

## Una consultora explica cómo presentar a la UE el proyecto del Canfranc para financiarlo

● Propone a Aragón y Nueva Aquitania crear una agrupación de interés económico

ZARAGOZA. La consultora francesa Eurotran, especializada en política de transportes y lobby europeo, presentó ayer la ruta adecuada del proyecto de la reapertura del Canfranc para conseguir financiación en la Unión Europea. La empresa destacó que el dossier que se entregue debe tener «calidad», presentarse de

manera conjunta entre las dos regiones y estar «maduro» para llegar enseguida a comenzar las obras, como recomienda la Comisión de Transporte. Además, debería responder las preguntas del trazado, la señalización y la electrificación de la conexión Pau-Canfranc-Zaragoza.

La consultora presentó la propuesta

ayer, durante casi cuatro horas, en la oficina de representación permanente de la región de Nueva Aquitania en Bruselas. Después de que el gerente de Eurotran explicara los pasos para entregar el proyecto a la Comisión de Transporte, representantes de Nueva Aquitania y de Aragón aportaron sus propuestas.

Los representantes del Gobierno aragonés explicaron que de momento se ha nombrado a un representante de Fomento encargado de este proyecto, pero esperan que se sume otra de Adif. A la reunión acudieron también representantes de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF). Dan Wolff, gerente de

dicha sociedad, que ha sido elegida por Nueva Aquitania para hacer el trabajo del dossier conjunto para la convocatoria «Mecanismo Conectar Europa 2016», aconsejó sobre los aspectos estratégicos y reglamentarios sobre las políticas europeas.

La consultoría, que tiene despacho en Estrasburgo y Bruselas, explicó que en 2014 hubo una convocatoria similar, a la que se presentaron 181 estudios, pero solo 7 obtuvieron la financiación. El Gobierno regional de Nueva Aquitania sacó a concurso este trabajo y lo obtuvo Eurotran por 25.000 euros.

Al ser dos regiones que se presentan juntas a la financiación del tren transfronterizo, la consultoría recomendó que se creara una agrupación europea de interés económico, como ya tienen el corredor Mediterráneo o la Y vasca. Además de las regiones, también deberían estar representados los dos organismos ferroviarios francés (SNCF) y español (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif). Sería el órgano con quien se comunicaría la Comisión de Transporte de la UE y mantendría fluidez para que no se produzcan malos entendidos.

«Nos ha explicado que debemos ajustarnos a la convocatoria, ha organizado el trabajo que debemos hacer y nos ha detallado los hitos del calendario para llegar a tiempo a presentarlo el 7 de febrero. Vamos a transmitirlo a Fomento en una reunión esta semana porque todos los criterios técnicos del proyecto dependerán de SNCF y Adif», señaló Daniel Lostao, jefe de gabinete del departamento de Vertebración Territorial, Movilidad y Vivienda.

**RAMÓN J. CAMPO**

### EL PRESUPUESTO

# 540

El coste del tramo entre Bedous y Canfranc, el túnel y la reparación del tren entre Huesca y Canfranc se eleva a unos 540 millones. En cualquier caso, el presupuesto dependerá de si se electrifica la línea, se instala la UIC y si se hacen apartaderos para trenes de más de 400 metros.

### HA DICHO

#### Daniel Lostao

VERTEBRACIÓN TERRITORIO.

«Debemos ajustarnos a la convocatoria y la consultoría ha repartido el trabajo y ha detallado los hitos del calendario del proyecto para llegar a tiempo el 7 de febrero»



LAURA ZAMBORAIN

**El penúltimo paso, Olorón-Bedous.** El tramo que se inauguró el pasado 26 de junio entre Olorón y Bedous -en la imagen- costó 103 millones y fue financiado por el Consejo Regional de Nueva Aquitania. Ahora, los aquitanos saben que la última parte hasta Canfranc necesita que la UE aporte financiación para reducir los 540 millones.