

El tren Pau-Canfranc moverá dos millones de Tm de mercancías y 300.000 viajeros

● Alain Rousset, presidente de Nueva Aquitania, destaca que la Comisión Europea financiará un 45% de la obra

ACCOUS (FRANCIA). El tren Pau-Canfranc-Zaragoza llevará 300.000 viajeros y dos millones de toneladas de mercancías (Tm). Estos son los argumentos fundamentales para defender la reapertura de la línea internacional, cerrada desde 1970, en el libro blanco de la línea ferroviaria, que ayer presentaron en Accous (Francia) el presidente de Nuevas Aquitania, Alain Rousset, y el consejero de Vertebración Territorial del Gobierno de Aragón, José Luis Soro.

Rousset explicó que el ferrocarril va a ser una alternativa ante el tráfico de la carretera de los camiones y señaló que el presupuesto de 450 millones de euros para reabrir esta línea es más asequible que abrir una vía rápida que no podrían asumir. «La Comisión Europea financiará alrededor del 45% del presupuesto total de la obra», apuntó.

«Hemos avanzado con la presentación del libro blanco para utilizar la línea tanto para las mercancías, que podemos llegar hasta dos millones de toneladas, como para 300.000 pasajeros», calculó Alain Rousset. Asimismo agregó que la fecha de la reapertura será en 2025 porque en Francia se realizarán «las encuestas públicas» de las obras públicas entre 2023 y 2024.

«La ministra de Transporte y de Desarrollo Sostenible en Francia ha defendido en la Asamblea

Nacional la línea Pau-Canfranc y el proyecto regional», señaló Rousset, quien cree que el Gobierno de Francia financiará su parte correspondiente. Y se mostró convencido de que «la Comisión Europea están fascinados con la reapertura de este ferrocarril en medio de la montaña».

El líder socialista se mostró muy satisfecho con la reapertura porque «es una batalla política» en la que para él es la «más gratificante» de las infraestructuras que ha emprendido. «Tengo el honor de haberlo liderado», señaló en declaraciones a HERALDO. No confirmó si se volverá a presentar en las elecciones regionales en 2021 y dijo que «la democracia» dirá si vuelve o no.

Soro y retirar 200 camiones

Por su parte, el consejero de Vertebración Territorial del Gobierno de Aragón, José Luis Soro, agradeció al presidente aquitano su aportación y definió que este momento está «lleno de ilusión y convencimiento» sobre la reapertura de la línea ferroviaria. «Lo importante es la participación de la sociedad civil porque no es un proyecto solo de los Gobiernos, sino de la ciudadanía», añadió, y aporta «el desarrollo económico, pero no solo de Aragón y Nueva Aquitania sino de toda Europa».

Soro quiso quitarle el sesgo romántico al reabrir el tren internacional cerrado entre los dos paí-



Alain Rousset, entre el consejero José Luis Soro y el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez. DGA

Crefco y Creloc piden que se abra el ramal Zuera-Turuñana

Crefco y Creloc, las dos asociaciones defensoras de la reapertura del tren Pau-Canfranc-Zaragoza, defendieron ayer que el tráfico de mercancías «garantizará la credibilidad de este ferrocarril» y propusieron que para eso debería abrirse el ramal de Zuera-Turuñana para compartirlo con la línea con el tren de pasajeros. Luis Granell, de Crefco, detalló que el futuro

de este ferrocarril se basará en la conexión de las empresas de Plaza o de TMC como Inditex, Saica u Opel, que sacan producción por los puertos de Bilbao, Pasajes y Valencia. Apuntó que este ferrocarril debería tener apartaderos de 750 metros y un ancho de vía como la línea europea. Alain Casenave, presidente de Creloc, propuso que un operador mantuviera la línea

en los dos países con la necesidad de que sea una vía ERTMS, disponga de fibra óptica y un punto de control en la estación de Canfranc. «Esta línea ferroviaria es de referencia en Europa porque es medioambiental y defiende el territorio», defendió Casenave, quien sostiene que el recorrido total entre Pau y Zaragoza debería tardar apenas tres horas y media. **R. J. C.**

ses por el Pirineo central y se centró en los argumentos elaborados por el Libro Blanco, elaborado con los Fondos Europeos de Desarrollo Económico Regional (Feder). «Se han determinado los vectores o palancas que optimizan la línea ferroviaria en el tráfico de mercancías. Ahora es una obligación sacar el tránsito de las carreteras a los trenes», sostuvo. Si se llega a los dos millones de toneladas, calculó Soro, «supondrá sacar 200 camiones de la carretera» del Somport.

El consejero destacó que está muy cerca de acabar la restauración de la explanada de los Aragnones por el Gobierno de Aragón, al referirse del turismo y los

pasajeros. «Los Pirineos deben de dejar de ser una barrera, más que nunca, y convertirse en una oportunidad», resumió.

Respecto a la fecha de la reapertura del 2025, el consejero reconoció que «no se puede correr» en Europa cuando van a presentar los estudios de convergencia que financia el Mecanismo de Conectar Europa y determinarán la «operabilidad» técnicas y comerciales de la línea. «Cuando se decida cómo serán los gálipos, el ancho de vía, la carga por eje y los temas de seguridad podamos empezar a trabajar en los dos lados con los proyectos constructivos, licitarlos y empezar las obras», aportó. «Lo im-

portante no es hacerlo rápido sino hacerlo bien», sostuvo el consejero porque «se trata de una línea internacional desde Pau a Zaragoza que necesita unos estudios previos a fondo».

Asimismo, Soro detalló que el libro blanco aporta «un diagnóstico» sobre las palancas de crecimiento como el turismo y el protagonismo de los actores sociales de ambos lados. «Recurren a experiencias de otros lugares de Europa para hablar de la oportunidad del tren turístico o la creación de un gran destino de turismo transnacional que iría más allá de Canfranc para explotar su oportunidad», señaló.

RAMÓN J. CAMPO