

# TRIBUNA

**HERALDO**  
DE ARAGON

DIARIO INDEPENDIENTE  
FUNDADO EN 1895 • Año CXIII

## Una deuda con Aragón

Fomento está en deuda con Aragón. Lejos del victimismo, está claro que los avances viarios coexisten con una exasperante lentitud. Es el caso de la N-II entre Alfajarín y Fraga. Ayer, el aragonés Víctor Morlán, secretario de Estado de Planificación, rechazó la petición de Gobierno de Aragón, transportistas y usuarios para que el Ministerio financie el paso libre de camiones por la autopista Zaragoza-Barcelona, una cerrazón que no se entiende. La Moncloa y el Pignatelli, en todo caso, han de dar una respuesta

El secretario de Estado, Víctor Morlán, se remitió ayer a la ley y a los plazos, y tiene razón al hacerlo, pero la excepcionalidad del caso aragonés no puede dejar de ser tenida en cuenta... legalmente. Las carencias en la mejora viaria no solo afectan al desarrollo; también atañen a la seguridad de los viajeros. Es el caso de la dramática serie de accidentes y muertes en el tramo Alfajarín-Fraga de la N-II, cuya resolución ya es un clamor social y al que se debiera dar respuesta inmediata. Se ha propuesto, por ejemplo, que el Ministerio financie el paso libre de camiones por la autopista Zaragoza-Barcelona (AP-2) hasta que la carretera se convierta en autovía. Pero Morlán remite al Gobierno aragonés para que asuma el gasto. Lo más lamentable es que, según afirma, las negociaciones sobre este asunto, entre DGA, la concesionaria de la AP-2, Abertis, y el Ministerio apenas se han iniciado. La N-II es competencia estatal, y sería de esperar que el Estado asuma esa responsabilidad y ponga solución a sus problemas de seguridad, por más que en otras autonomías se haya hecho de otra forma, como en la andaluza. Parece olvidar Morlán que el trato financiero que el gobierno central da a unas y otras no es el mismo: mientras Andalucía se le paga la deuda histórica que reclamaba, Aragón no consigue ni un euro de su deuda tributaria. Además, Fomento aplica exenciones y descuentos en una decena de tramos de autopista en España. Ciertamente el secretario de Estado ha desempolvado el desdoblamiento, aparcado *sine die* por el anterior Ejecutivo, pero la tasa de siniestralidad de la N-II, insostenible, exige liberar ya el peaje. Una cosa es la lentitud en las negociaciones y otra el retraso acumulativo. Si Morlán constata que en 2004 «no había ningún papel y tuvimos que empezar desde cero», los cuatro años pasados no han servido para salir del atasco. Respetar la ley, formas y tiempos de la Administración está muy bien, siempre que no se menoscaben la justicia y las imperiosas urgencias de la seguridad. La Moncloa pasa la pelota a la DGA. Ambas instituciones, regidas por presidentes del mismo signo, han de dar una solución.

## Premios Heraldo

El Grupo HERALDO vuelve a conceder sus premios anuales. El de Periodismo «Antonio Mompeón Motos», al veterano humorista Antonio Mingote, y el de Desarrollo del Conocimiento, al oscarista Carlos López Otn por sus investigaciones oncológicas. Ya en su quinta edición, estos galardones, que se entregan cada septiembre, en el aniversario del nacimiento del diario, consolidan el objetivo de reconocer a personalidades aragonesas y españolas que han contribuido sustancialmente al desarrollo informativo y los valores humanos con los que está comprometido HERALDO desde su creación.

**LA FIRMA** | Hechos el magnífico AVE Madrid-Barcelona y la conexión de Huesca con Zaragoza, el resto de la programación ferroviaria —Canfranc hasta Francia, AVE Cantábrico-Mediterráneo y TCP— queda en la incertidumbre. Por Guillermo Fatás

## Trenes y pelmazos



GRAËNA

Hace dos lunes decía aquí Santiago PARRA, excusándose con humor, que hablar del Canfranc, con este calor y en un diario que le ha dedicado tantas páginas, es casi una pelmazería. Pero a muchos, incluido él, nos parece una obligación. Y no solo por que se cumplen ochenta años de la laboriosa consecución del ferrocarril internacional aragonés, sino porque su penoso descuido por parte española y su vergonzoso abandono por la francesa, además de simbolizar el escaso interés de nuestras administraciones por la pésima comunicación de Aragón con Francia, arrastra la vergüenza añadida de que la línea cumpliría una estimable función, en términos de relación calidad-coste, hasta que estuviera disponible ese gran tren del futuro (lejano) al que se llama Travesía Central Pirenaica.

Hay estudios que recomiendan restablecer el tren por Canfranc porque sería viable, poco costoso, muy valioso en términos de ahorro energético y medioambiental y garantía, todos los días del año, de comunicación directa y segura entre Aragón y el centro de un Midi francés que es nuestra bisagra terrestre con Europa y va viendo aumentar sus comunicaciones rápidas con Toulouse y con París.

Tras muchos avatares, Aquitania ha empezado, en la medida de sus posibilidades, a restaurar la línea. El pasado sábado 19, en Bedous, el puñado de franceses y españoles que mantienen encendida la luz que podría llamarse la *razón del Canfranc*, volvieron a insistir en sus aspiraciones.

José María Aznar, en su segundo mandato, quiso compensar la decepción aragonesa por el faraónico trasvase del Ebro que impulsaba comprometiéndose a la mejora del tendido. Cuando José Luis Rodríguez Zapatero le tomó el relevo, procedió a una reinterpretación del compromiso que, hablando en plata, significaba que se mejoraría solo lo que pudiera ser de utilidad aunque no se restableciera el servicio internacional por el Somport. Lo cual creó un círculo vicioso, porque si España no aprieta, la expectativa se anula.

Pasan los años y queda una sensación de timo por tantos rodeos, tantas idas y venidas y tantas *cumbres* bilaterales que crean expectativas fallidas. Todo porque las autoridades aragonesas no osan decir en voz alta que no tienen intención de comprometerse en una obra que, además de laboriosa y problemática, no es vistosa ni rentable en votos y exige actuar en el tablero político con energía y con el riesgo de quedar en evidencia. Este sentimiento del Gobierno aragonés lo percibe claramente el Gobierno central y eso aborta cualquier exigencia por la que París pudiera entender que el vecino del sur se toma la cuestión realmente en serio.

**«Los pelmazos no somos quienes recordamos las cosas, sino los que consiguen convertirlas en obras de inacabable duración»**

No es que Fomento no haya trabajado en las obras ferroviarias de Aragón. Aunque concentrado solo en negocios autosuficientes, el programa ha mejorado el actualizado panorama de la comunicación de calidad por tren, incluyendo la conexión de Huesca con Zaragoza. El AVE ha sido un éxito, porque, aunque caro, es eficiente y creador de riqueza.

Sucede, empero, que en el tiempo de las vacas gordas no se acometieron ni el Canfranc, ni el paso del AVE por Teruel. La función de símbolo que ejerce el primero quiso ser oficialmente sustituida por la TCP, que anda en los mapas de Bruselas desde tiempos de Lolyola de Palacio, pero que está aún tan lejos en el horizonte que su historia puede ser más larga que la del Canfranc, cadáver a la intemperie a quien, entre tanto, se niega una factible resurrección.

En cuanto a Teruel, se le birló el AVE prometido a cambio de prometerle otro que comunicaría el Mediterráneo y el Cantábrico pasando por la Ciudad de los Amantes. En junio hizo cuatro años de ese anuncio por la entonces novel ministra Magdalena Álvarez y no parece que vaya en serio: todo lo que hay hasta ahora son estudios preliminares para un par de tramos. Con los presupuestos restrictivos que está confeccionando Pedro Solbes, es fácil imaginar la vida que llevará este proyecto: será, como el Canfranc y la TCP, asunto para varias generaciones.

De modo que los pelmazos no somos quienes recordamos estas cosas, sino los que consiguen convertirlas en obras grandiosas... pero no por su envergadura, sino por su inacabable duración.