



Alain Rousset

«Bruselas está interesada en reabrir el Canfranc porque respeta el medio ambiente»

ENTREVISTA

El presidente de la Nueva Aquitania confía en que la UE financie el 40% de las obras de la reapertura. Cree que el gobierno español está más convencido que el galó

Alain Rousset sostiene que reabrir el tren Pau-Canfranc-Zaragoza no compete con la línea de alta velocidad Burdeos-Vitoria. Estas dos líneas ferroviarias son de su competencia porque la sede de Nueva Aquitania (la región que aglutina Aquitania, Limousin, Poitou-Charentes desde las últimas elecciones regionales de diciembre de 2015) está en Burdeos. Esos trenes tienen diferente velocidad, pero Rousset lleva desde 1999 defendiendo la reapertura del paso del Pirineo y cree que esta vez va en serio, con el apoyo de Bruselas a la financiación de las obras pendientes (Bedous-Canfranc y la línea Huesca-Canfranc). Calcula que esos trenes transportarán 1,5 millones de toneladas de mercancías y 500.000 pasajeros al año. Después de reunirse con el presidente del Gobierno de Aragón, Javier Lambán y la rueda de prensa en la Universidad de Pau, concedió la entrevista a HERALDO.

¿Qué significaría el apoyo de Bruselas a la mitad del coste de las obras de la reapertura del tren Pau-Canfranc-Zaragoza?

Sería un apoyo considerable para los estados español y francés, así como a Aragón y la Nueva Aquitania. No es solo un apoyo simbólico sino que es muy importante que aporten la financiación del 40% de las obras. Es indispensable y vamos a conseguirlo desde Aragón y Aquitania. **¿Cómo van a apoyar la restauración de la estación de Canfranc?**

La estación de Canfranc es un símbolo y un referente transnacional para la arquitectura y la infraestructura. Por eso Aquitania lo considera como un proyecto suyo y participará en lo que pueda y se asociará con Aragón en la restauración de la estación. **¿Cómo van a convencer a los estados de España y Francia para su apoyo en el cuatripartito? ¿Bastan 30 kilómetros en la parte francesa o hay motivos económicos y medioambientales para la reapertura?**

Creo que el Gobierno español está más convencido con la reapertura que el Gobierno francés. Por la razón de mejorar la relación con el norte de Europa. Hoy en día las carreteras están sufriendo embotellamientos y tenemos un problema de seguridad importante porque no son pocos los camiones que se caen al río. Y si llevan productos químicos, imagine lo que podría conllevar. **¿Por qué lo considera como patrimonio de la humanidad?**

Esta línea del tren Pau-Canfranc es un patrimonio. Cuando hablamos del patrimonio no solo pensamos en que hay iglesias sino del ferroviario. Sobre todo por-



Alain Rousset, presidente de Nueva Aquitania, en Pau. LUIS CORREAS / DGA

LA FECHA

18 0

El presidente de Nueva Aquitania, Alain Rousset, viajará con su homólogo de Aragón, Javier Lambán, el próximo 18 de octubre a Bruselas para defender el proyecto de la reapertura a la comisaría de Transporte de la UE, Victoria Bulc. Aun así, Rousset prepara ese encuentro mañana (la fecha prevista inicialmente para ese encuentro) para ejercer de 'lobby' en la comisión de Transporte de la Unión Europea. El proyecto se entregará antes del 31 de enero

que esas vías estuvieron construyéndolas trabajadores franceses y aragoneses a principios del XIX.

¿Qué ha supuesto la inauguración del tramo Olorón-Bedous? No tenemos que olvidar que el tramo Olorón-Bedous (recuperado desde el pasado 26 de junio) representa una gran belleza desde el punto de vista arquitectónico, está intacta y lleva un siglo en pie. No solo es importante el fomento del ferrocarril a nivel de turismo sino que también es necesario para llevar trabajadores a las empresas Toyal o Mecier, y que haya más movilidad entre España y Francia. Ha sido un éxito este tren porque la SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses) ha tenido que duplicar los vagones para absorber los pasajeros que subían.

El gobierno de Nueva Aquitania remitió al de Aragón una propuesta de crear una sociedad mixta con capital privado y público para gestionar la línea ferroviaria. ¿Hay empresas privadas interesadas?

Sí, por supuesto ha habido empresas privadas interesadas en este proyecto (del tren Pau-Canfranc). Pero por ahora no hemos definido todavía la participación pública y privada para articular esta posible empresa, sociedad mixta o consorcio que vayamos a crear para reunir este apoyo. También estamos trabajando en la línea de la TGV de Burdeos pero tampoco se ha llegado a definir un partenariado (con empresas privadas) y no tenemos esa experiencia. Pero estamos en conversaciones y les informaremos después de que se celebre la reunión del cuatripartito (con los dos gobiernos de España y Francia). No creo que todo sea posible, pero por ahora lo más importante es la convocatoria europea. **Su gobierno regional pagó el tramo de Olorón-Bedous con 103 millones y ahora necesita que le sufraguen para el último recorrido entre Bedous y Canfranc...**

Tenemos que conseguir la financiación directa que nos ha ofrecido Bruselas, que asciende a un 40% de las obras (un 50% de los estudios). No tiene nada que ver si vas a buscar 500 millones o 300. Además, podríamos aprovechar esto para el Plan Juncker, que sabemos que es para actuaciones urgentes, pero abrir la línea Pau-Jaca-Huesca es muy importante.

Una de los argumentos que puede pedirles en Bruselas la comisaría de Transportes el próximo 18 de octubre es explicar la diferencia entre reabrir el Canfranc y el proyecto de la Travesía Central del Pirineo (TCP). La TCP es un proyecto para dentro de 30 años, pero reabrir el Canfranc es para mañana. El presidente de la Comisión de Transporte y los Verdes alemanes (del partido del Parlamento Europeo) están muy interesados por la reapertura por dos razones: se respeta el medio ambiente, que es muy importante para ellos, y porque yo he sido muy tenaz con esta historia. Yo nunca he abandonado el proyecto de la reapertura del tren Pau-Canfranc.

RAMÓN J. CAMPO