

# Bruselas confirma la financiación de 7,5 millones para los estudios del Canfranc

● El Gobierno de Aragón se reunirá con ADIF y Nueva Aquitania en una semana, buscará fondos de financiación e invitará al responsable de la Red Transeuropea

ZARAGOZA. Europa financiará con 7,5 millones de euros el 50% de los proyectos presentados por Aragón y Nueva Aquitania del fondo Connecting European Facility (CEF) para la reapertura del tren internacional Pau-Canfranc-Zaragoza. Los países integrantes de este comité confirmaron ayer la decisión adoptada el pasado viernes por la Comisión Europea dentro del marco del Mecanismo Conectar Europa 2016.

Los diez trabajos presentados en el proyecto 'Superando las conexiones perdidas entre Francia y España: estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza' incluyen siete de ellos para Nueva Aquitania y tres para Aragón. La mayoría tienen que concluirse en el año 2020, pero algunos pueden empezar a licitarse sus obras en 2019.

El Gobierno de Aragón quiere llegar con todos los trabajos concluidos y poder empezar las obras de la reapertura en 2020 una vez que se haya buscado financiación en esta época. Pero a lo largo de estos tres años, el Ejecutivo aragonés confía en el compromiso del ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, que reiteró su apoyo después de que Europa lo confirmara, en su última visita a Aragón para poner la primera piedra del desdoblamiento de la N-232. Fomento tiene 80 millones en gastos plurianuales- para la mejora de la línea ferroviaria Zaragoza-Huesca-Canfranc.

## «Un paso de no retorno»

El presidente del Gobierno de Aragón, Javier Lambán, destacó ayer: «Aunque lo esperábamos, no deja de ser la ratificación para poder dar un paso definitivo para la reapertura de la línea del Canfranc, de no retorno». Subrayó la importancia de haber aunar esfuerzos entre los gobiernos de Aragón y Aquitania, plasmado en un documento técnico para que se comprendiera en Bruselas que la reapertura del Canfranc es necesaria para el impulso de la logística en Aragón.

En la nueva etapa que empieza la reapertura, el Gobierno de Aragón ya tiene una cita la semana próxima para reunirse en Madrid con responsables de ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) y Nueva Aquitania. Ya han hablado con el responsable de Red Transeuropeas, Harold Ruyters, para invitarlo a conocer la línea y Canfranc.

«Ahora iniciamos una nueva fase porque en todo trayecto se avanza superando etapas», añadió el presidente del Gobierno aragonés, quien confía en que la reapertura puede llegar «antes de 2024», si son optimistas.



Miembros del fondo Connecting European Facility de Transportes, ayer en Bruselas. HERALDO

## OPINIÓN

Javier Garrido

### Adelante reapertura del Canfranc

Bruselas aportará 7,5 millones de euros para financiar los estudios de los proyectos de obra reactivar la línea internacional de Canfranc, estamos pues de enhorabuena pues esto supone un nuevo impulso para seguir adelante en este objetivo. Una muy buena noticia que puede suponer el poner al Canfranc en la pista definitiva de salida. Los políticos de los gobiernos centrales de

Francia y España ya no deberían tener excusas para seguir dilatando la reapertura. Si todos están de acuerdo, si Europa también está de acuerdo y pone dinero, dejar escapar esta oportunidad sería imperdonable, sobre todo, porque si Europa financia los estudios para elaborar los proyectos, es lógico pensar que lo hace porque el proyecto de reapertura es razonable y necesario. Ahora todo el mundo tiene claro que el Canfranc si es una obra razonable para Europa. Sería imperdonable que los gobiernos centrales de Francia y España no realizarán los trabajos necesarios que se derivan de este apoyo europeo

Pero no olvidamos que en los presupuestos de 2017 deberían haber empezado a eje-

cutar la partida plurianual de 80 millones de euros (al menos 20 millones) y solo han consignado 1,8 millones de inversión en la línea, por lo que debemos estar vigilantes para que esta vez el Gobierno de España cumpla y lo incluya en los presupuestos de 2018.

Y por último, desde la Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) vemos que es demasiado tiempo tres años para los estudios de los proyectos que tienen previsto, lo que supone definitivamente olvidarnos de 2020 para la reapertura y retrasar nuevamente la fecha prevista en la hoja de ruta de los firmantes del acuerdo de Ahora el Canfranc, próximo a 2023 o 2024.

Portavoz de Crefco

## En busca de una norma que agilice la obra

La eurodiputada socialista Inés Ayala señaló ayer que en septiembre volverá a solicitar financiación en el CEF de Transportes para 2021-2027 que puede incluir en la reapertura del Canfranc para las obras del tren. Se ofrecerán unos 47.000 millones de euros, pero la competencia es feroz entre las redes transeuropeas básicas y globales. También cabe la financiación de la Conferencia de Regiones.

Ayala apuntó que hay una co-

rriente en la Comisión Europea, apoyada por el coordinador del sistema europeo de gestión de tráfico europeo ERTMS (Kapel Dincik), que quiere crear una base legal europea por encima de los países de la línea ferroviaria para agilizar las obras sin detenerla por las normas nacionales. Así, en la línea Pau-Canfranc no tendrían que pasar por la encuesta de utilidad pública en Francia, que dilata las obras en el país vecino hasta 2020. **R. J. C.**

Por su parte, el consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, celebró su segundo aniversario en el Gobierno de Aragón con esta noticia, que demuestra los dos años de trabajo entre Aragón y Nueva Aquitania, con los gobiernos de España y Francia.

Soro cree que el sueño del Canfranc está más cerca y empieza a verse la luz detrás del túnel para la reapertura. «No podemos perder ni un minuto de este proyecto logístico y europeo. Está incluido en la agenda de Europa porque es una línea transnacional de una vía Zaragoza-Pau y te-

## LOS ESTUDIOS

# 10

**Aragón y Nueva Aquitania** proponen diez estudios: siete en el lado francés que paga Europa con 5.510.000 euros y tres en la parte aragonesa, con 1.990.000 euros.

## NUEVA AQUITANIA

**1 Gestión del proyecto:** procesos de contratación, licitaciones; seminario, prensa y web (2.080.000 €).

**2 Modelos de financiación** para la línea, identificar fuentes y modelos de explotación (230.000 €).

**3 Interoperatividad de** los tráficos transfronterizos, con estudios comerciales de tráfico (1.000.000 €).

**4 Sección Pau-Somport.** Renovación completa de Bedous a túnel de Forges d'Abel. Nueva señalización europea ERTMS (8.200.000 €).

**5 Evaluación del impacto** de Pau-Somport con efectos directos, temporales y permanentes. Sometido a consulta pública (300.000 €).

**6 Estudio socioeconómico** Pau-Somport para la vida económica y social, y previsión de tráfico (200.000 €).

**7 Encuesta pública** para Pau-Somport con un dossier de utilidad pública para 2021 (300.000 €).

## ARAGÓN

**8 Explotación Zaragoza-Canfranc.** Estudios de mercancías en ancho UIC para Plaza y actualizar Huesca-Canfranc (600.000 €).

**9 Modernización Zaragoza-Canfranc.** Renovación completa sección Huesca-Canfranc y cambio de ancho de vía UIC (2.000.000 €).

**10 Acceso ferroviario a** Plataforma Logística de Huesca (Plhus) con un apartadero desde la variante carretera (100.000 €).

nemos que conseguir financiación desde 2020», apuntó el consejero de Vertebración Territorial. «Por primera vez se han unido los esfuerzos para que la Comisión Europea entienda que es un proyecto que interesa a ambos Estados y que suma a la Red Básica de Europa».

José Luis Soro puso el acento en el respeto medioambiental y aprovechamiento de infraestructuras para retomar una línea existente. «La apuesta está mucho más en el trabajo de Europa, que busca un impacto ambiental menor en las actuaciones», agregó.

**RAMÓN J. CAMPO**