

TRIBUNA

HERALDO
DE ARAGON

DIARIO INDEPENDIENTE
FUNDADO EN 1895 • Año CXIV

Un duro golpe a Teruel

Mantenido en secreto durante meses por el Gobierno central, el informe ambiental negativo para la autovía entre Teruel y Cuenca es un duro golpe para las expectativas de mejora de la capital aragonesa y su enlace con la capital de España. Incumplida la promesa de estudiar la conexión por alta velocidad, en una nebulosa el enlace aéreo, la paralización del proyecto de autovía sin que se presenten alternativas supone un mazazo que llena de preocupación

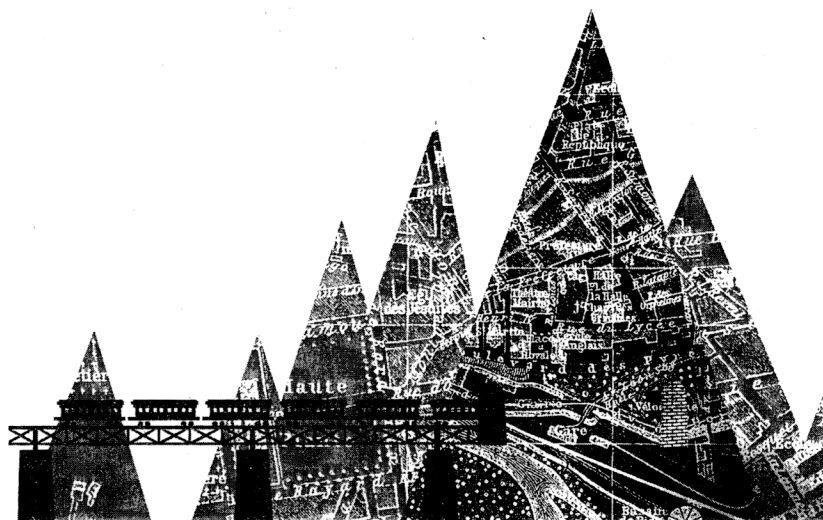
EL SECRETARIO de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, va a tener muy difícil explicar mañana en Teruel por que el Gobierno de la nación ha mantenido en secreto durante casi un año que la autovía entre Teruel y Cuenca, en su actual proyecto, es inviable. Así, se hará muy difícil creer cualquier alternativa que Fomento pueda presentar para que la única capital aragonesa sin conexión directa con Madrid mejore sus comunicaciones. Máxime porque, desde 2004, a la llegada de José Luis Rodríguez Zapatero, todas las promesas al respecto han sido incumplidas sistemáticamente. Nada más llegar al Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero se desentendió de su compromiso preelectoral de estudiar un enlace por AVE con Madrid. El flagrante incumplimiento intentó compensarse con la promesa de lanzar el corredor ferroviario Mediterráneo-Cantábrico, que, a fecha de hoy, es una entelequia. Y lo mismo sucede con el anuncio del Gobierno de Aragón de que los turolenses llegarían a Madrid por aire. Recientemente los agentes sociales denunciaban que el Plan Teruel ha quedado en agua de borrajas; ahora, el descubrimiento de que, ya antes de las elecciones generales, el Gobierno central había decidido desechar, por motivos medioambientales, el proyecto para la autovía aumenta la preocupación. Tras pasar años bloqueado, el Ministerio aceptó por fin las alegaciones de las comunidades de Castilla-La Mancha y Valencia, lo que invalida el proyecto como estaba planteado. Más que la resolución, preocupa e indigna el retraso y la pasividad a la hora de dar alternativas. Dar por sentado, en la práctica, que con la autovía mudéjar, tan necesaria, se han acabado las necesidades y los derechos de Teruel en materia de infraestructuras viarias es desalentador. Es de esperar que Fomento presente una solución viable y creíble, y también que la DGA tome cartas en este grave asunto.

Adaptarse a la crisis

CON DESCUENTOS, promociones especiales y campañas más tempranas de publicidad. Así afronta el sector juguetero las primeras fiestas de Navidad y de Reyes bajo la sombra de la crisis. Son un ejemplo de cómo todos los sectores se ven afectados, en mayor o menor medida, por la complicada situación económica, pero también de cómo el sector está dispuesto a plantarle cara y a superarla, en la medida de lo posible. Los jugueteros son el reflejo de la economía real, que sufre la caída del consumo familiar. Más que grandes declaraciones de intenciones, requieren de los gobiernos medidas concretas para reactivar la economía.

LA FIRMA | La política de las administraciones central y autonómica con el ferrocarril de Canfranc es obstructiva e insincera, pues elogia retóricamente un recurso al que, en realidad, condenan a la obsolescencia. Por **Guillermo Fatás**

Abstinencia forzada



MANDRAKE

UN juez italiano acaba de dictar una sentencia notable. En el año 2000, un ciclista de 56 años fue embestido en La Spezia, cerca de Génova, por un motorista imprudente. Además de los golpes y fracturas, la víctima padece desde entonces de impotencia sexual y fue resarcido económicamente por ello. Pero su esposa, que durante veintisiete años tuvo con él una relación sexual satisfactoria, a raíz del accidente y con 47 años de edad, quedó sin pareja a esos efectos. El juez, por fin, le ha dado la razón y deberá ser indemnizada, por tres conceptos distintos, con una cantidad que, sumada a los intereses devengados, ascenderá a 80.000 euros.

Por este litigio son noticia nacional el juez Fabrizio Pelosi y la abogada Stefania Federici. La motivación de fondo reside en que, jurídicamente, merece sanción esa castidad forzada que anula el derecho a mantener relaciones sexuales con la propia pareja. El juzgador le otorga cualidad de derecho inviolable, incluido en la protección que la Constitución italiana concede al matrimonio.

Mutatis mutandis, los aragoneses son víctimas de incomunicación forzada con Francia, por carretera y ferrocarril, y llevan muchos más años que la esposa del ciclista reclamando su derecho a no vivir estrellados contra una frontera casi infranqueable, forzados a la abstinencia y, como mucho (si hace buen tiempo), a un 'contactus interruptus' con el Midi, enlace directo con el Atlántico, por Burdeos, y con el cuerpo de Europa, vía Toulouse. Las re-

giones pirenaicas, reunidas el miércoles en alguna parte, han pedido otra vez a Madrid y a París que se ocupen en serio de la Travesía Central Pirenaica (TCP); y, de paso, que aceleren las mejoras de las líneas en tierras, cómo no, vascas y catalanas por los saturados extremos de la cordillera.

Entre tanto, nuestras autoridades —españolas y aragonesas— persisten en su disimulo sobre lo que, en privado, consideran anacronismo del ferrocarril internacional de Canfranc. Y van ganando la batalla de la opinión... y la de los presupuestos. Transmiten a los ciudadanos la convicción de que poner en condiciones el tren entre Zaragoza y Pau es cosa de cuatro empecinados, anticuados y un tanto ignorantes, que desconocen la sustancia de tales trabajos. El último episodio, en este mes de noviembre, ha consistido en dudar de que la obra costase 60 millones, en vez de 500 o más.

Sucede, empero, que esas cifras ridículas no las ha dado nadie. Los 60 millones se refieren específicamente al servicio diésel para el tramo entre Bedous y Canfranc, que, en palabras de Benjamín Casanova, portavoz de la veterana Crefco, será «el único fuera de servicio cuando, en 2010, se reabra al tráfico el Olorón-Bedous».

«Forzados a no tener intercurso pirenaico con nuestra pareja europea del Norte, ¿ante qué juez reclamaremos que se nos indemnice?»

a costa del gobierno de Aquitania. Por su parte, París y la RFF invierten 45 millones en modernizar la línea entre Olorón y Pau. Todo el Canfranc francés, pues, se pondría en marcha con 60 millones más. (La cúpula pintada de Ginebra ha costado 20). Y también recuerdan los canfranófilos de Francia y España que, desde 2004, el Ministerio de Fomento estudia (?) los proyectos de mejora de los tramos Huesca-Ayerbe (Sers Consultores), Ayerbe-Caldearenas (TRN S.A.), Caldearenas-Jaca (GPO S.A.) y Jaca-Canfranc (Saitex S.A.), con un coste total de obras por 140 millones; o sea, como dos veces la deuda del Real Zaragoza. Ni aun sumando la deseable electrificación se llegaría a las cifras aducidas por la autoridad para ridiculizar a los defensores del tren aragonés a Europa. En todo caso, cantidades al alcance de la «octava economía mundial», incluso en fase recesiva.

Forzados a no tener intercurso pirenaico con nuestra pareja europea del Norte, ¿ante qué juez reclamaremos los aragoneses que se nos indemnice por nuestra abstinencia forzada de contacto?

Las regiones pirenaicas en su reunión del miércoles, en Perpignan (a la que acudió José Montilla), acordaron «reclamar la ejecución concomitante de las conexiones de alta velocidad por ambos extremos de los Pirineos, así como de la conexión ferroviaria de alta capacidad por el Pirineo Central». La diferencia es que esta última es toda de papel.

A nuestros modernísimos gobernantes el Canfranc les parece una antigualla. Pero la TCP es tan virtual que resulta puro futurible.