

24/2/2016

Aragón centrará sus esfuerzos en que las inversiones ferroviarias españolas y europeas se hagan en el Canfranc

El Gobierno de Aragón no renuncia al proyecto de la TCP pero centrará su esfuerzo para lograr inversiones ferroviarias nacionales y europeas en la reapertura del Canfranc. Hoy ha firmado una declaración conjunta con Aquitania para la continuidad del proyecto recabando el máximo apoyo para que se impliquen también las empresas.

Noelia Frago Delgado

[1](#)

[comentarios](#)

11



El horizonte de la reapertura tiene ante sí 32 kilómetros del tramo Bedous-Canfranc que serán mucho más costosos

Canfranc.- Con un acto simbólico de colocación de raíles en el tramo de obras de la línea de ferrocarril entre Oloron y Bedous, los presidentes de Aquitania y Aragón, Alain Rousset y Javier Lambán, han puesto de manifiesto este miércoles la importancia del proyecto de la reapertura de la línea Zaragoza-Canfranc-Oloron-Pau en 2020. El Gobierno de Aragón le da prioridad política "seguramente como no lo ha estado en las últimas décadas" y aunque no renuncia a la Travesía Central del Pirineo (TCP) sí que considera el Canfranc fundamental para reforzar las comunicaciones con los puertos y posicionar a Aragón como una plataforma logística de primer orden, siendo esencial mejorar las comunicaciones con Francia a través del Pirineo.

Centrará sus esfuerzos de interlocución con el Gobierno de España y Bruselas para que las inversiones ferroviarias se hagan en el Canfranc por satisfacer necesidades de transporte de viajeros y de aprovechamiento turístico, pero también las necesidades de exportación a través del tren que tiene la economía aragonesa.

Lambán ha subrayado la escala internacional y de futuro de ambas regiones y de Europa con este "proyecto de espina dorsal en el Pirineo", que si algún día es realidad "se deberá al empeño personal de Rousset".

Ambos, Lambán y Rousset, han firmado un protocolo en la Estación Internacional de Canfranc y con la presencia del alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez; y los consejeros de Vertebración, José Luis Soro, y de Ciudadanía, Mariví Broto, para activar el funcionamiento de la Comisión cuatripartita que debe agilizar las inversiones. En él consideran necesario articular un foro de trabajo permanente entre ambas para coordinar y reforzar acciones que en la parte francesa corresponden al último tramo Bedous-Canfranc (32 km) y en la española a la seguridad y modernización de la línea en servicio así como por parte de ambas la seguridad del túnel ferroviario y carretero de Somport. Por ello, solicitan una nueva reunión del grupo

cuatripartito en 2016 para avanzar de manera conjunta entre los dos Estados y pretenden realizar un conjunto de obras en el marco de un proyecto binacional global.

El presidente de Aquitania lo ha destacado como un símbolo de intercambio y ha explicado que el patrimonio ferroviario de la línea está en un estado "extraordinario" e incluso los canales para la evacuación de las aguas podrían reutilizarse y también los bloques de granito de los puentes que se colocaron a principios del siglo.



Rousset y Lambán han sostenido la importancia de la línea

Rousset ha agradecido que Lambán lo considere prioritario desplazando a futuro más lejano la travesía central y lo destaca como un gesto político fuerte de cara a los Gobiernos nacionales y a la Unión Europea "para presentarnos frente a Bruselas" agrupando a todos los interesados, incluidas las empresas, que podrían necesitarse para el segundo tramo Bedous-Canfranc que será muy costoso y se necesitarán recursos. El objetivo es agrupar a todos los interesados incluso a empresas en sus "convocatorias de manifestaciones de interés" y para eso ha esperado quince años, ha dicho, para relanzar el proyecto bloqueado según éste por el consejo de administración de la "renfe francesa". Ahora hay un inicio, pero señala que el segundo tramo será aún más difícil, no encontrando problema en que haya patrocinio privado de empresas, por ejemplo de transporte, con el fin de que se llegue a la reapertura con éxito.

Y es que Rousset ha sostenido que el proyecto es "la esperanza de los valles", ya que permitirá el tráfico de mercancías, mejorar los viajes entre Aragón y Aquitania, así como el fomento del desarrollo turístico –no sólo de esquí-, además de que significará revertir la curva demográfica por la creación de empleo, modificando además las relaciones entre ambas regiones como ya se tiene con País Vasco o Navarra. Para Rousset, es un proyecto ecológico, económico, turístico y social cuya rentabilidad será "a escala del siglo" y se ha mostrado convencido de que dentro de unos años los responsables europeos estarán en la Estación Internacional de Canfranc celebrando la reapertura.

Algunos datos

El tramo entre Oloron y Bedous de 25 kilómetros se inaugurará previsiblemente en el mes de junio, pero falta el segundo tramo de Bedous a Canfranc con 33 kilómetros y donde se sitúan las mayores rampas de la línea con una pendiente del 43%, estando cerrado desde hace 35 años.

En el lado español, el Ministerio de Fomento presupuesta para 2016 una partida de 2,1 millones a los que se suman tres millones más de una enmienda para mejorar la línea Huesca-Canfranc así como una partida plurianual de 80 millones de euros a partir de 2017.