

# Las instituciones europeas dan el último paso para cofinanciar el tren de Teruel y el Canfranc

● La Comisión y el Consejo aceptan la propuesta del Parlamento para pagar hasta el 50%

● España tendrá que competir con otros proyectos para lograr fondos para el periodo 2021-2027

ZARAGOZA. Las instituciones europeas han dado su visto bueno definitivo a cofinanciar hasta el 50% del coste millonario que requiere la conversión del tren de Teruel en un corredor de altas prestaciones y la reapertura de la línea internacional de Canfranc. Tras 17 reuniones técnicas, la Comisión y el Consejo europeo aceptaron la madrugada del viernes la propuesta aprobada por el Parlamento en noviembre. Esto supone la reincorporación del Corredor Cantábrico-Mediterráneo a la red transeuropea de transportes y un nuevo espaldarazo al paso ferroviario aragonés por los Pirineos, cuya financiación ha sido uno de los principales escollos.

La eurodiputada aragonesa Inés Ayala está detrás del acuerdo alcanzado en Bruselas, que supone incrementar en un 20% la tasa máxima de cofinanciación posible para las obras ferroviarias de lo que defendían la Comisión y el Consejo Europeo para el programa 2021-2027. «Ha sido un éxito que nos puede ayudar mucho, tanto en las obras de Canfranc como en el resto de los proyectos», dijo.

El último paso para optar a que Europa financie hasta la mitad del coste de ambas infraestructuras lo tiene que dar el Consejo europeo el próximo mes de octubre. Para entonces, esta previsto la aprobación de los presupuestos comunitarios para el periodo 2021-2027 que dará cobertura financiera al denominado Mecanismo Conectar Europa (Connecting Europe Facility). Y este reglamento es el que reservará 19.330 millones para proyectos prioritarios de transporte para el citado periodo 2021-2027. Otros 11.285 millones se destinarán a actuaciones de los países con acceso al Fondo de Cohesión, entre los que no está España.

A esos 19.330 millones podrán optar todos los proyectos incluidos en la red básica de transportes (donde figuran los ejes ferroviarios Atlántico y Mediterráneo con los dos ramales aragoneses que conforman el corredor Cantábrico-Mediterráneo, Bilbao-Zaragoza y Zaragoza-Teruel-Sagunto) y los que están en un escalón inferior (la denominada red global, en la que se encuadra la reapertura del Canfranc). En este último caso, solo podrán recibir un 15% del presupuesto

## TERUEL EXISTE

«No hay excusa para no encargarse los proyectos»

El portavoz de Teruel Existe, Manuel Gimeno, señaló que el último paso dado por las autoridades es «muy positivo», pero ahora deberá ser el Gobierno central el que muestre «verdadera voluntad» de impulsar el corredor Cantábrico-Mediterráneo. «No hay excusa posible para no encargarse ya los proyectos», resaltó sin dejar de lamentar que



A. GARCÍA/BIKYOFOTO

**4.000** La conversión de la vía entre Teruel y Sagunto en un corredor de altas prestaciones se ha valorado en 4.000 millones de euros.

ya se hayan perdido cuatro meses desde que el Parlamento europeo dio su espaldarazo al corredor. «La DGA también debe mostrar interés», añadió.

Manuel Gimeno indicó que la redacción de los proyectos no supone mucho dinero, pero llamó a la intención sobre la importancia de tenerlos listos a principios de 2021 si se quiere tener posibilidades reales de captar la financiación comunitaria. «No podemos llegar tarde de ninguna manera, hay que estar en la línea de salida con el resto de países europeos», añadió. **J. A.**

## CANFRANC

«Empujará al Estado francés y al español»

Luis Granell, miembro de Crecco (Coordinadora por la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón), cree que esta decisión de la Comisión y el Consejo Europeo es un «paso importante» para «empujar» a los Estados franceses y al español para acordar la reapertura y reabrir la línea. Granell recordó que los estudios que se van a presentar a



RAFAEL GOBANTES

**500** Francia consultará las obras a los vecinos del valle del Aspe de Bedous a Canfranc (foto) que ascienden a 400 millones. La parte española cuesta 100 millones.

la Comisión Europea este año se financiarán al 50% (7,5 millones) por Europa, mientras otros 5 millones proceden del plan estado-región de Francia que aporta Nueva Aquitania y dos millones del Ministerio de Fomento, junto a 55.000 euros del Gobierno de Aragón. Una vez se aprueben los estudios por la Comisión europea, Crecco espera que «no haya marcha atrás» y que los dos Estados emprendan las obras de la reapertura en 2021 para que sirva al tráfico de mercancías hacia Europa. **R. J. C.**

total, aunque tendrán la posibilidad de que las infraestructuras sean cofinanciadas hasta el 50%.

En todos los casos, la financiación se repartirá como hasta ahora por concurrencia competitiva y, por tanto, habrá que presentar proyectos muy sólidos. Por eso, la eurodiputada aragonesa y las instituciones aragonesas insisten en la necesidad de que su redacción salga ya a concurso, dado que los países podrán presentar los diseños a partir de principios de 2021.

En el caso del ferrocarril Zaragoza-Teruel-Sagunto, no se ha avanzado en su planificación como corredor de altas prestaciones desde que se le dio el espaldarazo

hace más de cuatro meses y todo se centra en la mejora de la vía existente en cuatro años por un importe de 386,8 millones.

Aunque se dispone desde 2011 de un estudio informativo para transformar la decimonónica vía de Teruel a Sagunto en una plataforma de doble vía electrificada, uso mixto para viajeros y mercancías y características de alta velocidad, su tramitación ha caducado y aún se debe valorar si cabe actualizarlo. El importe de la intervención se estimó en 4.000 millones.

El Ministerio de Fomento encargó igualmente en 2010 otro estudio para transformar igualmen-

te el tramo Zaragoza-Teruel en un corredor de altas prestaciones, aunque el documento no se ha llegado a presentar. No obstante, sus 170 kilómetros ya fueron motivo de una intervención de mejora que impulsó el exministro del PP Francisco Álvarez Cascos.

Otra suerte muy distinta corre el tramo de Zaragoza al País Vasco, cuya ejecución sí está asegurada y en marcha y supera los 12.781 millones de euros. Para el sector aragonés, los 87 kilómetros comprendidos entre la capital y Castejón, se encargó hace un año el estudio informativo y estará listo en 2020. A partir de ese momento se podrán licitar los

proyectos y optar a la financiación europea.

Mejor suerte corre la planificación de la línea internacional Pau-Canfranc. Está previsto que los estudios que realizan varias ingenierías contratadas por los gobiernos de Nueva Aquitania, Aragón y España se van a presentar en las próximas semanas a la Comisión Europea, que financió con 7,5 millones la mitad del presupuesto.

Además, se va a solicitar de nuevo respaldo económico para licitar otro estudio sobre el túnel internacional antes del próximo 24 de abril.

**JORGE ALONSO**