

España y Francia firman hoy un acuerdo para relanzar la línea internacional del Canfranc

● Ambos países apoyan el dossier que Aragón y Aquitania llevarán a la UE para obtener fondos

● La reunión de Burdeos incluye una estrategia común de gestión por las cuatro partes

ZARAGOZA. Los gobiernos de España y Francia van a firmar hoy un acuerdo marco de rehabilitación e interoperabilidad de la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza junto con los presidentes de Aragón, Javier Lambán, y de Nueva Aquitania, Alain Rousset, en una reunión que se celebra en Burdeos.

El proyecto incluye un programa de estudios para el periodo 2017-2020 y un horizonte de obras para 2024. Este es uno de los resultados del encuentro entre los dos Estados y las dos regiones -el último se celebró en 2014-, que va a tener lugar una semana antes de que se presente el dossier a la Unión Europea para lograr financiación en el programa de 'Mecanismo Conectar Europa'.

En el borrador del documento, al que ha tenido acceso HERALDO, los miembros del grupo cuatripartito ya han identificado las obras que se tienen que realizar en la rehabilitación de la línea, inaugurada en 1928 y cerrada en 1970. En el lado francés: renovar la vía y las obras entre Bedous y la entrada del túnel ferroviario de Somport (25 kilómetros). En cuanto al túnel internacional van a instalarse equipos que permitan la seguridad recíproca entre el ferroviario y el carretero, que comparten varias galerías. En la parte española, se quiere modificar la línea no modernizada (unos 90 kilómetros) con ancho UIC.

Conexión de Plaza y Pllhus

El acuerdo marco incluye también la conexión de la línea internacional con las plataformas logísticas de Zaragoza (Plaza) y de Huesca (Pllhus), que se mencionan en el documento apoyado por los cuatro estados y regiones. Asimismo, se establece como fundamental en la línea entre Pau y Zaragoza la modernización y armonización técnica de las instalaciones ferroviarias (ancho, gálibo, apartaderos...), los equipos de señalización para la interoperabilidad del eje internacional y la instalación de la electrificación, que puede ser por fases.

Las cuatro partes asumen que el programa de obras aprobado tiene que definirse en función de la futura explotación y de los servicios ferroviarios, que deberán ser eficientes y competitivos. Por eso, se comprometen a un programa común de estudios para el

FECHAS CLAVE

10 de enero de 2008 Una cumbre hispano-francesa celebrada en París creó el grupo de trabajo cuatripartito, que se reunió ese mismo año en Madrid y Burdeos. En 2009, en Huesca; en 2010, en Pau (donde se firmó un memorando para los estudios), y en 2011, en Zaragoza.

1 de julio de 2014 Se celebró la última reunión del grupo para la recuperación del ferrocarril del Canfranc, a instancias del Gobierno de Aragón. Allí, Aquitania y Aragón manifestaron la voluntad de trabajar junto a los Ministerios para poner en servicio esta línea en el horizonte de 2020. El 15 de abril de 2013 se firmó la hoja de ruta 2012-2020 entre las dos regiones.



Rousset y Lambán, de Olorón a Bedous. G. OBANTES

25 de enero de 2011 El tramo comprendido entre Pau-Olorón se recuperó y se rehabilita en su totalidad a lo largo del año 2010. El tren entre las dos localidades del Bearn se puso en marcha el 25 de junio de 2011.

26 de junio de 2016 Aquitania pone en marcha el tramo de tren para pasajeros entre Olorón-Bedous y la línea férrea francesa se queda a solo 28 kilómetros de la frontera. A lo largo del 2015 pudieron visitar las obras las autoridades aragonesas y el 24 de febrero de 2016 acudió el presidente Javier Lambán para colocar una vía junto a su homólogo Alain Rousset.



Crecco y Creloc se manifiestan en 2014. D. DUICH

27 de enero de 2016 Acto internacional de apoyo a la línea ferroviaria internacional celebrado en Zaragoza en el que 60 representantes de administraciones públicas, cámaras de comercio, organizaciones empresariales y sindicales, universidades, grupos políticos, colegios profesionales manifiestan su apoyo a la reapertura con un comunicado sobre un proyecto vertebrador.

18 de octubre de 2016 El presidente de Aragón y su homólogo aquitano explican ante la Comisión de Transportes el interés de ambas regiones y la importancia de esta línea, que tiene apoyo de empresarios y sindicatos.



Multitudinario primer viaje el pasado junio. L. Z

periodo 2017-2020, que establece el inicio de las obras para reanudar los tráficos de mercancías y pasajeros para 2024.

El acuerdo incluye un artículo sobre la gobernanza en el que se establece que los estados francés y español, la región de Nueva Aquitania y el Gobierno de Aragón crearán una estructura de cooperación que les permita trabajar en estrecha colaboración y con sinergias que permitan la reapertura de la línea y su explotación transfronteriza.

De esta manera, la estructura asumida entre España, Francia, Aragón y Nueva Aquitania pretende definir un modelo de financiación para la puesta en marcha de las obras. El objetivo es que se apruebe una estrategia de cooperación con un plan de gestión que asegure el seguimiento de los estudios.

En cuanto a estos estudios, se comprometen a que se realicen en 48 meses desde que se firme el acuerdo marco de hoy. Está previsto que el Gobierno español esté representado por Manuel Niño González, secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, y Francia, por Pierre Dartout, prefecto de la región Nueva Aquitania (en representación del ministro de Transportes, Alain Vidalies). Asimismo, asistirán los presidentes de Aragón, Javier Lambán, y de Nuevas Aquitania, Alain Rousset.

Colaboración del ADIF y SNCF

Los firmantes del acuerdo del grupo cuatripartito, en el que pueden estar asociados los representantes de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF) Réau para trabajar en conjunto, estrecha colaboración y sinergia.

Los estudios que se van a acometer ascienden a 14,5 millones de euros. El dossier se presenta al proyecto de la UE 'Mecanismo Conectar Europa', que puede aportar el 50% de los fondos (unos 7.265.000 euros). La otra mitad del coste está planificada para que Nueva Aquitania asuma el 35% (sobre todo la subvención de la SNCF Réau de 4,7 millones), el Ministerio de Fomento aporte 2,1 millones (un 14,45%) y el Gobierno de Aragón, 50.000 euros.

RAMÓN J. CAMPO

Soro: «El Canfranc recupera lo que fue, un tratado internacional»

El consejero de Vertebración Territorial, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, destacó que el apoyo de los dos Estados y de la Unión Europea a la rehabilitación del tren Pau-Canfranc-Zaragoza supone revivir el espíritu de una línea internacional. «El Canfranc recupera lo que fue, un tratado internacional», señaló el consejero del Gobierno de Aragón. En este sentido, manifestó

que el dossier que van a debatir y cerrar en la reunión técnica que se celebrará a lo largo de la jornada en Burdeos supone mantener «un proyecto europeo transnacional».

El hecho de la fórmula de financiación que nazca si la UE concede al proyecto los fondos del 'Mecanismo Conectar Europa' no supondrá que el Gobierno de Aragón deje de solicitar fon-

dos al Ministerio de Fomento en los presupuestos generales del Estado. Soro cree que la aportación de España sería complementaria con los 80 millones del plan plurianual contemplado en las últimas cuentas. «El tramo Olorón-Bedous se hizo gracias al programa europeo Canfrancus I y ahora Poctefa incluye estudios del túnel y otro socioeconómico», señaló Soro. R. J. C.