

# España y Francia apoyan la solicitud de ayudas europeas para la reapertura del Canfranc

● Fomento va a actualizar proyectos de 2003-2006 para poder iniciar obras entre Huesca y la frontera | ● Javier Lambán destaca que el acuerdo marco es un «espaldarazo a la logística aragonesa»

ZARAGOZA. El acuerdo marco o memorándum firmado ayer en Burdeos supone el espaldarazo directo de Francia y España a los anhelos de Aragón y Nueva Aquitania por reabrir la línea del tren internacional Pau-Canfranc-Zaragoza. La rúbrica implica la petición conjunta de financiación a la Unión Europea para elaborar los informes necesarios.

Al encuentro asistieron por parte española el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Manuel Niño; el presidente del Gobierno aragonés, Javier Lambán, y el consejero de Vertebración Territorial, José Luis Soró. Por la parte francesa acudieron el presidente de Nueva Aquitania, Alain Rousset, y el secretario general de Asuntos Regionales del Gobierno francés, Michel Stoumboff.

El presidente del Gobierno de Aragón, Javier Lambán, señaló que el trabajo del grupo cuatripartito desde su creación en 2008 había sido hasta ahora «retórico». Pero ayer, agregó, «este grupo de los dos países y las dos regiones demostró su virtualidad y sus herramientas para culminar el sueño de la reapertura».

El presidente aragonés quiso poner en valor el acuerdo entre las cuatro partes para conseguir la subvención europea de los estudios y proyectos de obra. En su opinión, si se logra este objetivo «habremos dado carta de naturaleza al proyecto a nivel europeo y se abrirán las puertas de par en par para lograr también la financiación en la ejecución».

La declaración incluye la solicitud conjunta de dichas ayudas para el proyecto titulado 'Superando las conexiones perdidas entre Francia y España: estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza', que se presentará al capítulo de transportes, en el marco de la convocatoria 2016 del Mecanismo Conectar Europa (CEF, en sus siglas en inglés).

## Siete millones de euros

En concreto, España va a solicitar dos millones de los cuatro previstos en el programa de estudios mientras que Francia pedirá cinco de los diez millones para culminar los dossieres del tramo pendiente entre Bedous y el túnel del Somport. El cuatripartito reclama un total de siete millones a la Comisión de Transporte de



La reunión de Burdeos. Representantes de Aragón, Nueva Aquitania, España y Francia acordaron la solicitud de ayudas a la Unión Europea para la reapertura de la línea. Antes de firmar este acuerdo, también se celebró una reunión técnica en la que participaron miembros de las compañías ferroviarias ADIF y SNCF.

## Crefco cree que España tiene que empezar ya las obras

Benjamín Casanova, miembro de la Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) valoró ayer positivamente el acuerdo marco firmado por el cuatripartito en Burdeos, pero cree que España no puede dilatar sus obras hasta el 2020. «España tiene que empezar la mejora de las vías entre Huesca y Canfranc porque lo necesita mucho y no

puede tener que esperar a los plazos de Francia para la parte que deben realizar», declaró. «Nos parece que el plazo de 48 meses (de 2017 a 2020) para los estudios que subvencione la Unión Europea es demasiado tiempo para ponerse a trabajar en la línea en la parte española», agregó el miembro de la coordinadora Crefco.

Para estas obras, Crefco re-

cordó que el Ministerio de Fomento tiene aprobado un gasto plurianual previsto en el período desde este año hasta 2020 de unos 80 millones de euros para apoyar los gastos de la reapertura del ferrocarril en la parte española. «La línea del ferrocarril del Canfranc necesita la continuidad y que no se caiga en la inercia», agregó Benjamín Casanova. **R. J. C.**

la Unión Europea, lo que supone el 50% del coste de estos proyectos de obra, que se pueden realizar en el plazo de 2017 a 2020.

En rueda de prensa, Javier Lambán confió en que la Comisión Europea dé el beneplácito al estudio que las regiones de Aragón y Aquitania han elaborado, junto a los representantes del ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) y la SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses) para impulsar la reapertura, el proyecto de la línea Pau-Canfranc.

Por su parte, el secretario ge-

neral de Infraestructuras, Manuel Niño González, señaló que la parte francesa necesita un tiempo para elaborar los proyectos sobre el tramo de la línea desmontado -del túnel de Somport hasta Bedous- y un proceso de información pública que puede alargar la puesta en marcha.

Pero en la parte española, Manuel Niño explicó a este diario que el Ministerio de Fomento va a actualizar los proyectos realizados entre 2003 y 2006, que él ya conocía de su etapa anterior en el Ministerio.

Asimismo, precisó que en los

primeros años se podrían empezar las obras del tramo entre Huesca y la frontera, ya que hay partes en las que ya se modernizó la línea, en especial con la llegada del AVE hasta Zaragoza, Huesca y Tardienta, que también llevó la línea ferroviaria UIC. «Ni las obras que tengamos que emprender ni las fechas para realizarlas serán un problema. Hay una hoja de ruta identificada y quizás lo más complejo sea el estudio de seguridad del túnel del ferrocarril y la conexión con el carretero. Hay que analizarlo», matizó Niño.

El secretario general de Infraestructuras recordó que el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, le prometió al presidente del Gobierno aragonés, Javier Lambán, un «claro impulso» al proyecto de la reapertura del Canfranc en su encuentro celebrado hace un mes en Zaragoza.

## Estudios de demanda

Asimismo, el Ministerio de Fomento pretende realizar unos estudios de demanda de pasajeros y de mercancías para poner cifras a este proyecto histórico para Aragón. Además, destacó que se elaborará otro informe sobre la conexión ferroviaria con las plataformas logísticas de Plaza, en Zaragoza, y Plhus de Huesca.

En este sentido, el presidente aragonés señaló que han organizado «las potencialidades económicas en torno a la logística y la situación estratégica de Zaragoza, Huesca y Aragón», lo que requiere no solo buenas comunicaciones ferroviarias con los puertos de Barcelona, Bilbao y Sagunto, sino también y «de manera imperativa» a través del Pirineo, en alusión expresa al Canfranc.

Por eso, el memorándum menciona la conexión de esta línea con las plataformas logísticas de Zaragoza (Plaza) y Huesca (Plhus), concretó Lambán, quien quiso poner en valor otras plataformas, como las de Mercazaragoza y del aeropuerto de la capital aragonesa.

A juicio del presidente aragonés, este proyecto constituye «una acumulación de virtudes» que lo hacen «imbatible en el juicio que ha de merecer de la UE», aludiendo a las ventajas medioambientales, turísticas y económicas para el sur de Francia.

En el mismo sentido, se pronunció ayer el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Manuel Niño González, quien consideró que la Unión Europea valora «mucho» que los Estados de España y Francia apoyen el dossier presentado por las dos regiones de Aragón y Nueva Aquitania, en un proyecto que es transnacional y transfronterizo.

El dossier para solicitar fondos del Mecanismo Conectar Europa se presentará el próximo 7 de febrero en Bruselas y la concesión se resolverá en julio. Esas obras podrían licitarse en 2020.

**RAMÓN J. CAMPO**