



Europa da un paso para financiar el Canfranc y amplía el corredor desde la Y vasca hasta Zaragoza

● La Comisión Europea selecciona el tren Pau-Huesca para que pueda entrar en los presupuestos a partir de 2020

ZARAGOZA. La Comisión Europea ha preseleccionado para que pueda ser incluido en el presupuesto europeo a partir de 2020 la línea ferroviaria Pau-Huesca. Asimismo, la Comisión Europea aceptó la propuesta de ampliar el corredor Atlántico desde Zaragoza hasta la Y vasca y denegó la inclusión en el corredor Mediterráneo del tramo Valencia-Teruel-Zaragoza.

El presidente del Gobierno de Aragón manifestó ayer en Sos del Rey Católico que «es una noticia muy esperanzadora, un paso decisivo» respecto al Canfranc porque los gobiernos de Aragón y Aquitania llevan tres años trabajando con los de España y Francia para que el proyecto se considere «un proyecto internacional y transfronterizo».

Lambán alabó a la consejería de Vertebración Territorial, que lleva José Luis Soro, y a la eurodiputada socialista Inés Ayala, de quien dijo que trabajó «de manera muy esforzada e inteligente para conseguir que la Comisión Europea haya incluido en la preselección de proyectos para las redes de 2020 la línea Pau-Huesca», es decir «para la reapertura del Canfranc».

La eurodiputada Inés Ayala explicó ayer que la Comisión Europea valoró que la línea internacional Pau-Huesca cerrada en 1970 es «asumible» en cuanto a sus presupuestos (alrededor de 500 millones), «corta» para acabarla en poco tiempo y «visible» para los usuarios. «Europa quiere que se pueda ver pronto ese tren entre España y Francia, den-

LA CIFRA

500

El coste aproximado de la reapertura del Canfranc entre la parte francesa (Bedous-Canfranc, unos 30 kilómetros) y la española (Huesca-Canfranc) ronda los 500 millones de euros. Europa podría asumir desde un 40% a un 60%.

tro de las líneas perdidas del Mecanismo de Conectar Europa», apuntó Ayala, quien tiene claro que si hasta ahora las obras de los proyectos europeos se financiaban con un 40% esa cantidad puede crecer hasta el 50% o 60%.

Por su lado, el director de Transportes de la DGA, José Gascón, aplaudió la medida de Europa como «un paso firme» para poder ejecutar las obras desde el año 2020 tras haber subvencionado los estudios ejecutables con 7,5 millones de euros de los 14,9 del presupuesto total para los dos países. «Es un espaldarazo más después de los estudios», destacó Gascón. «La Comisión Europea lo ve como un conjunto de interoperatividad entre España y Francia y un proyecto global. Por eso el estudio de Ineco para Fomento habla de un ancho internacional de la línea, los mismos gálibos, el sistema ferroviario y la velocidad similar», agregó.

La Comisión Europea aprobó

también la ampliación del corredor Atlántico desde la Y vasca a Zaragoza, que va por los ramales de Navarra y La Rioja en su red básica.

Esta decisión se adoptó dentro de la propuesta de revisar el Mecanismo Conectar Europa (CEF) la ampliación de los Corredores Atlántico y Mediterráneo para negociar el próximo marco financiero plurianual 2021-2027 y propone destinar 30.600 millones para financiar las redes transeuropeas. Esta ampliación aceptada es el itinerario Zaragoza-Pamplona/Logroño-conexión corredor Y vasca. Asimismo, se contemplan los de Coruña-Vigo-Orense-León, Gijón-León-Venta de Baños, Huelva-Sevilla, vía fluvial del Guadalquivir y las conexiones marítimas de los corredores con Canarias y Mallorca.

Propuesta para Teruel-Valencia
El presidente del Gobierno de Aragón, Javier Lambán, valoró como «otra infraestructura fundamental» el tramo Zaragoza-Bilbao, y reconoció: «Nos queda otra parte prioritaria (el tramo Teruel-Valencia) pero nos vamos a poner a trabajar con Inés Ayala para introducir este proyecto en el período de enmiendas al presupuesto 2020». La eurodiputada aragonesa reconoció que solicitarán que entre en el corredor Mediterráneo el tramo Valencia-Teruel-Zaragoza, que propuso el coordinador Jan Brinkhorts, tras pedir la ayuda al nuevo ministro de Fomento, el valenciano José Luis Ábalos.

RAMÓN J. CAMPO