimentó el martes pasado un fuerte impulso con el acuerdo de los gobiernos francés y español de incluir esta vía ferroviaria de gran capacidad en los planes estratégicos de los dos países. "Es una decisión común, que responde a una necesidad verdadera de ambos países", afir-

mó el presidente de la República francesa, Jacques Chirac, el mismo día de la cumbre hispano-francesa que se celebró en Zaragoza, presidida también por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero.

Chirac reconoció que hace falta tiempo para llevarlo adelante -los más optimistas creen que la infraestructura podría realizarse en 15 años mientras otros creen que se llegará a los 20 ó 25-, pero aseguró que "la voluntad política existe y es firme". Zapatero fue más contundente y destacó que esta conexión, además de ser "de enorme importancia" para el desarrollo de Aragón, "es una gran prioridad para España, por lo que va a tener un respaldo singular de los dos ejecutivos".

Francia y España se comprometieron a iniciar el próximo año el estudio de los posibles trazados para este nuevo enlace ferroviario, incluido en las redes transeuropeas de transporte.

Sin embargo, a pesar de esta declaración de buenas intenciones de ambos Ejecutivos, habrá que mantenerse expectantes y vigilantes para que realmente se cumplan. Aragón ya tiene experiencia de promesas incumplidas, con el Canfranc. En las cumbres de Santander (2000) y Perpiñán (2001) los dos gobiernos acordaron reabrir el paso internacional en 2006. En esta última reunión bilateral, el Canfranc ha sido relegado oficialmente como proyecto de interés regional, difícilmente viable.