

PLENO DE LAS CORTES

Aragón solicitará financiación europea para el túnel del Canfranc

Francia pedirá a su vez apoyo para el anteproyecto del tramo desde Bedous

EUROPA PRESS

ZARAGOZA.- El consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes del Gobierno de Aragón, Rafael Fernández de Alarcón, anunció ayer que la Comunidad Autónoma va a pedir financiación europea para actualizar el estudio de seguridad del túnel del Canfranc y su compatibilidad con el Somport, y la región francesa de Aquitania, "gracias -dijo- a nuestro esfuerzo en las últimas relaciones", lo hará para el anteproyecto del tramo Bedous-Canfranc.

Así lo expuso en respuesta a una interpelación del diputado del PSOE, José Ramón Ibáñez, en el pleno de las Cortes de Aragón, donde precisó que el informe que está preparando Aquitania tiene la aprobación del país vecino, mientras que informó de que el Ministerio de Fomento español "ha previsto un nuevo convenio para ir haciendo obras en la parte española" de la línea férrea del Canfranc dotado con hasta cinco millones de euros.

Fernández de Alarcón precisó que el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2015 contempla destinar 13 millones de euros más que en



Alarcón, ayer en el pleno de las Cortes de Aragón. S.E.

2014 para inversiones ferroviarias en Aragón, pasando de 54 a 67 millones de euros, y, además, contempla 44 millones de euros para actuaciones de mantenimiento, de los que 16 serán para intervenciones en la provincia de Teruel.

Por otra parte, apuntó que se ha bajado en 400.000 euros la

>Aragón rebaja en 400.000 euros su aportación al convenio con Renfe

cantidad que Aragón aportará el convenio suscrito con Renfe como compensación por las deficiencias del servicio ocurridas entre julio de 2013 y agosto de 2014, un acuerdo por el que la Comunidad paga 1,5 millones de euros menos "de lo que lo hacía el anterior Gobierno" autonómico del PSOE, de forma

que "con menos se consigue mantener el ferrocarril".

Asimismo, reconoció que no se ha puesto en marcha la segunda fase del mismo para mejorar servicios, prevista para abril de este año, por cuestiones técnicas, y en ese sentido, por ejemplo, afirmó que se están realizando las obras para que haya un segundo andén para trenes convencionales en la estación de Huesca, que hará posible mejorar las relaciones entre esa ciudad y Zaragoza.

El consejero mencionó otros proyectos en los que trabaja el Ejecutivo aragonés, como hacer una segunda vía en la estación Goya de Zaragoza, para apuntar que "salvo en el eje a Teruel, donde persisten unos problemas muy serios, en el resto de Aragón estamos mejorando las condiciones".

En relación con las mercancías, comentó que se están realizando obras en 2014 para reducir los tramos con limitaciones de velocidad y se ha actuado para conseguir la llegada a la factoría de General Motors en Figueruelas de los materiales necesarios para la fabricación del Opel Mokka.

Por otra parte, Fernández de Alarcón indicó que "en unos días" se reunirá la comisión de seguimiento del convenio con Renfe, "que nos va a permitir establecer cuándo vamos a adoptar esa segunda fase en el servicio entre Zaragoza y Huesca y cuándo mejoraremos los servicios a Gallur".

Ninguna mejora

El diputado del PSOE, José Ramón Ibáñez, sostuvo que en el



convenio con Renfe “se ha mantenido lo que había en servicios, pero mejoras, ninguna” y “no se esperan esta legislatura”, mientras que el estado de la línea “ha empeorado”, como se refleja, por ejemplo, en el tramo Zaragoza-Teruel-Valencia.

Según precisó, entre enero de 2013 y la actualidad se ha pasado entre Teruel y Sagunto de nueve limitaciones de velocidad a 30 kilómetros por hora, “por el lamentable estado de la vía”, a ocho a 30 kilómetros hora y una a 20.

Además, entre Teruel y la bifurcación a Zaragoza, en el mismo periodo, la variación ha sido de tres limitaciones de velocidad -a 100, 60 y 30 kilómetros por hora-, a dos a 80, una a 60 y cuatro a 30, que ha llevado a que los tiempos de viaje entre Teruel y Zaragoza “hayan retrocedido al año 2006”, y entre Teruel y Valencia “a 1999, cuando ni siquiera había trenes que circulaban a 160 kilómetros por hora como ahora”.

En esta línea, explicó que en los primeros seis meses de entrada en vigor del convenio, de 540 trenes entre Valencia y Zaragoza, “han llegado a su hora cuatro” y el 99,2 por ciento con retraso y Teruel ha perdido el 25 por ciento de los viajeros, para opinar que es intención del Gobierno de Aragón y del central “quitar líneas” con el argumento de que hay pocos viajeros.

Por otra parte, aseguró que en materia de transporte de mercancías por ferrocarril apenas se ha invertido un solo euro, para criticar que no se haya apostado por el eje Cantábrico-Mediterráneo.