

Pequeños pasos de gigante

La decisión de España y Francia de pedir ya dinero a Europa para financiar los primeros estudios de la travesía central del Pirineo podría suponer la puesta en marcha definitiva de una actuación trascendental

R. LOZANO
rlozano@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

Para Aragón, es un proyecto fundamental: abrir un nuevo paso ferroviario de gran capacidad por el centro del Pirineo. Pero su trascendencia lo convierte en una actuación de interés internacional que exige que se involucren en su desarrollo los Gobiernos de España y Francia y la Unión Europea. Hasta ahora, la falta de respuesta de estos agentes ha obligado a Aragón y a las regiones del sur francés a centrar todos sus esfuerzos en convencer a los dos Estados. Tras más de diez años de trabajo, los avances han sido muy lentos. Sin embargo, las cosas podrían cambiar después de la primera petición formal de fondos comunitarios por parte de los dos países, que se ha conocido esta semana. Es la primera vez que se hace oficial el interés de los dos Gobiernos, que hasta ahora solo estaba sobre el papel. Los pequeños pasos podrían acabar siendo trascendentales. ■

A ▶ La importancia de pedir financiación a la UE

Aunque se trata prácticamente de un gesto político, la importancia de la primera petición conjunta de fondos europeos para iniciar los estudios de la travesía central es notable. Porque con esta solicitud, conocida esta semana, los Gobiernos de España y Francia oficializan su interés por el proyecto. Y es que hasta la fecha, el apoyo de Bruselas a la gran infraestructura ha sido inconstante, debido, precisamente, a que no veía disposición en los Estados involucrados, especialmente en Francia, para respaldar un proyecto cuya trascendencia exige la participación activa de ambos. Al solicitar la cofinanciación, los Ejecutivos francés y español dejan constancia de su deseo de que la actuación salga adelante. Ambos países solicitarán en torno a cinco millones de euros para los primeros estudios (de trazado y de impacto ambiental) y para la información pública y tendrán que pagar su parte. El Gobierno aragonés tiene el convencimiento de que Bruselas otorgará estos fondos, una decisión que se conocerá antes de que acabe el año, tal vez, en noviembre. Por ahora, lo más aproximado a un estudio de carácter nacional relacionado con la travesía central fue el encargado en el 2006 por el Ministerio de Fomento español para analizar los flujos de mercancías por el Pirineo.

El proyecto de un nuevo paso ferroviario por el Pirineo



B ▶ El compromiso de mayo entre España y Francia

El último día del pasado mes de mayo, el presidente español, José Luis Rodríguez Zapatero, se reunió con el recién elegido presidente francés, Nicolas Sarkozy, al que trasladó su convencimiento de que la travesía central es «absolutamente imprescindible». En ese encuentro ya se notó un cambio de postura en Francia, que ha sido muy reticente a permeabilizar los Pirineos, especialmente, por la falta de dinero para acometer un proyecto de esa envergadura y que los Estados deben cofinanciar. Sarkozy es más favorable a abrir el sur de su país, como ha constatado también el presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso. Este último comentó el pasado miércoles que la travesía central es una actuación de gran importancia, durante una cena en Bruselas con la ministra española de Administraciones Públicas, Elena Salgado, y varios presidentes autonómicos, Marcelino Iglesias entre ellos. Este proyecto se ha incluido en las cumbres hispano-francesas celebradas desde el 2002. Sucesivamente, los dos Gobiernos han apostado sobre el papel por los pasos pirenaicos,

pero ese interés no se ha plasmado en hechos concretos hasta ahora. El interés de los Ejecutivos españoles ha sido, desde un primer momento, más notable que el de los sucesivos Gobiernos franceses. Tanto el popular José María Aznar como el socialista José Luis Rodríguez Zapatero han defendido la necesidad de hacer un nuevo paso por el Pirineo central, ante la grave situación de saturación que sufren los existentes. Pero esto no se ha correspondido con un interés similar en Francia. Al menos, hasta ahora.

C ▶ Respaldo social y político en Aragón y el sur francés

En mayo de 1995, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, formada por siete regiones españolas y francesas, Aragón entre ellas, aprobó destinar cinco millones de pesetas (30.000 euros de ahora) a estudiar la viabilidad de construir un nuevo túnel ferroviario en el Pirineo central. Desde entonces, tanto esta organización como otras creadas posteriormente (la Fundación Transpirenaica) han trabajado para impulsar la travesía central. En Aragón, todos los partidos han respaldado el proyecto, mediante diversas iniciativas. Tanto la

actual DGA, de PSOE y PAR, como la del PP de Santiago Lanzuela han realizado numerosas acciones en favor de la actuación.

D ▶ La DGA ha realizado estudios informativos

En 1997, el Gobierno aragonés reservó una partida para realizar estudios geológicos del macizo del Vignemale, uno de los puntos por los que se pensaba que podía cruzar el nuevo túnel ferroviario y que, de hecho, dio nombre al proyecto durante años. En agosto del año 2000, el Ejecutivo autónomo adjudicó la realización del estudio informativo de la hoy conocida como travesía central, una actuación que costó unos 700.000 euros. Dicho estudio estableció que hay hasta diez posibilidades para hacer transcurrir un nuevo túnel bajo el Pirineo central, aunque la DGA se mostró partidaria de dos: el enlace de Biescas por el valle del Gállego con la zona de Pau y la unión por el valle del Cinca entre Aínsa y el Gave d'Aure. En Francia se han presentado informes que identifican entre once y quince variantes de trazado. Pero no son estudios determinantes.

E ▶ El costoso 'sí' de Bruselas a la actuación

La Red Transeuropea de Transportes quedó establecida en 1994 en Essen (Alemania) e iba a ser revisada diez años después. Pero en el 2001 la Comisión Europea hizo una recomendación para ampliar dicha red con nuevos proyectos, e incluía en la propuesta la travesía central del Pirineo. El trabajo de la comisaria de Transportes, la española del PP Loyola de Palacio, para conseguir esa inclusión fue notable. Pero en junio del 2002, los ministros de Transporte de la Unión Europea no lograron ponerse de acuerdo sobre ese aumento. De nuevo aplazaron su decisión en octubre de ese año. En la primavera de ese año, el paso quedó fuera de la lista de vías transpirenaicas prioritarias, porque no se podía empezar antes del 2010. En octubre del 2003, el Colegio de Comisarios de Bruselas aprobó una propuesta que ponía fecha a la travesía central, el 2020. Y ese mes, el consejo de ministros de Transportes y los jefes de Estado y de Gobierno de la UE dieron el sí a la ampliación de la red. Tanto el Parlamento europeo como el Comité de las Regiones la han apoyado. ■