



La ministra francesa Elisabeth Borne y el ministro español Íñigo de la Serna, ayer en Madrid. J. P. GANDULU/EFE

## Los ministros de Fomento de Francia y España defienden la conexión del tren Canfranc-Pau

● La responsable francesa anuncia una pausa en las obras del AVE y apuesta por avanzar en las cuestiones europeas comunes

ZARAGOZA. Los ministros de Fomento de Francia y España se reunieron ayer en Madrid para tratar de avanzar sus proyectos europeos comunes. Entre ellos, la ministra francesa Elisabeth Borne y el ministro español Íñigo de la Serna defendieron la conexión ferroviaria de la travesía central entre Canfranc y Pau, cuyos estudios financia la UE.

En ese sentido, el Ministerio de Fomento destacó en una nota de prensa que la conexión entre Canfranc y Pau recibió «un importante impulso por parte de la

Unión Europea con el otorgamiento de 15 millones de euros de inversión para la realización de todos los estudios para la reapertura de la línea».

La responsable francesa ya ha sido informada del estado de la reapertura del Canfranc en la parte gala (los tramos Pau-Olorón, inaugurado en 2011, y Olorón-Bedous, en junio de 2016) por el presidente del Consejo Regional de Nueva Aquitania, Alain Rousset. Así lo confirmó el político socialista francés en una entrevista con HERALDO.

Fuentes de la Embajada francesa señalaron que la ministra reconoció que deben «priorizar» las infraestructuras al tener «un presupuesto limitado» para todos los que tienen encima de la mesa. Pero esta situación no le parece negativa a la ministra y puede agilizar algunos estudios, sobre todo «en las cuestiones europeas comunes de España y Francia». En cualquier caso, Borne declaró en la rueda de prensa que el Gobierno de Macron plantea ahora una «pausa» en los grandes proyectos de alta veloci-

## El ADIF mejora el tramo del tren de Alerre a Plasencia

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) ha mejorado el tramo ferroviario entre Alerre y Plasencia del Monte desde el pasado domingo para que los trenes no sigan circulando con la limitación de velocidad de 60 kilómetros por hora, como en otros tramos. Este tramo de 9 kilómetros fue renovado por en 2015, con un presupuesto de tres millones en el que colaboró el Gobierno de Aragón.

Aun así, fuentes de Renfe señalaron ayer que esta mejora de la vía en este tramo a no va a suponer la rebaja del tiempo de viaje entre Zaragoza y Canfranc.

También se han introducido curvas de transición, que permiten a los trenes circular a mayor velocidad en las curvas sin causar molestias a los viajeros. Con esta mejora de esa zona los trenes podrán circular a 120 kilómetros por hora (el doble de la velocidad anterior) con lo que se podrá ganar el tiempo perdido en otros lugares. Asimismo, el ADIF ha actuado también colocando barandillas en tramos aéreos como Riglos y entre Villanúa y Canfranc. **R. J. C.**

en la inauguración del tramo de alta velocidad París-Rennes de que esa política ferroviaria no iba a ser la suya, porque defendería las líneas convencionales y su mejora para los ciudadanos franceses que las utilizan más. Francia tiene 2.000 kilómetros de alta velocidad frente a 3.000 en España,

### Inversión en los corredores

Por su parte, el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, puso de manifiesto «la apuesta económica y política que España está haciendo para avanzar en el desarrollo del Corredor Mediterráneo y Atlántico». Hasta el punto de que subrayó los esfuerzos de la conexión Burgos-Vitoria y poder concluir la 'Y vasca' en el horizonte del año 2023 para conectar las redes de alta velocidad de España con la frontera francesa.

Asimismo, De la Serna aprovechó la coyuntura del encuentro con su homóloga francesa para anunciar que ayer se licitaron los estudios informativos del nuevo eje ferroviario de la ciudad de Valencia y del tramo de alta velocidad entre la capital del Turia con Castellón, lo que supone una inversión conjunta de 2.000 millones de euros.

Los dos gobiernos tienen claro que no pagarán los 450 millones que piden las empresas ACS y Eiffage por la quiebra de su empresa conjunta TP Ferro, que gestionaba la conexión de Alta Velocidad entre Figueras y Perpiñán por el túnel de Portbou. Tuvieron que rescatarla los dos países en diciembre de 2016, y firmaron un convenio para la explotación y mantenimiento por cuatro años.

Los dos ministros hablaron también del impulso de las «autopistas ferroviarias» entre ambos países, con el fin de transportar los camiones subidos en los trenes y evitar la contaminación. Trataron crear un grupo de trabajo sobre la directiva de trabajadores desplazados con una nueva planificación del sector del transporte por carretera para luchar contra el fraude del sector.

**RAMÓN J. CAMPO**

dad, incluyendo los que prevén enlazar con España a través del País Vasco y de Cataluña.

El proyecto francés de conectar Perpiñán y París por alta velocidad está previsto para 2030, pero con la decisión de este retraso adoptada por Macron estas obras pueden prolongarse en el tiempo, como ocurrirá con la conexión del TGV desde Burdeos hasta Irún ante la respuesta de los ciudadanos en una necesaria encuesta pública para todas las obras de infraestructuras.

Macron ya advirtió el 1 de julio