

## Infraestructuras

# El 2012, fecha límite para abrir la línea férrea Burdeos-Zaragoza

► Iglesias y Rousset piden participar en una comisión específica hispano-gala

► El presidente del PP llama «frívolo» a Iglesias por exigir ahora la reapertura del tren

A. IBÁÑEZ  
antonioi@aragon.elperiodico.com  
BILBAO

En el año 2012 se tiene que poder ir en tren de Zaragoza a Burdeos pasando por Canfranc, «el más bello patrimonio ferroviario de Europa». Por motivos más que justificados. Y acabar así con una reivindicación que dura ya 35 años en ambos lados de la frontera. Y los gobiernos centrales así lo tienen que entender, una vez que tanto Aragón como Aquitania actúan con una sola voz. Ambas comunidades instan a Francia y España a que se cree una comisión intergubernamental específica para impulsar este proyecto, en el que solicitan además que se integren las dos regiones. Es decir, un grupo de trabajo a cuatro bandas. Una iniciativa sin precedentes en Francia, donde el peso de las autonomías es casi nulo, y más cuando se trata de acuerdos entre estados.

Esta fue la conclusión que los presidentes de ambas comunidades autónomas difundieron ayer en una carta conjunta que será remitida a los respectivos ministros del ramo para que en la cumbre hispano-francesa del 17 de diciembre se concrete la reapertura del tren del Canfranc como primer paso para una futura



► Iglesias y Rousset se reunieron para firmar la carta que enviarán a sus ministros.

SERVICIO ESPECIAL

travesía central por los Pirineos. Esta vía, que potenciará el transporte de mercancías entre España y el norte de Europa, se tendría que construir, renovar y electrificar en un plazo de cinco años. El coste aproximado de la operación sería de unos 450 millones de euros.

Los dos dirigentes mantuvieron un encuentro en Bilbao, en la que firmaron la carta. En ella exponen una serie de motivos que hacen de esta conexión ferroviaria imprescindible para ambos países. Así, la línea Burdeos-Pau-Canfranc-Zaragoza «establece perspectivas muy interesantes para el transporte de mercancías» pero también para pasaje-

ros que podrían acceder «a las estaciones de esquí», asegura el documento. Los presidentes de las dos regiones plantearon que esta línea debería llamarse la *línea Goya*, ya que el pintor aragonés nació en Fuendetodos (muy cerca de Zaragoza) y murió en Burdeos, lo que simbolizaría «perfectamente» los lazos y las similitudes de ambas ciudades.

En el documento que remitirán a la ministra española y a su homólogo francés indican que esta línea solo debe ser el inicio de un proyecto transfronterizo más ambicioso, «el proyecto de enlace de gran capacidad bajo los Pirineos». Es decir, la travesía central en la que España

—con menor presión ecologista— planteará a Francia que elija en qué valle quiere el túnel, que es donde existen actualmente más problemas en la vertiente francesa.

El presidente del PP, Gustavo Alcalde, consideró que Iglesias es un «frívolo» por plantear el debate del Canfranc cuando en el 2004 en la cumbre hispano-francesa se consideró que solo era una línea «de interés regional», según *Europa Press*. A Alcalde le satisface que Iglesias lleve a acuerdos para impulsar el Canfranc. «Pero me parece una falta de rigor, de seriedad y de coherencia no haya trabajado por esto en los últimos cuatro años», apostilló. ■

## ENTREVISTA

## «La reapertura es solo el primer paso»

### Alain Rousset PTE. DE AQUITANIA

A. I. I.  
BILBAO

«Rousset es un buen amigo. Es un hombre del tren y un enamorado del valle del Aspe». Esta es la definición que hace Iglesias del presidente del consejo regional de Aquitania que, en un hecho «sin precedentes», ha decidido acometer obras de mejora en un tramo francés de la línea ante la pasividad del Gobierno francés, único competente para hacerlo. «Esto es un punto de no retorno para aspirar a la reapertura del Canfranc»,

afirma el presidente aragonés, que ha mantenido estrechos contactos con el aquitano, socialista como él, para presionar a los dos estados, que deben acondicionar y electrificar para que se convierta en una línea de mercancías con garantías. Rousset ha demostrado un gran interés por esta línea. Estas son algunas de las reflexiones que realizó en Bilbao:

—¿Por qué ha decidido iniciar por su cuenta los trabajos de mejora del tramo Oloron-Bedous?

—Ante la evidencia de que no se avanzaba nada. Todas mis negocia-

ciones con la SNCF (la Renfe francesa) y con el Estado francés fueron infructuosas, por lo que no nos quedó más remedio que tomar la iniciativa. Lo estamos financiando solos, sin ninguna ayuda del gobierno francés. Pero estoy estudiando ceder la concesión a la iniciativa privada.

—¿Ha podido hablar con Sarkozy? ¿Es optimista respecto a la voluntad del presidente galó?

—Todavía no hemos hablado. Pero esperó que en los proyectos de regeneración y desarrollo del país que pretende impulsar Sarkozy, incluya el ferrocarril.

—En el 2010 estará acabado este tramo. ¿Cómo están las obras?

—Hemos empezado con las labores de limpieza de la vía. Espero que el mes que viene ya podamos ver los avances.

—Usted tiene un gran empeño por esta línea. ¿Qué motivos le impulsan a realizar una apuesta tan fuerte?

—Son dos fundamentales. Tanto para España, como para Aquitania y Aragón es una línea fundamental para permeabilizar la frontera, acercar los dos países y, además, para conservar un importante patrimonio natural. Además, la carretera está saturada y se producen continuos accidentes. Una línea ferroviaria de mercancías reduciría mucho ese problema.

—Sin olvidar los pasajeros...

—Desde luego, porque los pasos de Cataluña y País Vasco están saturados. Y ni Aquitania ni Aragón renuncian a la travesía central de los Pirineos. La reapertura del Canfranc es solo el primer paso para demandar luego este otro paso. ■