

Otro escollo para el Vignemale

BRUSELAS fue ayer el escenario donde se presentó un proyecto ferroviario para mercancías -bautizado como Rin-Ródano-Mediterráneo- cuyo alcance y pretensiones lo convierten en el corredor transeuropeo por excelencia entre el norte de la Unión Europea y el sur de la Península Ibérica. Sus promotores, una asociación de empresarios españoles y franceses, denominada Fermed, pretenden hacer un 'lobby', para lograr el respaldo y las ayudas que esta empresa demanda. La construcción de esta línea apenas precisaría de tramos de nueva creación, ya que aprovecharía, debidamente mejoradas, las infraestructuras actuales que, en el caso de España, quedarán en buena medida liberadas por la entrada en servicio del AVE. Se encontraría así expedita para el transporte de mercancías, de tal manera que ha-

ría, en principio innecesaria otra alternativa, máxime si precisa de grandes obras inversiones.

No cabe duda que se trata de una iniciativa seria y sólida que cuenta con argumentos de peso como es el refrendo del gobierno francés, del que ha obtenido su total apoyo. Seguro que su posicionamiento tendrá más peso y trascendencia que el de la propia Unión Europea que hasta ahora ha sido un tanto reacia a esta iniciativa, defendiendo entre los proyectos de transporte de mercancías transpirenaico, susceptibles de recibir financiación, el eje ferroviario para el transporte de mercancías por el Pirineo central. Un proyecto que también ha apoyado el gobierno español y, por supuesto, el Gobierno de Aragón, siendo ratificado en la última cumbre franco-española de Zaragoza.

Ni que decir tiene que la construcción y conformación

de esta línea supone un nuevo revés no sólo a la alternativa del Vignemale, sino para cualquier tipo de travesía ferroviaria por el Pirineo aragonés, ya que la mejora de la línea supondrá un incremento considerable del volumen de mercancías y unos precios más asequibles.

Aragón, pese a su extraordinaria situación estratégica, queda una vez más marginada en un proyecto trascendental, del que también sale perjudicado la zona centro de la península. Un handicap que ciertamente arrastra esta nueva línea que mejora pero no soluciona esta comunicación transpirenaica y que sí conseguía la alternativa aragonesa, dispersando el transporte desde Zaragoza, a Madrid, Lisboa, Levante y sur de España

AltoAragón