

Francia invierte 100 millones en arreglar la nacional 134 del Somport hasta 2020

El embajador de Francia, Jerome Bonnafont, visitará las obras del tren Olorón-Bedous tras el 24-M y reitera el «apoyo político» de su país para reabrir la línea ferroviaria Pau-Canfranc

ZARAGOZA. «Si al vecino le va bien, el negocio va bien», llegó a la conclusión ayer el embajador francés en España, Jerome Bonnafont, en su visita a Zaragoza para reunirse con los empresarios aragoneses y la presidenta Luisa Fernanda Rudi. Su intención era lograr que los aragoneses viajen más en AVE al sur de Francia, y se encontró con que el interés de Luisa Fernanda Rudi, y el presidente de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón (CREA), Fernando Gallizo, era la conexión por carretera y el tren por el Pirineo central. Por eso, Bonnafont anunció que el Gobierno francés invertirá 100 millones en un plan para mejorar la nacional RN-134 en 2015-2020, un 28% de los presupuestos en infraestructuras de carreteras en Aquitania.

Aun así, el embajador ya explicó a Rudi que el valle del Aspe «nunca tendrá una autopista» y, luego, en la convención con los empresarios precisó que los ingenieros franceses logran pasar con una carretera por cualquier sitio, aunque defienden que la «seguridad física» de los usuarios es fundamental. De esta manera, argumentó la actuación de Francia con el cierre de la RN-134 en 2014 y los efectos que tuvo para Aragón. «Una carretera cerrada está muerta», asumió Bonnafont.

De hecho, Callizo recordó que el Gobierno de Aragón calculó que el cierre de la nacional del Somport supuso unas pérdidas directas e indirectas semanales de 730.000 euros. Por eso el presidente de la CREA pidió una solución a España y Francia y recordó que los vecinos son el primer destino de las exportaciones de Aragón. En 2014, un total de 818 empresas aragonesas vendieron allí por 1.600 millones, un 17% del conjunto exportado por Aragón.

Mercancías en ferrocarril

Sobre la reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc, el embaja-



El embajador francés Jerome Bonnafont. OLIVER DUCH

dor francés reconoció el «apoyo político» de su Gobierno a Alain Rousset, presidente del Consejo Regional de Aquitania, para conseguirlo. Explicó que quiere visitar pronto con él las obras del tren de Olorón a Bedous, después de las elecciones autonómicas y municipales españolas del 24-M, una vez que se lo consulte al Gobierno español y al Ejecutivo aragonés.

Asimismo, determinó que es necesario «desarrollar el ferrocarril» para transportar mercancías

entre España y Francia, porque se va a convertir en una prioridad para Europa el cambiar el transporte del camión al tren. Al parecer, el embajador había mostrado su interés en conocer ayer la estación de Canfranc, pero al final se retrasó ese viaje.

Fuentes diplomáticas francesas admitieron ayer que las dos regiones presionan a sus respectivos gobiernos para que la reapertura

OFERTA DEL VIAJE

«LOS ARAGONESES PUEDEN VIAJAR MÁS EN AVE A FRANCIA»

El embajador francés Jerome Bonnafont utilizó la visita a Zaragoza para reunirse con los empresarios aragoneses e invitarlos a que inviertan en Francia, a congregar a representantes de la SCNF-Renfe que pusieron en marcha el AVE entre España y Francia para invitar a los aragoneses a utilizar más el tren de alta velocidad.

Bonnafont resaltó que unos 10.000 aragoneses han utilizado la nueva línea del AVE que comunica con Francia desde que se puso en marcha la conexión Zaragoza-Marsella en julio de 2014 y que, según ha dicho, tiene un gran potencial porque cada año su país recibe a unos 200.000 aragoneses, mientras que un millón de franceses visitan la comunidad.

«Los aragoneses pueden viajar más en AVE a Francia», señaló el embajador. En la presentación, a la que asistieron representantes de las quince ciudades francesas conectadas por el AVE, el portavoz de SCNF-Renfe señaló que en los próximos días 11, 12 y 13 se abre una oferta especial o venta flash para los viajeros aragoneses para ir en verano al sur de Francia por 49 euros (ahora vale 89 euros ir a Marsella) y el viaje de Barcelona-París se reduce a 59 euros. **R. J. C.**

El presidente de la CREA insistió en que es necesaria «una implicación bilateral para avanzar hacia la reapertura de la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau para 2020 por el protocolo firmado por el Ejecutivo aragonés y la región de Aquitania, y cuyo cumplimiento exige inversiones a ambos lados de los Pirineos».

«Las infraestructuras no se pueden hacer en poco tiempo, como ha pasado con el AVE (entre España y Francia) inaugurado en 2013, que beneficia a Aragón y llevamos veinte años de obras», destacó el embajador francés.

El consejero de Economía de Aragón, Francisco Bono, recordó al embajador que los propios vecinos del sur de Francia se quejan de que el Gobierno de París no se acuerda de ellos, como también les ocurre a los aragoneses con el de Madrid. «A los aragoneses nos vendría muy bien que París desarrollara más el sur de su país económicamente para nuestras empresas», señaló.

En cuanto al proyecto de la Travesía Central del Pirineo, Bonnafont se mostró cauteloso a la espera del informe que llegue a final de año para conocer su posibilidad. Aun así, el embajador no se muestra proclive por cuestiones medioambientales.

Conexión eléctrica

Otro de los puntos en los que se detuvo el embajador ante los empresarios aragoneses fue en la importancia de la interconexión de electricidad entre los dos países, adoptada en la última cumbre de España y Francia. «La decisión de la interconexión eléctrica entre los dos países que acordamos el pasado 13 de marzo fue muy importante por el apoyo del Banco Europeo y la Comisión Europea. Son obras difícilísimas y hay un grupo de trabajo con velocidad máxima», destacó el embajador.

«Se decidió hace tres meses que haya tres conexiones y hay que desarrollarlas, dependiendo del terreno. Una es submarina, que une Burdeos y el País Vasco y tiene 400 kilovatios, necesitamos certificaciones de expertos», manifestó Bonnafont. En la reunión con Rudi, el embajador barajó la posibilidad de que esa conexión por el Pirineo central y oriental se puedan soterrar en algunos tramos, en función de la respuesta de los movimientos ecologistas.

RAMÓN J. CAMPO