

Presentan en Bruselas un eje por Cataluña que rivaliza con la Travesía Central Pirenaica

El proyecto pretende crear un corredor transeuropeo sólo para mercancías que aproveche el paso a Francia por Port Bou

BRUSELAS. La sede del Parlamento europeo es el lugar elegido para presentar hoy en sociedad un nuevo proyecto de transporte de mercancías por ferrocarril que puede poner en cuestión la apertura de una nueva travesía por los Pirineos centrales. Tras esta idea de potenciar un eje transversal del norte al sur de Europa, pero por territorio catalán, aprovechando el actual paso de Port Bou, se encuentra una asociación de empresarios españoles y franceses llamada Ferrmed, recientemente creada para hacer 'lobby' y lograr respaldo y subvenciones europeas.

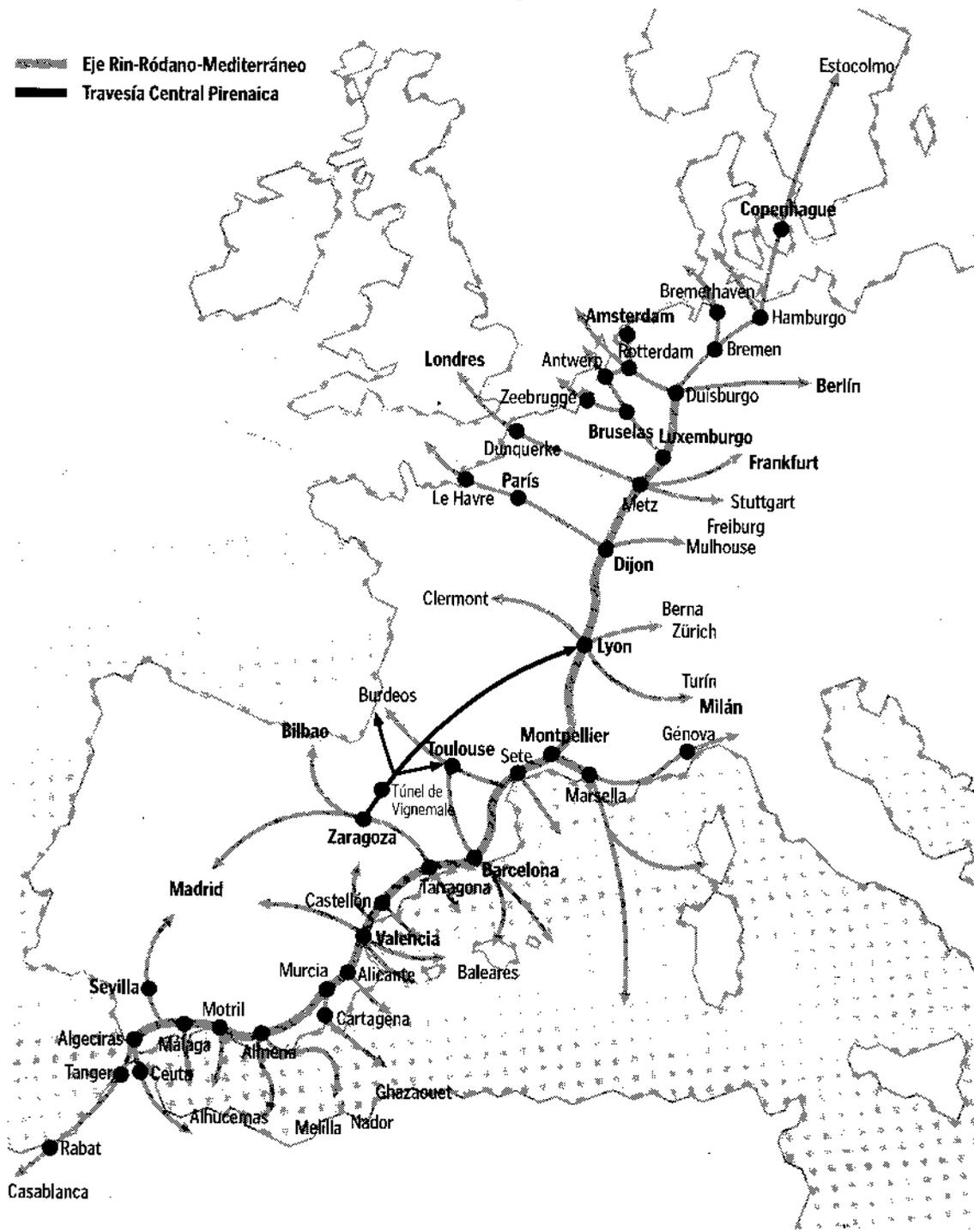
El eje ferroviario que se propone se ha bautizado Rin-Ródano-Mediterráneo y uniría los principales puertos marítimos y fluviales del Norte de Europa con los del Mediterráneo. Sus defensores afirman que cuentan con el pleno apoyo del Gobierno francés. El estudio argumental que se presenta hoy ha sido elaborado por varias consultoras españolas y francesas y los Colegios de Ingenieros de Caminos de Cataluña y Andalucía oriental.

El secretario general de Ferrmed, Joan Amorós, resalta que este corredor no precisa "construir nuevas infraestructuras, se trata más bien de reformar las existentes", ya que la idea central es aprovechar las líneas españolas que se irán liberando del tráfico de pasajeros con la extensión del AVE. Las principales actuaciones que harían falta para ponerla en marcha son adecuar los gálibos en algunos túneles, desatascar los cuellos de botella alrededor de las ciudades de Metz, Lyon, Nîmes y Montpellier y cambiar el ancho de vía en España en el corredor mediterráneo hasta Algeciras.

Apoyo francés

Ferrmed ha mantenido ya algunos contactos con el Gobierno francés, en concreto con el ministro Gilles de Robien, responsable de Obras Públicas y el principal escollo para la permeabili-

Nuevo proyecto de comunicaciones transpirenaicas



Gran presencia empresarial

Ferrmed se constituyó como asociación en Bruselas el pasado mes de agosto para dar un aire europeo al proyecto, pero la mayor parte de sus miembros son catalanes, valencianos y andaluces. Entre sus más de 40 afiliados destacan el fabricante de automóviles Seat, Dragados, la plataforma-Barcelona Centre Logístico, MercaBarna, varias cámaras de comercio, autoridades portuarias, universidades y colegios de arquitectos del sureste español. Los socios franceses o alemanes son escasos. Ferrmed presentará hoy su proyecto en Bruselas ante empresarios y políticos europeos y próximamente hará lo propio en Barcelona en unas jornadas organizadas por la Generalitat sobre el futuro del transporte de mercancías. La asociación ha promocionado el proyecto en Andalucía, donde ha generado grandes expectativas para potenciar el eje Algeciras-Duisburgo y las conexiones marítimas con el Magreb. **B. N.**

gística de Zaragoza, en la que está prevista una gran zona ferroviaria que cuenta, precisamente, con la aspiración de tener con el túnel de Vignemale una conexión europea más directa y rápida.

La petición de Ferrmed llega en cierto modo tarde, porque la Comisión Europea cerró el año pasado, con grandes dificultades, un listado de proyectos prioritarios susceptibles de recibir financiación comunitaria. Entre los proyectos seleccionados figura la construcción de un nuevo eje ferroviario para el transporte de mercancías a través de los Pirineos centrales, no así el eje Rin-Ródano-Mediterráneo.

Hasta ahora, este proyecto no ha gozado de grandes apoyos políticos, pero Ferrmed contrataca animado por el aparente apoyo de Francia. El objetivo es demostrar que se trata de "un eje fundamental para Europa" y que Bruselas lo tenga en cuenta en su consulta pública para extender los ejes transeuropeos, para lo que ya han presentado el estudio argumental al comisario de Transportes Jacques Barrot.

BEATRIZ NAVARRO

zación del Pirineo central. Según la asociación, las autoridades galas habrían mostrado en ese encuentro su interés en promover el eje Rin-Ródano-Mediterráneo. La afirmación es coincidente con las recientes declaraciones desde el gabinete de Gilles de Robien contra la Travesía Central y sobre la disquisición entre Zaragoza y Barcelona como la ubicación más idónea para una gran plataforma ferroviaria en el norte peninsular.

Amorós destaca que "es un eje natural del norte al sur de Euro-

pa, el más idóneo para las mercancías al no atravesar grandes desniveles, en la zona de Port Bou las pendientes son muy suaves". Las favorables condiciones técnicas permitirían la circulación de trenes de hasta 1.500 metros de longitud, el doble de los que funcionan en Alemania y el triple de los que recorren las vías españolas. El objetivo de los empresarios es sensibilizar a los responsables políticos para acelerar los plazos existentes y poner en pleno funcionamiento el nuevo eje en 2025.

Los responsables del proyecto aseguran que "no va en contra de la Travesía Central Pirenaica ni de ningún otro corredor" porque "cuantas más vías se abran, mejor para todos". Sin embargo, los dos corredores juntos resultan innecesarios y la construcción de uno de ellos, suficiente por sí mismo para absorber el transporte transfronterizo, convertiría al otro en una quimera. En el área de influencia del planeamiento de Ferrmed, Aragón sólo figura por la conexión con la plataforma lo-