

Francia prepara el futuro tren Bedous-Canfranc

REPORTAJE

Nueva Aquitania y la SNCF desbrozaron la vía ferroviaria para poder hacer los estudios que llevarán a la Comisión Europea para reabrir la línea. El plan incluye construir cinco puentes sobre la carretera y el río Aspe

La región Nueva Aquitania y la SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses) han financiado con algo más de un millón de euros las tareas de desbrozado y la preparación de la vía ferroviaria de los 33 kilómetros entre Bedous y Canfranc durante todo el año 2018. Han dejado limpio este tramo fundamental para preparar los estudios con los que se reabrirá la línea internacional en el valle del Aspe. Este año, Francia y España los entregarán a la Comisión Europea, que financió el 50% de los casi 15 millones invertidos para empezar la construcción cuando se apruebe todo el proyecto. Pero el presidente de Nueva Aquitania, Alain Rousset, quiere que en el 2019 empiece la construcción para que la reapertura «sea irreversible».

En Francia necesitan que las obras sean aprobadas por los habitantes del valle del Aspe en una encuesta pública y lograr la financiación de los 400 millones de gasto previsto en la parte francesa (en la zona española, se calculan 100 millones). Pero el Gobierno español todavía no ha invertido los 75 millones como gasto plurianual de los Presupuestos Generales del Estado (en 2019, hay 5,6 millones, en 2020, 6 millones, en 2021, 20 millones y en 2022, 20,8 millones). Este año se entregarán los estudios a la Comisión Europea y las obras pueden llegar a partir del 2020.

Luis Granell, miembro de Creloc (Coordinadora por la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón), señaló que ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) ha realizado obras de seguridad en Riglos, Anzánigo y Villantúa, y este año pueden licitar el proyecto de renovar las vías polivalentes en los tramos Plasencia-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas y Jaca-Canfranc, así como las obras de señalización y comunicación centralizada. Aun así, insiste en que el proyecto debería incluir la electrificación de la línea para su mayor capacidad de los trenes diesel para mercancías y hasta podría abastecerse de 23 centrales hidroeléctricas y seis parques eólicos en los 311 kilómetros de Pau a Zaragoza. «Con la electrificación, el Canfranc sería un ejemplo europeo de respeto al medio ambiente», dijo Granell.

Los franceses ya tienen un listado de las obras previstas para

ejecutar la reapertura del ferrocarril entre Bedous y Canfranc y apuntan que deben reconstruir cinco puentes en este tramo. Dos de ellos están situados sobre el río Aspe (uno es el de L'Estanguet, donde se produjo el accidente del tren que llevaba maíz en marzo de 1970 y provocó el cierre de la línea) y otros tres que tienen que rehacerlo sobre la carretera nacional RN 134 -en el desvío Bedous-Accous, otro en el Viaducto de Etsaut y el tercero cerca del Viaducto del Peillou, que exige modificar una curva porque los camiones no podrían pasar-, porque se destruyeron al desaparecer la línea. Hay un paso de nivel en Herrere que ya empezó a desaparecer en diciembre.

Gerard López, vicepresidente de Creloc (Comité por la Reapertura de la Línea Olorón-Canfranc), destacó la tarea del desbrozado durante 2018 en la que han participado hasta buceadores para revisar la línea ferroviaria cerca del río Aspe. «Solo se detuvo el trabajo cuando se podía afectar a las aves en la puesta de huevos en el Parque Nacional, que va desde el valle del Aspe hasta Tarbes. Pero el desbrozado se ha terminado y toda la línea ha quedado dispuesta para la reconstrucción», precisó López. «El puente de L'Estanguet se ha retirado y tienen que cambiarlo, como otros que hay previstos».

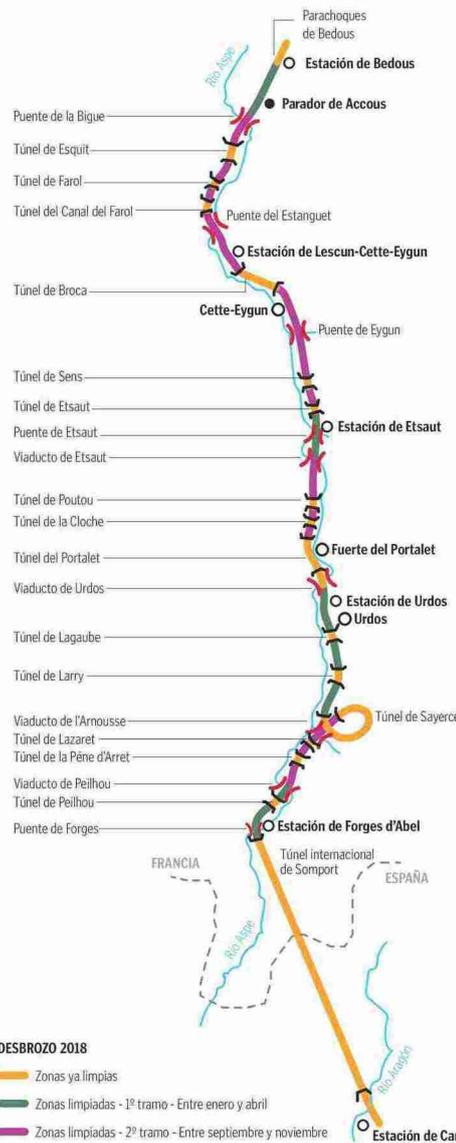
Financiación europea en 2019

Aunque el año 2019 es el previsto para que se concluyan los estudios y se presenten a la Comisión Europea, el director de Transporte Herald Ruijters advirtió recientemente a los dos países, España y Francia, y a las dos regiones de Aragón y Nueva Aquitania que van a poder financiar antes obras en la red global de la Conectar Europa para las líneas transfronterizas. «Hay una posibilidad para presentar proyectos desde diciembre hasta marzo para trabajos antes de presentar los estudios», indicó la eurodiputada aragonesa Inés Ayala. Así se abre una «buena posibilidad» en la «modernización o electrificación» de la línea ferroviaria internacional. Entre estas opciones, Ayala apunta que el Ministerio de Fomento quiere trabajar sobre el túnel internacional con un «buen estudio» para confirmar que la vibración que provoca el paso del tren no pueda



Políticos, técnicos y periodistas visitaron la línea Bedous-Canfranc (al fondo el túnel de Urdos). L. ZAMORAÍN

El último tramo de la reapertura



Fuente: Creloc

HERALDO

afectar al Laboratorio Subterráneo de Canfranc, donde se investiga la materia oscura y los neutrinos. El anuncio de Herald Ruijters fue previo a las declaraciones del ministro de Fomento, José Luis Ábalos, para licitar el estudio informativo de la reapertura del túnel internacional entre Canfranc y Forge d'Abel, «más allá de los tres que se han hecho para la financiación del programa Conectas».

Reunión clave en Zaragoza

Asimismo, el ministro Ábalos advirtió también que ha aceptado la celebración del cuatripartito (con representantes de España, Francia, Aragón y Nueva Aquitania) en el mes de febrero para ver el seguimiento de las tareas de la reapertura, dos años después del que se celebrara en Burdeos, la capital de Nueva Aquitania (Francia). Así, los gobiernos de España y Francia podrán «dar un fuerte impulso», como declaró Ábalos, al proyecto de la reapertura de la línea férrea internacional, como defienden las regiones de Aragón y Nueva Aquitania.

«Alain Rousset (presidente aquitano) quiere agilizar las obras cuanto antes», precisó el vicepresidente de Creloc. «Y si salen bien los estudios, se harán las encuestas públicas en Francia y así se podrían empezar las obras del anteproyecto», agregó.

La situación política de crisis en el Gobierno de Macron, con las manifestaciones multitudinarias de los chalecos amarillos, no cuestiona la reapertura sino que incluso ha recogido nuevos seguidores. Gerard López apunta que reciben más apoyos populares en el valle del Aspe por la defensa del tren (se usa con unos 500 pasajeros diarios entre Pau-Olorón-Bedous, abierta desde 2011 a 2016) y frente al paso de los camiones. Aun así, el vicepresidente de Creloc coincide con la opinión del Gobierno de Aragón en que el futuro de esta línea ferroviaria internacional será utilizada más para las mercancías que para pasajeros porque le dará «más rentabilidad». Y eso requiere la electrificación del tren.

RAMÓN J. CAMPO