



Un tren de mercancías de maíz sale de la estación de Canfranc hacia Martorell, en enero. LAURA ZAMBORAIN

Soro asume que la reapertura del Canfranc se fije en 2024 con un coste de 500 millones

- El consejero confía en conseguir la subvención de 7,5 millones de la UE para los estudios de la línea internacional
- Destaca la convergencia para mejorar el tráfico fronterizo

ZARAGOZA. El consejero de Vertebración Territorial, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón, José Luis Soro, se mostró ayer «optimista» sobre la subvención de 7,5 millones de la Unión Europea, presentada el pasado martes con el apoyo de España y Francia «por primera vez», para los estudios de la reapertura del tren Pau-Canfranc-Zaragoza. En la presentación del dossier que llevaron a Bruselas con Nueva Aquitania, Soro asumió que la reapertura se fijará para 2024, por el retraso de Francia en afrontar el tramo Bedous-Canfranc al abrir una encuesta pública y tener que rehacer la línea por completo. Así, el coste total podría subir a 500 millones.

Asimismo, Soro destacó que el proyecto es «absolutamente es-

tratégico y prioritario» para Aragón, que vincula de manera expresa la línea con ancho europeo UIC a una apuesta logística, con las plataformas de Plaza y Pllhus, el aeropuerto de Zaragoza, la Terminal Marítima Zaragoza y los puertos del Mediterráneo y el Cantábrico. «Queremos transportar a medio millón de viajeros, pero ante todo movilizar unos 1,5 millones de toneladas de mercancías», señaló Soro.

En ese sentido, agregó que las ayudas de Mecanismo Conectar Europa, con un montante de 110 millones y cuyos beneficiarios se conocerán en julio, se destinarán a proyectos transfronterizos que eliminan cuellos de botella de tráfico y apuestan por la interoperatividad. Soro cree, en ese sentido, que lo más importante

del Canfranc es su esencia «transnacional», como nació en el siglo XIX, pero modernizado en el siglo XXI con la apuesta por la logística, que es lo que «le da fuerza».

El consejero confía en que la opción del tren Pau-Canfranc será seleccionado por la UE, a pesar de la competencia con un centenar de proyectos, y será «el espaldarazo definitivo» para una «ilusión colectiva» en Aragón.

Se podría lograr el 50% del coste de los estudios (7,5 millones) mientras que el resto será financiado por Aragón (100.000 euros), Nueva Aquitania (415.000), el Ministerio de Fomento español (800.000), el Ministerio de Medio Ambiente, Energía y Mar francés, con la SNCF-Reseau (5 millones) y ADIF (1,1 millones).

LOS ESTUDIOS

1 Explotación. Se realizarán estudios preliminares de modernización de la explotación Zaragoza-Canfranc con el Ministerio de Fomento durante un año y estarán concluidos en 2019.

2 Construcción. Se redactarán los proyectos constructivos en dos partes: Huesca-Canfranc, que necesita más acción sobre la renovación completa de la infraestructura con ancho UIC, y Zaragoza-Huesca para sumar a las plataformas Plaza y Pllhus. ADIF lo hará para 2020 y actualizará el proyecto de 2006.

3 Plataforma Pllhus. El Gobierno de Aragón actualizará el proyecto constructivo realizado en 2009 para construir un apartadero de la plataforma Pllhus de Huesca.

La propuesta presentada por Aragón y Nueva Aquitania tiene diez acciones o estudios, de las que tres son conjuntas, cuatro de Francia y otras tres de España. La más importante de todas es la búsqueda de «fuentes y modelos de financiación» (Plan Junker, Banco Europeo de Inversiones...) para la «ejecución de manera inmediata» tras concluir los estudios y definir «una futura estructura organizativa común» de los cuatro socios.

En cuanto a «la clave» del proyecto, el consejero incidió en la «convergencia» que facilite «la interoperatividad» de los tráficos transfronterizos con los mismos métodos técnicos (galibos, electrificación...) y en la explotación comercial de la línea, con evaluación de impactos socioeconómico. Esta parte lo ejecutará el Ministerio de Fomento.

«Hemos hecho un buen proyecto, con calidad y con la incorporación de los gobiernos de España y Francia». Recordó que han recibido Fondos Feder europeos con cinco millones para el proyecto Canfraneus 2 (el primero sirvió para el estudio del tramo Olorón-Bedous, inaugurado en 2016) y ahora se va a centrar en el estudio del túnel ferroviario y su relación con el carretero.

RAMÓN J. CAMPO