

Las mercancías, claves para la rentabilidad del Canfranc

► Aragón, Valencia y Aquitania buscan en Zaragoza fórmulas para dinamizar la línea

► Levante destaca la importancia de su puerto para impulsar la infraestructura

F. V.
fvallero@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

Representantes de las comunidades de Aragón y Valencia y de la Nueva Aquitania abogaron ayer en la capital aragonesa, en el marco de unas jornadas técnicas sobre el corredor internacional Valencia-Zaragoza-Pau, por dar prioridad al transporte de mercancías cuando se reabra el paso ferroviario por el Somport como forma de obtener la rentabilidad que necesita de Europa y de los gobiernos nacionales.

Para José Ribó, alcalde de la Ciudad del Turia, «la línea Valencia-Zaragoza es clave» para la economía de su comunidad «Zaragoza es el punto para conectar con Burdeos por el Pirineo central y con el Atlántico», insistió en el acto institucional que se celebró en el Ayuntamiento de Zaragoza.

Poco antes, en el Museo Pablo Gargallo, José Vicente Morata, presidente de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Valencia, había subrayado que «el puerto de Valencia, el primero del Mediterráneo, gestiona cinco millones de contenedores, casi el doble que Barcelona». En su opinión, el transporte de mercancías se incrementará en la medida en que bajen los costes logísticos, «lo que se consigue con una buena red».



ÁNGEL DE CASTRO

EL MANIFIESTO PARA PEDIR LA REAPERTURA NACE EN ZARAGOZA

Zaragoza o El Ayuntamiento de Zaragoza fue ayer el escenario escogido por más de 20 instituciones públicas y empresariales para impulsar lo

que se ha bautizado como *Carta de ciudades*, un manifiesto para exigir el impulso y la inversión necesaria para lograr la

reapertura del Canfranc y convertir el eje entre Valencia, Zaragoza y Pau en una línea competitiva para el transporte de mercancías.

«El eslabón débil está en el lado francés», según Nueva Aquitania

►► Laurent Courbu, presidente de la Cámara de Comercio de Aquitania, reconoció ayer que, en comunicaciones por carretera entre Béarn y Aragón, «el eslabón débil está en el lado francés». Y sobre la línea de tren subrayó que el acondicionamiento entre Oloron y Bedous «no tiene ningún sentido si no se prolonga hasta Canfranc». Aseguró que seis millones de camiones cruzan cada día el Pirineo, «el doble que en los Alpes».

Ramón Adé, director gerente de la Terminal Marítima de Zaragoza, antepuso asimismo la importancia de las mercancías sobre la de los pasajeros, máxime, señaló, por la circunstancia de que la línea «atraviesa una región poco poblada».

Asimismo, recaló la importancia del tren para absorber parte de la carga transportada por carretera y aseguró que cada día podría canalizar más de un tren de cereales.

CONECTIVIDAD # Francisco de la Fuente, gerente de Plaza. Pllus, Pl.Fraga y Platea, manifestó que el Canfranc es fundamental para conseguir «una conectividad con Europa que ahora no existe en Aragón» y para dinamizar el papel de las plataformas logísticas de la comunidad. Asimismo,

abogó por inversiones inmediatas en la línea Zaragoza-Teruel.

Las jornadas técnicas terminaron en el Ayuntamiento de Zaragoza, donde se firmó un manifiesto de ocho puntos en el que instan a la Comisión Europea y a los gobiernos de Francia y España que aborden «con seriedad y prontitud» la recuperación del corredor ferroviario. Para ello, pidieron que se culminen los proyectos técnicos y se comprometan con las inversiones necesarias e imprescindibles «para que la puesta en marcha de este corredor ferroviario se lleve a cabo en el menor tiempo posible».

En el documento se felicita a Nueva Aquitania por el tramo Oloron-Bedous, se señala que la vía es una «necesidad estratégica» y se incide en su poder para generar empleo. ≡