

## De la Serna pide reunirse con Lambán para que fije sus prioridades en infraestructuras

● El ministro de Fomento elabora un nuevo plan de obras. El Canfranc y la N-232, en el listado de la DGA

MADRID. De momento, todo van a ser buenas intenciones. El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha solicitado al presidente de Aragón, Javier Lambán, una reunión para conocer las prioridades de la Comunidad en materia de infraestructuras. El encuentro, que podría celebrarse la próxima semana, servirá como base de las demandas de Aragón para los Presupuestos del Estado de los próximos años.

En la reunión, el ministro expondrá a Lambán su intención de pactar «un plan nacional por las infraestructuras» que incluya las principales demandas realizables de cada territorio. Todo apunta a que Aragón le reclamará como actuaciones prioritarias los desdoblamientos pendientes de la N-232, la reapertura del Canfranc y la conclusión de las autovías osenses, entre otras.

De la Serna —que justo ahora cumple un mes en su cargo— está en plena ronda de conversaciones con los presidentes autonómicos, cada uno de ellos con su listado de reivindicaciones. Según informaron fuentes del PP, el



Íñigo de la Serna entre sus dos antecesores como ministros de Fomento, Francisco Catalá y Ana Pastor. EFE

objetivo es que el nuevo plan de infraestructuras sea «creíble» y que por tanto no recoja todas las exigencias autonómicas.

### ¿La Travesía Central del Pirineo?

Entre las dudas que hay es en qué situación quedará el proyecto de la Travesía Central del Pirineo en el nuevo plan de infraestructuras. Hasta hace un par de años, la TCP era una de las principales prioridades de Aragón ante el

Ministerio de Fomento y la Unión Europea, pero el actual Ejecutivo aragonés ha rebajado la intensidad de sus reivindicaciones. La TCP está en el plan de infraestructuras estatal aún vigente, a un nivel similar al corredor Mediterráneo, lo que es complicado que se repita en la próxima planificación.

Otra de las peticiones tradicionales de Aragón en este tipo de planes es el corredor Cantábrico-

Mediterráneo, que conecta País Vasco y la Comunidad Valenciana a través de Aragón. En este caso, la DGA sí lo mantiene como prioridad. Además, el actual ministro de Fomento era alcalde de Santander y, desde ese cargo, ha sido partidario de esa infraestructura. De la Serna ya se ha reunido, entre otros, con los presidentes de Castilla y León y Murcia y con la alcaldesa de Madrid.

JESÚS MORALES

## El Congreso exige solo el corredor Mediterráneo

MADRID. Ni un solo partido político quiso quedarse fuera de la foto. La comisión de Fomento del Congreso aprobó ayer por unanimidad exigir al Gobierno central que dé todavía más impulso al corredor Mediterráneo durante esta legislatura. El texto finalmente aprobado surge de dos iniciativas diferentes que habían presentado Podemos y el PSOE.

Entre las mejoras que aprobó el Congreso para el eje levantino, destacan nuevos fondos a incor-

porar en los Presupuestos de 2017, insiste en la exigencia de un carril más en algunas zonas catalanas y un calendario concreto para buena parte de sus tramos en todas las Comunidades del litoral. Hay que recordar que la TCP ni siquiera tiene aún un trazado fijado y que la reapertura del túnel del Canfranc sigue sin proyecto.

Además, la iniciativa complica las posibilidades de que el Gobierno central cumpla con el proyecto original del corredor Me-

diterráneo, que incluía un ramal que lo conectaba con Zaragoza. De esta manera, la redacción final del texto remarca que la colaboración del Ministerio de Fomento se debe centrar en las autonomías de Cataluña, Valencia, Murcia, Andalucía y Baleares.

### «Frente a otros proyectos»

Pese a todo, el acuerdo tiene la parte positiva de que Aragón todavía podía haber salido peor parado. ERC había propuesto una en-

menda para relegar expresamente cualquier apuesta del Gobierno central hacia la Travesía Central del Pirineo. En su enmienda, ERC pedía incluir de forma explícita que se priorizaba el Corredor Mediterráneo «frente a otros proyectos de conectividad de alta velocidad con el Estado francés». Los partidos proponentes decidieron no incorporar esta pretensión al texto pactado, por lo que no se llegó a someter a votación.

J. M.