

COMUNICACIONES EN EL ALTO ARAGÓN

Aragón insistirá "con fuerza" en la urgencia de reparar el Canfranc

Adif fija limitaciones de velocidad de hasta 40 kilómetros por hora por seguridad ante el deterioro de la vía

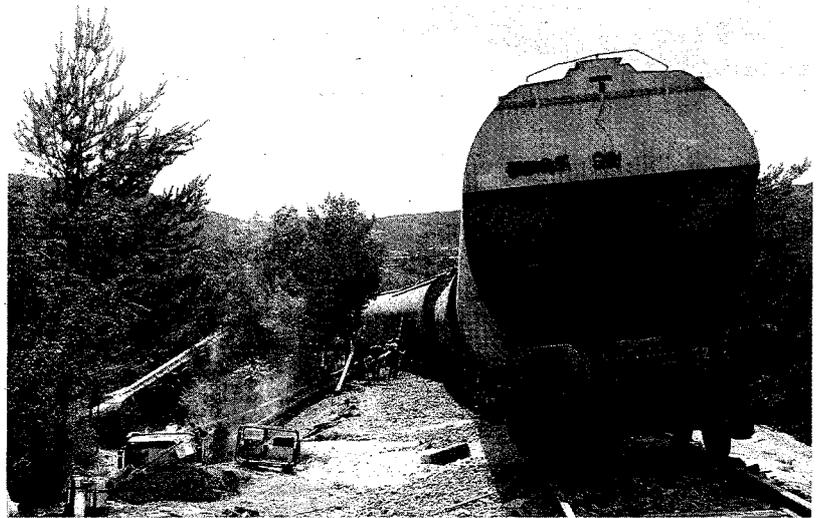
M.LLACASTA

HUESCA. El Gobierno de Aragón va a insistir "con toda la fuerza" posible al Ministerio de Fomento y a los organismos dependientes del mismo en la necesidad "urgente, urgentísima" de reparar la línea del Canfranc para que presente "un estado de velocidad y seguridad suficiente". Una urgencia que el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez, también reclama ante el "peligro que corre la línea", ya que su avanzado deterioro ha motivado que el Adif haya rebajado, desde el pasado miércoles, la velocidad máxima permitida. En concreto, los convoyes de mercancías no pueden circular a más de 40 kilómetros por hora en todo el recorrido. Y los trenes de pasajeros no pueden superar los 50 kilómetros por hora entre Huesca y Ayerbe, y los 60 entre Jaca y Canfranc, dos tramos que suman

en total unos 50 kilómetros. La medida se ha tomado después de que los técnicos así lo hayan recomendado para salvaguardar la seguridad de viajeros y trabajadores de los mercancías, una vez comprobado el grave y profundo desgaste de la línea ferroviaria.

Un día después de aplicarse la medida, el consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transporte, Rafael Fernández de Alarcón, aseguró que su actitud es la de "insistir todos los días y con fuerza" para que las líneas ferroviarias que discurren por la Comunidad Autónoma estén en "perfecto estado".

Desde el departamento explicaron que la semana pasada remitieron dos cartas a Adif, otras dos al secretario de Estado de Infraestructuras y otra al secretario de Transportes para abordar diversas cuestiones relativas a transportes, servicios ferroviarios y carreteras, entre las que se



Tren de mercancías que descarriló el pasado julio entre Jaca y Canfranc. RICARDO GRASA

encuentra la reapertura del Canfranc y el estado de la línea. Aseguraron que hasta el momento no han recibido respuesta aunque han insistido para que Fomento designe un interlocutor. En este sentido, el consejero aseveró: "No puede ser que Aragón les esté financiando parte de sus costes y que a cambio ellos se vayan de vacaciones, tarden en reparar las líneas y ni siquiera nos reciban ni nos envíen a personas

de las secretarías de Estado y del Adif que nos comuniquen cómo van los proyectos".

A las restricciones en la velocidad de los convoyes se suma un cambio en los horarios de los trenes entre Zaragoza y Canfranc, del que Renfe informó al Ayuntamiento de villa jacetana, al que también se comunicó el aumento de la duración de los viajes por las nuevas limitaciones de velocidad.

Mayor duración del viaje que en 1928

Ayer, el alcalde de la localidad pirenaica, Fernando Sánchez, comentó que desde Renfe les comunicaron que ahora los viajes de pasajeros tienen una duración de entre 20 y 25 minutos más que antes de reducir los límites de velocidad, y los trayectos de los mercancías en torno a una hora más. El primer edil

apuntó, respecto a las limitaciones, que "hay poco que comentar" al tratarse de un asunto ligado a la seguridad de viajeros y trabajadores, pero se mostró muy crítico con la falta de inversiones para mantener en buen estado la línea. "Lo que no podemos permitir es que ahora al tren le cueste casi media hora más llegar de Huesca a Canfranc que en 1928", año en que se abrió la línea internacional del Canfranc, cerrada en Francia en 1970. "Hemos ido hacia atrás", añadió el primer edil, para quien "está claro que si en la vía no se hace una modernización, ya no algún apañao, si no una remodelación integral en aras de que a corto o medio plazo sea línea internacional, la vía no tiene ningún futuro".

Sánchez entiende, ahora más que nunca, que esa renovación integral es "urgente y necesaria-

>"Están dejando morir la línea poco a poco, sin mucho ruido"

CHA reclama inversiones y una fecha para la reapertura

La formación anuncia varias iniciativas para debatir en las Cortes, Diputación de Zaragoza, comarcas y concejos

EFE

ZARAGOZA. CHA pedirá a los gobiernos de España y de Aragón que pongan fecha a la reapertura de la línea ferroviaria del Canfranc y que comprometan partidas en los Presupuestos Generales del Estado de 2012, una infraestructura necesaria para que un día sea posible la Travesía Central del Pirineo

(TCP). Una petición que se hará llegar en forma de propuesta de resolución a todos los ayuntamientos y comarcas en las que CHA tenga representación, y que se debatirá en el próximo pleno de la Diputación de Zaragoza (DPZ), en la segunda semana de septiembre, informó ayer en rueda de prensa Bizén Fuster, diputado provincial y secretario de Infraestructuras de la formación.

Asimismo, Fuster anunció que presentarán iniciativas parlamentarias en las Cortes de Aragón en la misma dirección, al tiempo que recordó que el Ayuntamiento de Zaragoza ya ha aprobado una moción en este sentido.

Ya que ante el posible descar-



Bizén Fuster, ayer. EUROPA PRESS

te por parte de la Unión Europea de la Travesía Central del Pirineo, que está "condenada al fracaso" al no tener el apoyo suficiente del Gobierno español, ahora es el momento "clave" y "fundamental"

para apostar fuerte por la reapertura del Canfranc, afirmó.

Crítico el estado "deplorable" en que se encuentra la línea ferroviaria entre Canfranc y Huesca, de la que dijo que ni se moderniza ni se renueva de manera integral y sólo se reduce la velocidad en los tramos con dificultades técnicas, que alarga el viaje desde Zaragoza a cuatro horas en un tren que se ha convertido en "turístico".

Además, agregó que, después de treinta años de quejas sobre el país vecino porque no tenía voluntad de abrir esa línea y ahora que ya están poniendo la fecha de 2015 para terminar las obras entre Olorón-Bedous y Canfranc, los gobiernos de España y de Aragón "están mirando hacia otro lado y parece que no se quieren enterar".

Por ello, CHA cree que es de "urgente necesidad" y no se puede demorar su reapertura, que es posible desde el punto de vista técnico y financiero en un plazo de

cuatro años, ya que necesita una inversión menor a 400 millones de euros entre los dos países.

Mientras que las inversiones en España para la TCP se estiman en unos 8.000 millones de euros y para el Corredor Mediterráneo, que es según Fuster el nuevo proyecto prioritario del Gobierno español, se elevarían a 51.000 millones. Si funciona el Canfranc y se demuestra su viabilidad para ampliar en un 50 por ciento el volumen de mercancías que actualmente atraviesan la frontera con Francia por ferrocarril a través de los pasos costeros, habría más argumentos y sólidas razones de peso para defender a medio o largo plazo una travesía por el Pirineo, subrayó.

Por ello, en la iniciativa de CHA se requerirá también al Ejecutivo central que rectifique en las instituciones de la UE su propuesta de retirar el eje 16, correspondiente a la TCP, de la lista de proyectos prioritarios.



Canfranc quiere un frente común de alcaldes

M.J.L.

HUESCA. El Ayuntamiento de Canfranc tiene previsto mantener conversaciones con los alcaldes de las localidades por las que pasa la línea del tren con el fin de elevar una petición común a favor de este ferrocarril que incluya la reivindicación de su reapertura con carácter internacional. Fernando Sánchez explicó que la idea es comenzar los contactos con el resto de ayuntamientos a partir del mes de septiembre, un trabajo en el que tendrá un peso importante la Concejalía Delegada de Ferrocarril que el Ayuntamiento de Canfranc ha creado esta legislatura y al frente de la que se encuentra Luis Fraga. El primer edil explicó que se ha instaurado esta nueva concejalía por la vinculación y estrecha relación que la localidad ha tenido históricamente con el tren.

La idea es recabar el apoyo de todos los alcaldes y reunirse "con quien nos tengamos que reunir", aunque Sánchez no ocultó la dificultad que las elecciones generales del 20-N va a suponer para contactar y obtener respuestas de representantes del Gobierno central. No obstante, insistió en que la línea necesita de manera urgente inversiones.

ria" por parte del Ministerio de Fomento, aunque indicó que el Gobierno de Aragón -como administración que sufragará parte de los costes de los trenes- debe exigir que se hagan las mejoras necesarias. Insistió en que estas obras no pueden ser "apaños", sino un trabajo de renovación de toda la línea, pensando en recu-

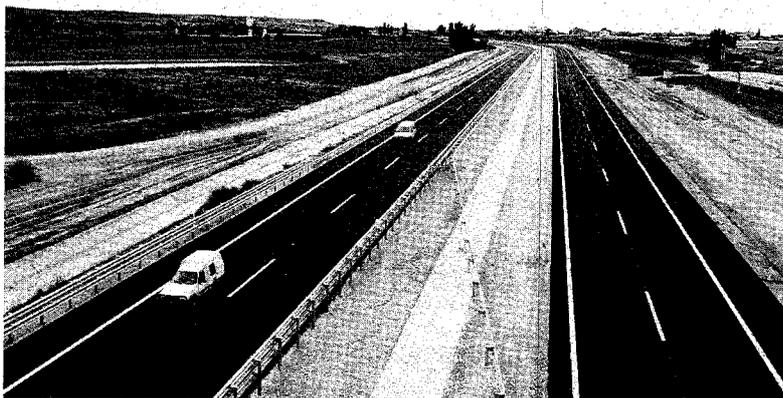
perar luego su carácter internacional.

"La están dejando morir poco a poco, sin mucho ruido, pero si no se mejora la línea... Está al límite, límite, se toman decisiones o la línea corre un serio peligro porque no se va a poder mantener en estas circunstancias", señaló el alcalde canfranqués, quien lamentó que si no se hace algo "llegará un momento en que dirán los técnicos que por aquí ya no pueden pasar trenes y hay que cerrar". En este sentido, se preguntó "si se están esperando a eso o qué están esperando, porque ahora sí que urge una renovación integral. Adif debe hacer las inversiones que debe hacer en esta línea o que sea valiente y diga que no va a invertir y que va a cerrarla, y ya sabemos a que atenernos".

Compromiso del PP

El alcalde de Jaca, Víctor Barrio, -que explicó que tras el descalentamiento de hace aproximadamente un mes viajó en el tren entre Jacá y Canfranc y pudo comprobar el estado de la vía- aludió al compromiso del Partido Popular de mejorarla y a su deseo de que vuelva a gobernar tras las próximas elecciones del 20-N para que "podamos cambiar o rectificar la vía de Zaragoza a Canfranc en la medida que se pueda, porque no estamos para grandes obras". Al mismo tiempo, recordó que el anterior gobierno central del PP de José María Aznar dejó "presupuesta la electrificación de la vía" y "el gobierno del Partido Socialista lo que hizo fue echarlo todo para atrás", por lo que, a su entender, "parece que lo que pretende es que se cierre la vía porque no está haciendo absolutamente nada para repararla".

Barrio señaló que la limitación de velocidad favorecerá un menor uso del tren, al tiempo que aludió a la importancia del ferrocarril para la zona como medio de transporte de turistas, tanto en verano como en invierno.



Tramo de la A-22 abierto ya al tráfico entre Binéfar y Almacellas. J.L.R.

Fomento baraja el 2 de octubre para abrir el tramo pendiente de la variante de Binéfar

El próximo día 19 habrá desvíos para avanzar en las obras

JOSÉ LUIS PARICIO

BINÉFAR. El tramo de la variante de Binéfar de la autovía Huesca-Lérida (A-22) pendiente de abrir se pondrá en marcha como fecha tope el 2 de octubre. Esta es la fecha que baraja el Ministerio de Fomento y que ayer técnicos y responsables del mismo confirmaron al alcalde de Binéfar, Agustín Aquilué. Además, el viernes 19 de agosto se desviará el tráfico rodado, en el tramo de la actual N-240, por vías de servicio paralelas a su paso por la localidad literana para poder trabajar de una forma más intensa en el tramo de la autovía.

Fomento ha atendido las demandas que asociaciones como

empresarios y comerciantes de Binéfar habían reclamado, ya que habrá un tanque contenedor de lluvias, muy cercano al acceso desde Binéfar a Monzón, a la altura del Restaurante "Caballo Blanco", y se construirán, con puentes incluidos, dos vías de servicio paralelas para facilitar la salida, especialmente de camiones, desde Binéfar hasta Lérida.

Igualmente se acometerán mejoras para que los accesos desde la A-22 a las diferentes rondas que conectarán la autovía con los accesos a Binéfar y a las diferentes carreteras comarcales que parten desde la localidad literana tengan una buena señalización para evitar problemas en épocas de escasa visibilidad como cuando hay niebla, durante varios meses a lo largo del invierno.

Agustín Aquilué destacó a este diario "la buena dispo-

sición en ofrecer soluciones a los temas planteados desde Binéfar. Para el Ministerio priman criterios, como es lógico, de seguridad, pero creo que hay que estar inicialmente satisfechos por las soluciones aportadas".

Así como los accesos a la autovía desde el polígono industrial -en la zona de la Vispesa- y el que conecta con las carreteras de Valcarca-Binaced y Esplús-Albalate están resueltos, eran los que comunican con la salida hacia Monzón o para incorporarse desde Binéfar a Lérida los que al final han requerido esas solución de vías de servicio paralelas al trazado de la autovía.

Cuando se abra el tramo pendiente de la variante de Binéfar, solamente quedará por ejecutar el tramo Variante de Almacellas para conectar Siétamo con Lérida mediante autovía.