

Bruselas asume reabrir la línea ferroviaria Pau-Canfranc aunque la retrasa al año 2021

● Lambán dice que el tren es pieza fundamental para el turismo y el desarrollo logístico de Aragón | ● Rousset cree que abrir el tramo Olorón-Bedous ha seducido en la presentación en la Eurocámara

BRUSELAS / ZARAGOZA. El tren de Canfranc suelta vapor en Bruselas. El 7 de febrero puede suponer el inicio de un hito similar a aquel 1853 en el que España y Francia acordaron la conexión ferroviaria por Aragón. O al 18 de julio de 1928, cuando se inauguró la estación de Canfranc. Los gobiernos de Aragón y la región francesa de Nueva Aquitania deben presentar ese 7 de febrero «un proyecto de garantías», para convencer a la Comisión Europea sobre la conveniencia de financiar los estudios y obras de la línea. Los miembros de la comisión de Transportes del Parlamento europeo se mostraron ayer «muy positivos» en la presentación de los presidentes de Aragón, Javier Lambán, y Nueva Aquitania, Alain Rousset, según valoró la eurodiputada Inés Ayala, miembro de dicha comisión y quien dio la bienvenida a los participantes.

Los 300 kilómetros de la conexión entre Zaragoza y Pau necesitan salvar la barrera de los Pirineos entre Bedous y Canfranc, y «reabrir una vía ya existente» entre Huesca y la frontera, según el presidente de Aragón, Javier Lambán, como hicieron los trenes desde 1928 hasta que un convoy descarriló en 1970.

De febrero a junio la Comisión Europea estudiará cuál de los 15 proyectos europeos dentro del mapa de pequeñas infraestructuras transfronterizas no finalizadas pero relevantes recibe parte de los 110 millones de euros. La decisión se conocerá el próximo mes de junio. Este plazo llevaría a Europa a retrasar un año la reapertura del paso internacional hasta 2021, como asumió Rousset.

Lambán y el presidente de la región de Nueva Aquitania, Alain Rousset, implicado en el proyecto desde hace más de 15 años, explicaron en Bruselas la importancia económica, turística y medioambiental del tramo que queda por reactivar en el lado francés, gran parte de los túneles y la terminal de Canfranc. Nueva Aquitania reabrió en junio 30 kilómetros desde Olorón a Bedous, «un éxito total», según Rousset. Mientras, los trenes de alta velocidad españoles llegan hasta Huesca y ahí deberían empezar las obras financiadas por la UE.

Esta fórmula del proyecto entre las dos regiones era hasta ahora «desconocido» en Bruselas,

según Herald Ruijters, director en el Departamento de Transportes de la Comisión Europea, quien les deseó «buena suerte». Destacó «la acción conjunta de ambos gobiernos» en un momento en el que la UE mira hacia obras pequeñas con un importante impacto.

Esa es otra baza de los gobiernos aragones y aquitano, el alto retorno del proyecto. Con una baja inversión, alrededor de 270 millones de euros, esperan retirar

de la carretera cerca de 1,5 millones de toneladas de mercancías. Los trenes transportarían camiones de cereales, automóviles, productos químicos o textiles.

Una representante del Departamento de Política Energética de la Comisión también acudió a la presentación de Lambán y Rousset en el Parlamento europeo. Es miembro del equipo del comisario de Energía y Acción contra el Cambio Climático, Miguel Arias Cañete, y subrayó la

contribución de esta línea ferroviaria para reducir las emisiones de CO₂.

La UE centra sus nuevos planes de inversión en proyectos con un efecto ecológico positivo, algo que explotó el presidente de Nueva Aquitania. «Será el acontecimiento medioambiental más importante en Europa en los últimos 10 años», exclamó Alain Rousset. Su gobierno ha invertido 103 millones de euros para que mercancías y viajeros circulen

entre Olorón y Bedous. «Una heroicidad», en palabras de la eurodiputada española Inés Ayala.

Madrid ofrece también 80 millones, englobados en el Plan Plurianual Presupuestario (2017-2020), «una aportación relevante», según Javier Lambán. Lambán y Rousset parecen empeñados en lograr que «el viejo sueño de nuestros abuelos, que vieron en el Canfranc un acto de modernidad», vuelva a ser realidad.

ALEXANDRE MATO/R. J. CAMPO



La comisaria de Transportes, Violeta Bulc --a la derecha--, recibió ayer en el Parlamento europeo a la delegación de Aragón. HORTS WAGNER/EFE

LA FECHA

7-11

El proyecto de la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza se tiene que presentar antes del 7 de febrero a la Comisión de Transportes del Parlamento europeo para poder recibir financiación. Es para líneas perdidas y se reparten 110 millones de euros. Puede servir para financiar el 50% de los estudios del proyecto. Además de este fondo se van a buscar otros como el Juncker y regionales para financiar las obras (que suponen un 40% del coste total).

La Comisión de Transportes dispone de 110 millones para «líneas perdidas»

ZARAGOZA/BRUSELAS. La Comisión de Transportes del Parlamento europeo informó ayer a las delegaciones de Aragón y Nueva Aquitania de un lanzamiento próximo para los proyectos de 'missing links' (líneas perdidas) dotado con 110 millones e integrante del Mecanismo de Conectar Europa. Hay otros fondos regionales y Juncker que buscan las regiones para la financiación.

El presidente Alain Rousset destacó ayer que ha convencido este proyecto en Bruselas porque combina los pasajeros, las mercancías, el medioambiente y el desarrollo económico. «La Comisión está seducida por el proyec-

to y han declarado estar convencidos por su pertinencia y su madurez», manifestó el político aquitano. «Esta línea transfronteriza es un símbolo que ilustra la acción de colectivos que luchan contra el abandono de los territorios y hacer vivir a un valle con dinámicas económicas y turísticas», agregó.

«Estamos convencidos de que será uno de los proyectos seleccionados» para recibir financiación por parte de la Comisión Europea, señaló el presidente aragonés Javier Lambán. Asimismo, aseguró que la reapertura del Canfranc es «fundamental para el futuro de la economía arago-

nesa» y «ha causado un excelente impresión entre aquellos que en algún momento determinado tienen que decidir» sobre la selección de proyectos que financiarán con fondos de la UE.

Julían Buey, en representación de los sindicatos, destacó el afán de unión de los pueblos con el que nace el Canfranc y recordó la reivindicación por la reapertura. Manuel Teruel, presidente de la Cámara de Comercio de Zaragoza, ensalzó la virtud de esta línea para unir. Destacó que se modernizan las infraestructuras existentes, se hace más ecológico el Pirineo y se vertebraba el territorio.

R. J. CAMPO/A. MATO