

Ahora el Canfranc

Los partidos políticos, sindicatos y organizaciones empresariales y sociales aragonesas abajo firmantes, tras la decisión de la Comisión Europea de postergar a 2030 la consideración del proyecto de Travesía Central del Pirineo, y con independencia de que se pudiese corregir esta situación, manifiestan su apoyo a la reapertura y modernización de la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau, al considerarla necesaria, viable y oportuna.

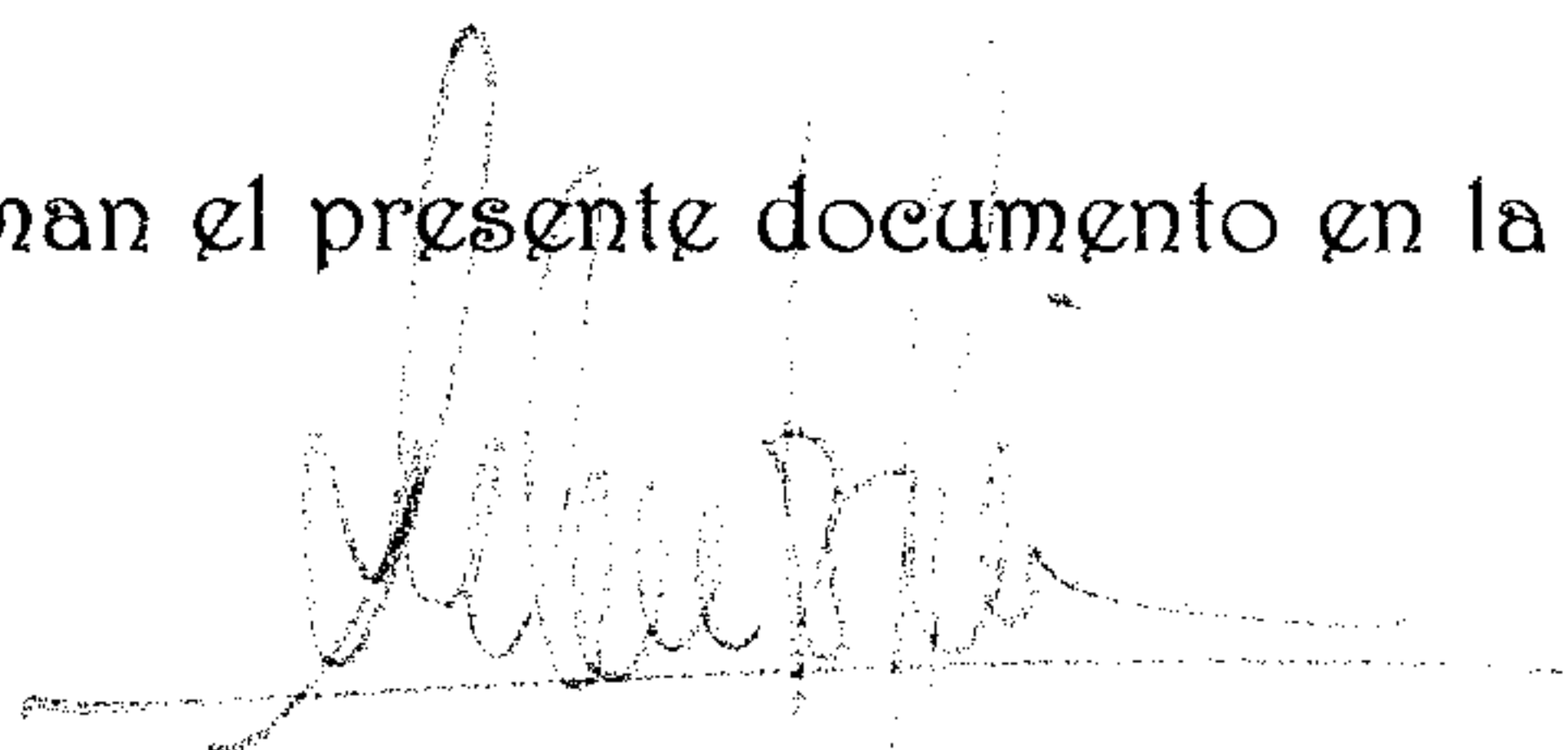
La reapertura del ferrocarril de Canfranc, siempre respetuoso con el medio ambiente pirenaico, es necesaria porque aumentaría la competitividad de las empresas aragonesas, y aún de otras situadas fuera de esta comunidad autónoma, asegurando el mantenimiento del empleo en las mismas; además, el funcionamiento de la línea generaría nuevos puestos de trabajo y oportunidades de negocio, especialmente en el campo de la logística. Es necesaria también para favorecer el crecimiento sostenible del turismo en esta zona de montaña, al facilitar los desplazamientos en tren, especialmente hacia las estaciones de esquí.

La reapertura del ferrocarril de Canfranc es posible porque, al tener toda su infraestructura hecha y en buenas condiciones (salvo en algunos puntos), su coste sería reducido y por tanto asequible, incluso en momentos como este de restricciones presupuestarias. Las actuaciones necesarias podrían realizarse además en breve plazo, por lo que la inversión realizada tendría asegurado un retorno rápido.

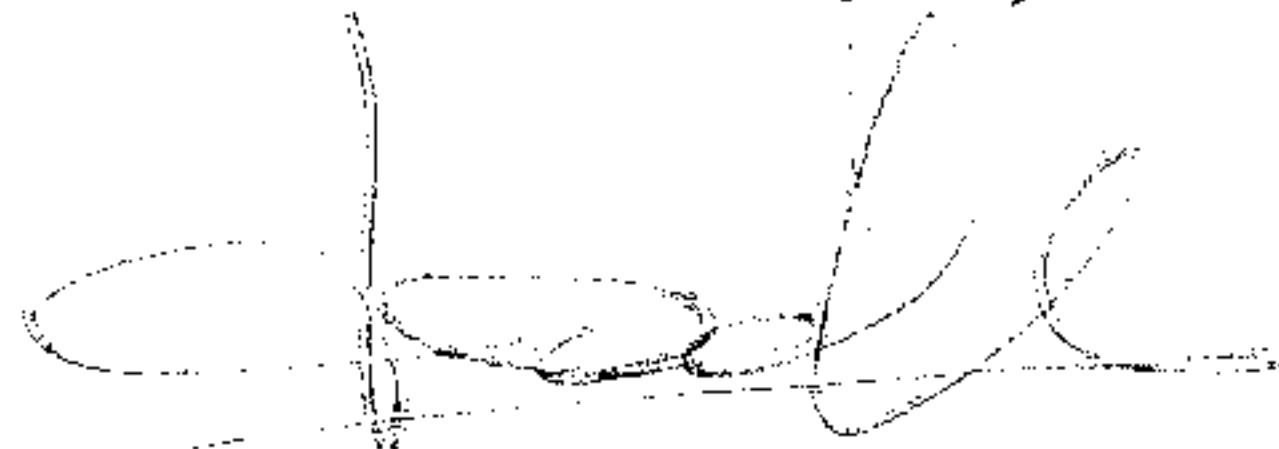
La reapertura del ferrocarril de Canfranc es oportuna porque, por primera vez desde que cerró su parte de la línea en 1970, Francia ha realizado actuaciones y comprometido inversiones en la misma, que confirman que ahora desea la reanudación del tráfico ferroviario, tal como manifestó el representante del Estado francés en la última reunión del Grupo de Trabajo, celebrada en Zaragoza el 30 de noviembre de 2011. Oportuna y además urgente, pues dicho representante señaló también que el interés de Francia por el ferrocarril de Canfranc tiene un límite temporal, marcado por la terminación de la línea de alta velocidad Dax-Hendaya, prevista para 2020.

Por todo lo cual, piden a los gobiernos de España y Aragón que hagan todo lo necesario y consignen las correspondientes partidas presupuestarias, si es posible ya desde el ejercicio de 2012, para conseguir la dicha reapertura y modernización del ferrocarril de Canfranc, de conformidad con los proyectos existentes.

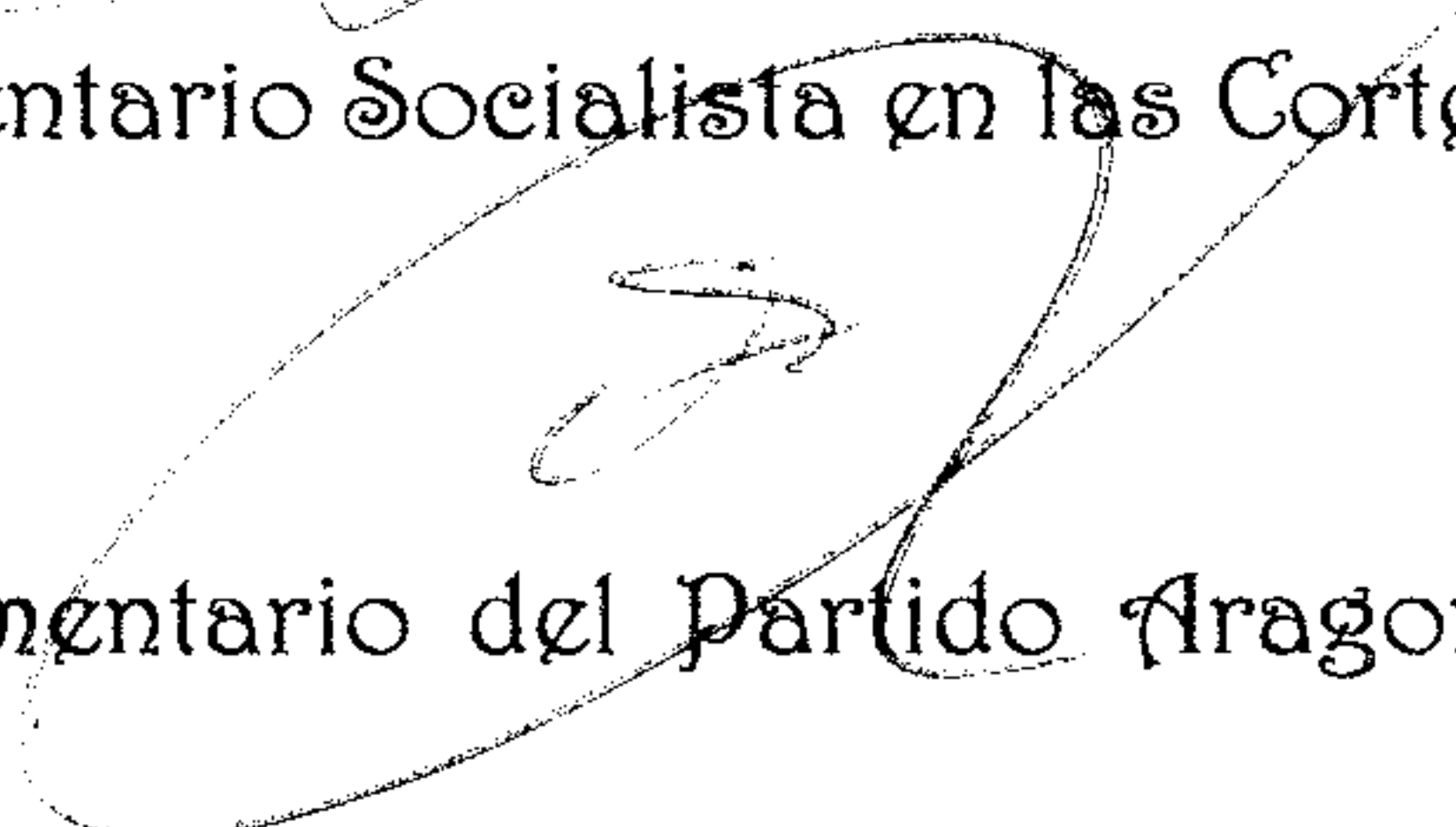
A tal fin, firman el presente documento en la ciudad de Zaragoza, a 16 de marzo de 2012.



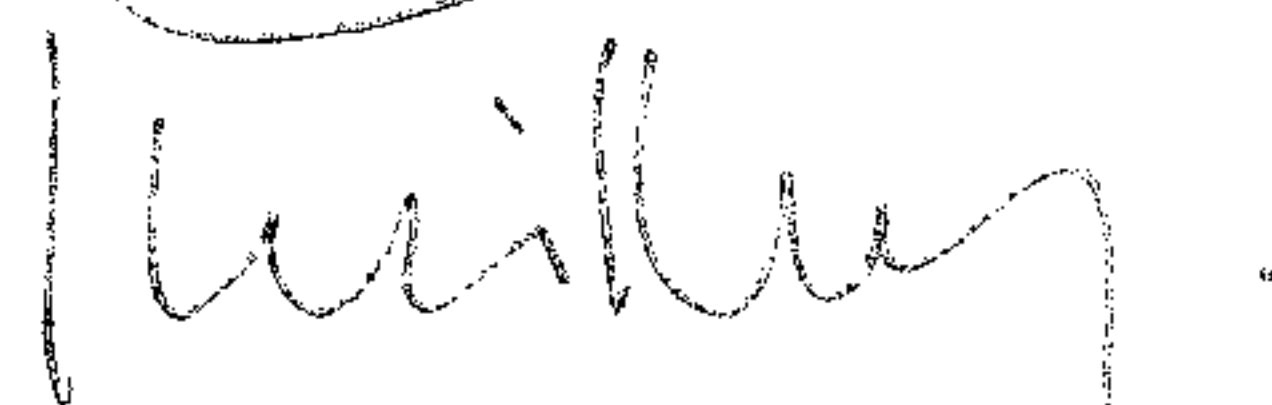
El portavoz del Grupo Parlamentario Popular en las Cortes de Aragón



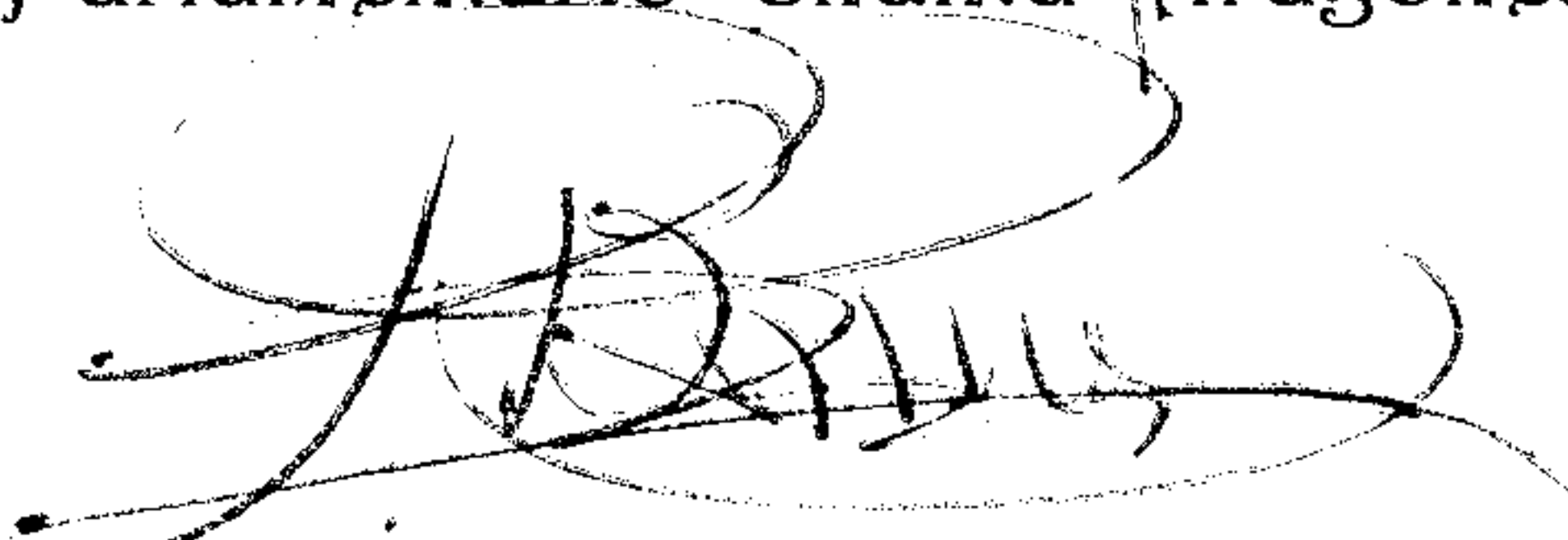
El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en las Cortes de Aragón



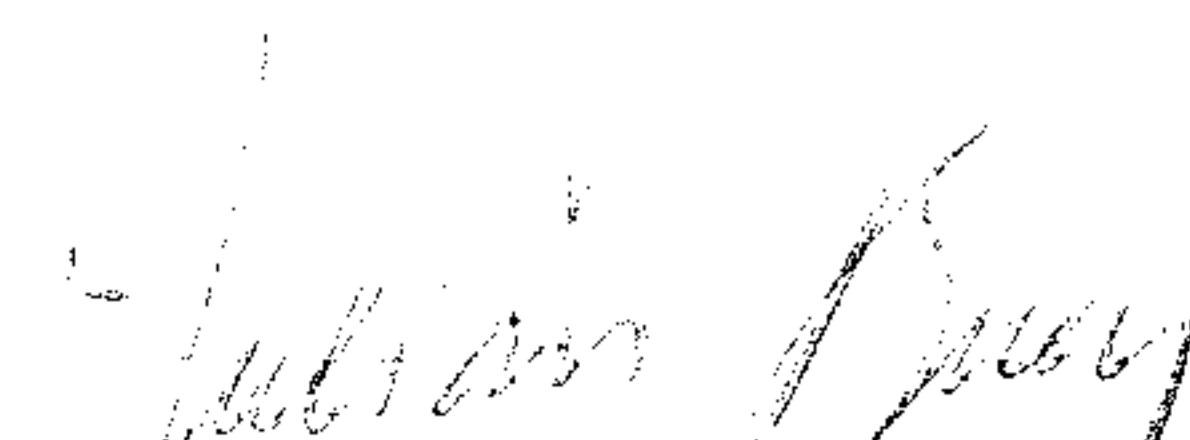
El portavoz del Grupo Parlamentario del Partido Aragonés en las Cortes de Aragón



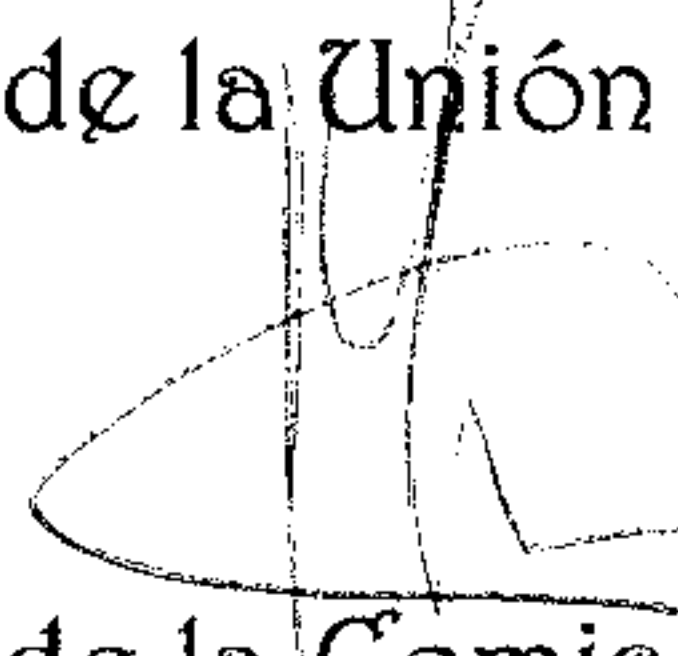
El portavoz del Grupo Parlamentario Chunta Aragonesista en las Cortes de Aragón



El portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en las Cortes de Aragón



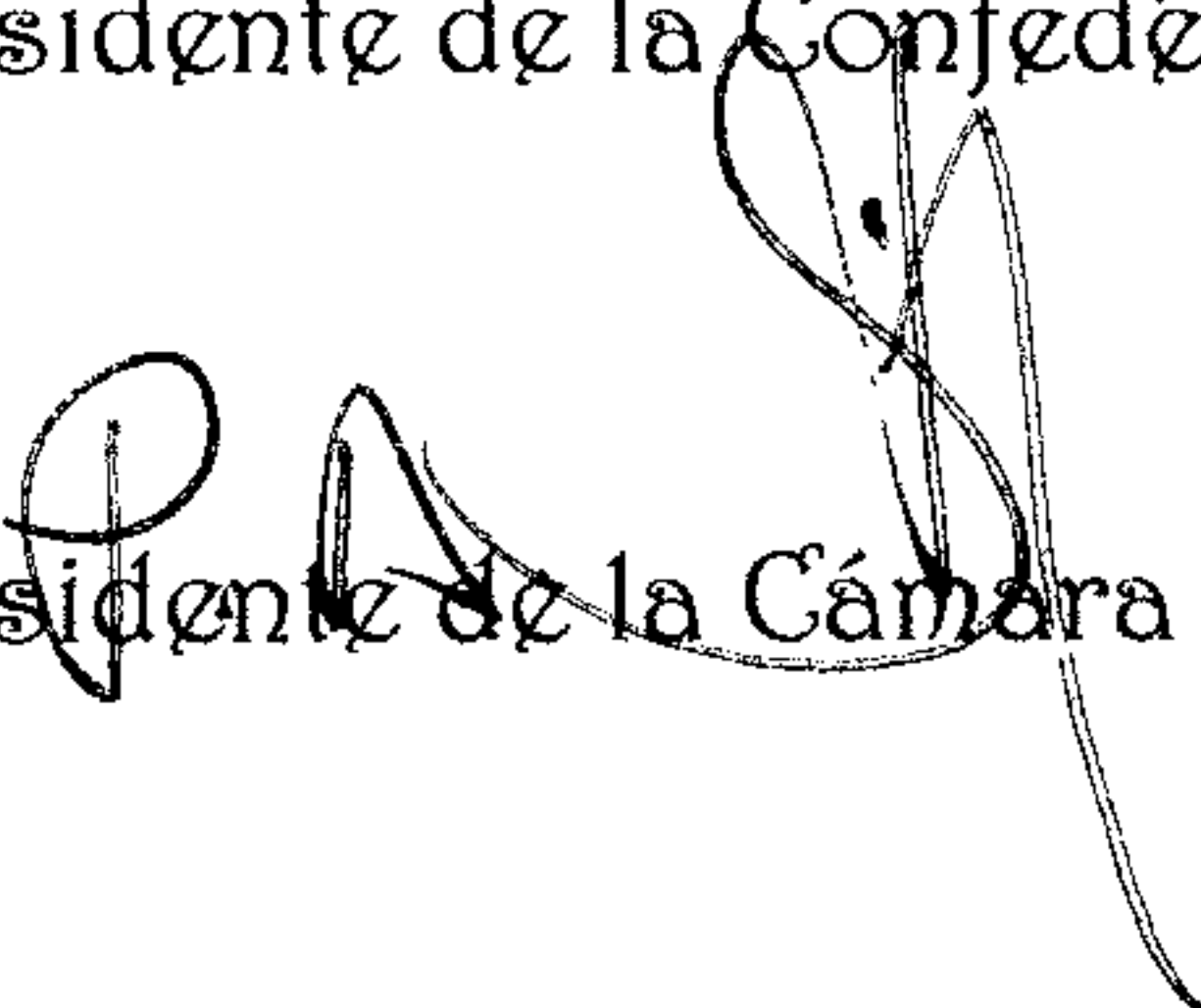
El secretario general de la Unión Sindical de Aragón de Comisiones Obreras



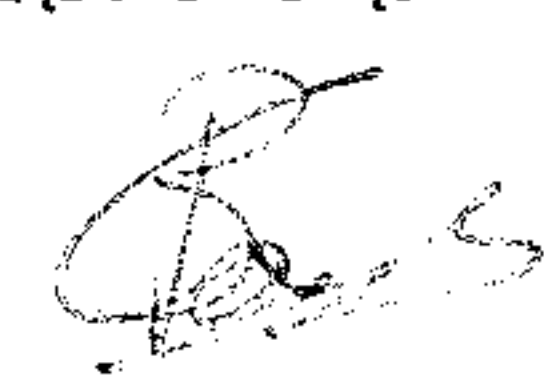
El secretario general de la Comisión Ejecutiva Regional de UGT Aragón



El presidente de la Confederación Regional de Empresarios de Aragón



El presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Zaragoza



El portavoz de la Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón