

GRANDES INFRAESTRUCTURAS

Europa preselecciona el Canfranc para su presupuesto del año 2020

La medida supone reconocer la importancia de la línea en el contexto del transporte internacional

La decisión constituye un «paso decisivo para la reapertura» de la vía férrea, según Javier Lambán

F. V. / EFE
fueller@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

El Canfranero también ha subido a primera división. La Comisión Europea ha preseleccionado la línea entre Huesca y Pau para su presupuesto del 2020 dentro de las redes europeas. Eso significa salir de la liga regional en la que jugaba hasta ahora (Aragón y Nueva Aquitania) para pasar a codearse con el resto del continente.

Para Javier Lambán, presidente de Aragón, esta medida significa que Bruselas apuesta por la reapertura del túnel de Canfranc. En su opinión, compartida por todas las fuerzas políticas, la noticia resulta «muy esperanzadora». En su Twitter personal dejó apuntado que se trata de «un paso decisivo para la reapertura».

Durante una visita a Sos del Rey Católico, Lambán recordó ayer que desde hace tres años el Gobierno aragonés ha trabajado con los de Aquitania, Francia y España para que el proyecto pasara a ser considerado un asunto transfronterizo en lugar de una apuesta únicamente regional.

Así se enfocó desde el principio el trabajo en el Departamento de Vertebración del Territorio y en el Gobierno en general, un planteamiento que, según el presidente de Aragón, tenía «muchos más visos de prosperar».

Por otra parte, José Gascón, director general de Movilidad e Infraestructuras, señaló que lo conseguido constituye «un paso previo y necesario» que hace más real la reapertura.

Hace ahora justo un año, la Comisión Europea dio un impulso a la línea hispanofrancesa al decidir aportar 7,5 millones de euros para que Aragón y Aquitania redactaran un estudio sobre la rehabilitación de toda la línea entre Zaragoza y Pau. El plazo para este informe concluía asimismo en el 2020, año en el que se consideraba que podían empezar las obras una vez licitadas.

EL MISMO PLAZO // Los plazos se mantienen con el nuevo anuncio, pero ahora la Administración aragonesa confía en la posibilidad de que el camino se allane y se reciban más ayudas, si bien no se puede olvidar de que se trata de una preselección.



► El presidente de Nueva Aquitania y el de Aragón, junto con Soro y el alcalde de Zaragoza, en la inauguración del tramo Oloron-Bedous, en el 2016.

Los 7,5 millones ahora en cierto modo confirmados por la Unión Europea suponen el 50% del proyecto, dado que la otra mitad deberá ser aportada por los gobiernos aragonés y aquitano, hasta un total de algo más de 15 millones de euros.

Se ha avanzado un gran trecho desde el año pasado, ya que, precisamente, el objetivo de los 7,5 millones de Europa era elaborar un documento que demostrara la utilidad del proyecto de reapertura del túnel de Canfranc en el marco de las necesidades de transporte ferroviario entre España y Francia.

El proyecto, además, cuenta con otros socios al margen de las administraciones aragonesa y aquitana, ya que implica a actores como la Plataforma Logística de Huesca (PLHUS) y la Plataforma Transpirenaica, además del Ministerio de Fomento, la SNCF Réseau (la compañía de ferrocarriles gala) y Adif.

De los 7,5 millones de Europa

El eje ferroviario entre Zaragoza y Bilbao recibe también el apoyo de la comunidad

► La comisión, además, preseleccionó ayer la parte del eje ferroviario que transcurre entre Zaragoza y Bilbao, si bien queda pendiente otro que es «absolutamente fundamental» para Javier Lambán, el que discurre entre Teruel y Sagunto, aunque el presidente espera el apoyo del Gobierno de España para que en el periodo de enmiendas ese tramo se incluya también entre las previsiones europeas. La sección entre Zaragoza y Bilbao posee una gran importancia en las comunicaciones férreas entre el Cantábrico y el Mediterráneo. Se trata de una vía convencional con un intenso tráfico de mercancías y viajeros. Sería además un primer paso para dar un impulso definitivo a la línea entre Zaragoza y Sagunto,

que es fundamental para la conexión de los puertos de Valencia y Bilbao. Esta línea adolece de falta de inversiones y presenta una serie de deficiencias que le privan de potencial. Así, está todavía sin electrificar y no cuenta más que con una sola vía, de forma que no permite el cruce de convoyes ni el tráfico simultáneo en los dos sentidos. Estos problemas, unidos a la antigüedad de sus infraestructuras, hace que muchos mercancías no puedan utilizarla debido a problemas de peso y maniobrabilidad. Además, su trazado y pendientes obedecen a un diseño ya antiguo que no concuerda con un moderno sistema de comunicaciones en el que se prima la rapidez junto con la seguridad en los desplazamientos.

(de un total de 81,3 millones para España), la parte correspondiente a Aragón es de 1.990.000 euros. El resto pertenece a Nueva Aquitania, formando tándem con el sur del Pirineo, así como 709.000 euros para la conectividad de la estación de Zaragoza-Delicias.

Esta ayuda europea se enmarca en el programa conocido con la denominación de *Mecanismo Conectar Europa*, que en el caso de España alcanza una suma próxima a los 200 millones de euros.

TRABAJOS EN MARCHA // La buena noticia sucede a una serie de avances en la mejora de la línea, en particular en el lado francés, donde en el 2016 se reabrió al tráfico el tramo de Oloron a Bedous. Con anterioridad, se habían realizado trabajos entre Pau y Oloron y en la actualidad el Gobierno regional de Nueva Aquitania se centra entre Bedous y la boca sur del túnel, donde se realiza una limpieza. El coste total del proyecto alcanza 400 millones. ≡