

Francia estrena la vía de Pau a Olorón el lunes tras su completa modernización

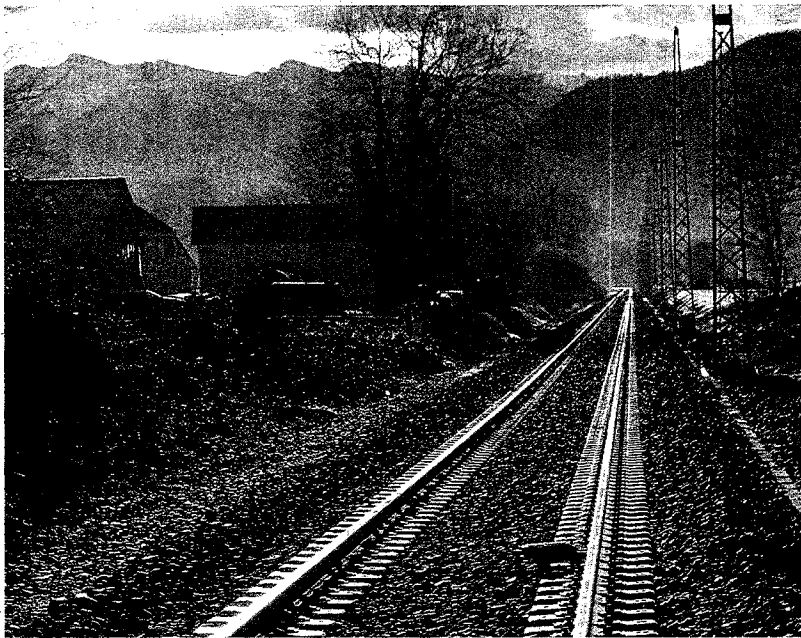
Un total de 16 trenes diarios circularán por la línea tras haberse invertido 35 millones de euros en los últimos seis meses

El vicepresidente de Aquitania prepara ahora el proyecto para reabrir el tramo Bedous-Olorón en 2013 sin pasos a nivel

ZARAGOZA. Francia demostrará el próximo lunes su compromiso con la reapertura de la línea internacional de Canfranc con la puesta en servicio del tramo entre Pau y Olorón, cerrado el pasado verano para someterlo a una completa modernización. Los ocho trenes por sentido que circularán a diario ahorrarán unos diez minutos en el trayecto porque podrán alcanzar los 100 km/h, aunque la mejora se notará especialmente en la comodidad del viaje al haberse sustituido los viejos raíles de los años 30 y renovado toda la plataforma ferroviaria.

Los 34,8 kilómetros del único tramo galo en explotación de la línea internacional ha recibido una inversión de 35 millones de euros sufragada por el Consejo Regional de Aquitania, el Gobierno francés y la Red Ferroviaria de Francia (RFF, el ente galo homólogo al ADIF). La inversión contrasta con el bloque inversor en España, que ha recortado hasta las obras de sustitución de la vieja vía entre Huesca y Canfranc a un pequeño tramo de 5,6 kilómetros.

La empresa contratista, Colas Rail, ha sustituido más de 60.000 traviesas, al igual que los viejos raíles, que instaló en los años 30 del siglo pasado la desaparecida



La vía ya renovada, entre las localidades de Herrere y Ogeu, con el Pirineo al fondo. JONATHAN DIAZ

LA OPINIÓN

Benjamín Casanova*

Realismo y eficiencia

EN ocasiones, la posibilidad de hacer grandes negocios con las inversiones en infraestructuras no deja ver la realidad. Eso ocurre con la idea de nuevos corredores ferroviarios por el Mediterráneo o enormes túneles que atraviesen el Pirineo.

Crefco no se opone a la construcción de la Travesía Central del Pirineo (TCP), pe-

ro está convencida de que es una infraestructura a largo plazo y con un coste económico y medioambiental elevadísimo. Sin embargo, los políticos aragoneses parecen olvidar con frecuencia que la travesía del Pirineo ya está construida y que solo la falta de voluntad política hace que siga sin tráfico internacional. El Canfranc es una línea que, en menos de tres años y con un coste asumible, permitiría a Aragón ser un importante centro del tráfico ferroviario de mercancías entre la península Ibérica y el norte de Europa, y que haría posible que Plaza fuera el motor de la logística que no ha llegado a ser.

La reapertura del Canfranc

con ancho de vía internacional permitiría el paso de más de tres millones de toneladas anuales, que es casi todo lo que ahora pasa por Port-Bou e Irún, lo que garantizaría su rentabilidad económica.

Al estar ya construido, no tiene impacto ni suscita rechazo. Por eso, Crefco defiende la reapertura del Canfranc como la opción más realista y eficiente y critica la falta de impulso político. Lo razonable en tiempos de crisis es apoyar aquello que, con el menor coste, permita un razonable rendimiento. No entenderlo así ni actuar en consecuencia es ignorar la realidad, malgastar esfuerzos y dilapidar energías.

* Portavoz de Crefco

Compañía Ferroviaria de Midi. La vía descansará sobre 100.000 toneladas de balasto, aunque se prevería a aprovechar un 30% de la piedra existente en la plataforma ferroviaria, según apuntó la coordinadora francesa por la reapertura del túnel, Creloc.

Compromiso

El objetivo del Consejo Regional de Aquitania es proseguir hacia la frontera española, para lo que prevé iniciar el próximo año las obras de reapertura de la vía entre Olorón y Bedous. Como en el tramo que se abre el día 24, la electrificación quedará pendiente para cuando el túnel internacional tenga de nuevo tráfico ferroviario.

La rehabilitación de estos 25 kilómetros supondrá todo un hito en las aspiraciones por recuperar el tráfico internacional: Francia clausuró la vía entre Olorón y Bedous en junio de 1980, una década después de que lo hiciera el túnel internacional tras el descarrilamiento de un convoy. Si se cumple la última previsión, estará de nuevo en servicio en 2013, con sus tres grandes viaductos y seis túneles.

El vicepresidente de Aquitania y alcalde de Olorón, Bernard Uthurry, señaló ayer a este diario que los planes se han demorado dos años ante la necesidad de suprimir los pasos a nivel, impuesta por una nueva ley estatal. "En total, son 26 pasos, aunque solo dos afectan a la carretera nacional 134 y el resto están en caminos", dijo.

Bernard Uthurry señaló que ahora se están redactando los proyectos para habilitar pasos inferiores o superiores sobre la vía, cuya ejecución será cofinanciada por las arcas estatales y regionales. Y la factura de la reapertura, estimada en 40 millones de euros, se cargará íntegramente al Consejo Regional de Aquitania. "Nuestra apuesta por la reapertura es firme y estamos convencidos de conseguir que este objetivo sea una realidad, para lo que pretendemos sumar esfuerzos", sentenció.

JORGE ALONSO

Un tramo de 5,6 kilómetros finiquita la mejora de la línea en Aragón

ZARAGOZA. El ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) acaba de finalizar la mejora de la línea Huesca-Canfranc con la sustitución de la vía en un pequeño tramo de 5,6 kilómetros entre La Peña y Anzánigo. Desde el pasado otoño, los operarios de la constructora Cyca levataron los raíles y traviesas que se remontaban a los años 20 del siglo pasado para instalar material de segunda mano traído

de Cataluña. Los trabajos se acometieron sin cortar el tráfico ferroviario, al igual que hicieron los operarios del ADIF el pasado verano en el medio kilómetro a la salida de la estación de Santa María y La Peña, que incluyó la instalación de encarriladoras en el viaducto metálico sobre el río Gállego para evitar accidentes.

Los operarios centraron su actividad por la noche, cuando no circulan los escasos mercantes y

trenes de pasajeros de la línea, entre los puntos kilométricos 53,858 y 59,521. Parte del material ferroviario sigue amontonado en la explanada de la estación de Santa María y La Peña, que se podría aprovechar ahora para sustituir las vías de dicha terminal.

En este tramo, uno de los más deteriorados de la línea, hubo un descarrilamiento a finales de 2008 y a mediados de enero de 2010 se produjo el desprendi-

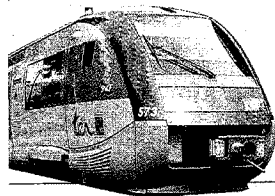
miento de una gran roca, a nueve kilómetros de la terminal de Anzánigo, que cortó el tráfico.

También se han suprimido los cinco pasos a nivel de la línea de Canfranc, situados en los términos municipales de Ayerbe y Las Peñas de Riglos.

La propuesta inicial consistía en ejecutar en tres años una inversión de 10 millones de euros para actuar en las zonas más deterioradas que siguen pendientes a lo lar-

go de 89 kilómetros entre Huesca y Canfranc. Mientras tanto, el Senado daba ayer una nueva muestra de respaldo al corredor mediterráneo por iniciativa del PSOE. Los socialistas promovieron una moción, respaldada por el pleno, en la que insta a que, en el marco de las actuales disponibilidades presupuestarias y financieras, se acelere este corredor ferroviario de comunicaciones.

J. A.



LA FLOTA

CANFRANC DARÁ NOMBRE A LOS TRENES GALOS DE LA LÍNEA

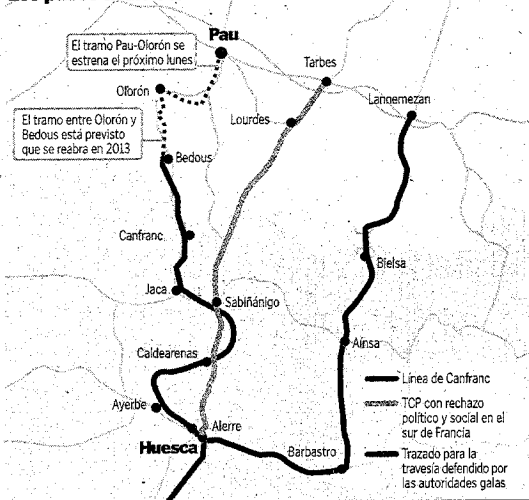
El compromiso del presidente de Aquitania con la reapertura de la línea internacional de Canfranc quedará reflejada hasta en los nombres de los trenes. Los automotores diésel que estrenarán el tramo Pau-Olorón se llamarán Canfranc.

La Renfe francesa, la SCNF, destinará unos convoyes con menos de diez años en servicio, capaces de circular a 140 km/h y dotados de aire acondicionado. Este material será más que suficiente para la línea, ya que la velocidad máxima rondará los 100 km/h.

Los automotores 73500 son de piso bajo y están adaptados para el acceso de personas con movilidad reducida y para el transporte de bicicletas.

Roussait defiende la reapertura de Canfranc. blogs.heraldo.es/lamadriguera

Los pasos transfronterizos



UN SALTO DE 90 AÑOS. Un tren Tamagochi abandonaba el martes el apeadero de Anzánigo, donde se aprecian las nuevas traviesas de hormigón (en primer plano) y las de madera instaladas en los años 20 del siglo pasado. Este viejo material se mantiene en los 89 kilómetros pendientes de renovación entre Huesca y Canfranc. RAFAEL GOBANTES

El análisis | El Ministerio de Fomento supeditó la mejora integral de la línea internacional a que sirviera para la futura Travesía Central, pero las autoridades galas quieren desviar el nuevo paso por Bielsa-Lannemezan

Sin excusas para renovar el Canfranc

El Ministerio de Fomento se ha quedado sin excusas para no renovar y reabrir la línea internacional de Canfranc. Hace cinco años descartó su modernización integral y supeditó cualquier actuación a que fuera "compatible" con el futuro trazado de la Travesía Central Pirenaica (TCP), pero el argumento ya no se sostiene con la apuesta del sur de Francia de abrir el nuevo paso por Bielsa. De hecho, el Canfranc y la TCP no compartirían más vía que la tendida entre Zaragoza y Huesca, de ancho internacional y velocidad alta.

Ni siquiera la variante para el Canfranc que llegaron a "vender" desde el Ministerio y el Gobierno de Aragón por la sierra Caballera, el primer tramo compatible con la Travesía y con el que se pretendía recortar el viejo trazado, se ha llegado a tramitar. Es más, se encargó un estudio de viabilidad a un ingeniería en junio de 2007 por 369.595 euros que se han negado a hacer público.

También se ha paralizado la

sustitución de parte de la vía, un trabajo de mantenimiento en el que se pretendían invertir diez millones de euros de las arcas públicas y que finalmente se ha limitado a la mejora de los cinco kilómetros entre Santa María y Anzánigo. Mientras tanto, Aquitania sigue adelante con las obras de reapertura en la vertiente francesa.

El sur de Francia ha dejado muy claro su rechazo político y social a llevar la Travesía Central por Biéscas-Pierrefite, la opción planteada por España, porque implica un impacto ambiental al entorno de Lourdes. El presidente de Midi-Pyrénées, Martin Malvy, y la presidenta del consejo general de Hautes-Pyrénées, Josette Durrieu, ya le transmitieron su opción al secretario de Estado de Transporte, Dominique Bussereau, para promover la Travesía Central por Bielsa y Lannemezan. Esta alternativa fue una de las más valoradas en el estudio sobre posibles trazados de la TCP que encargó la DGA en la década pasada.

Además, el número dos de Fomento, el oscar Victor Morlán, despejó el pasado mes de mayo cualquier duda sobre la cuestión del itinerario en la cumbre de Madrid en defensa de la TCP: "Que discurra por donde Francia diga".

Un solo tramo ejecutado

Con esta tesis, la línea del Canfranc y la Travesía serían completamente independientes, por lo que solo haría falta recuperar los proyectos de renovación integral de la vía Huesca-Canfranc encargados por el ex ministro Francisco Álvarez Cascos para poner esta infraestructura al día. La actuación se dividió en cinco tramos y solo se ha llegado a ejecutar uno, la variante de Huesca, con el objetivo de sacar el tráfico ferroviario de la ciudad.

Fomento vendió como una renovación integral, compatible con la futura TCP, la sustitución de la vía y las traviesas en el tramo de Caldearenas a Jaca. En esos 37,5 kilómetros invirtió 11,5 millones, pero permanecen las mismas li-

mitaciones porque ni siquiera se han corregido los radios de las curvas. La intervención concluyó en el verano de 2009 y los trenes siguen circulando desde entonces a la misma velocidad, aunque con una mayor fiabilidad y seguridad.

El Gobierno de Rodríguez Zapatero no solo olvidó la propuesta del PP, sino que ha incumplido incluso lo que anunció en septiembre de 2006 en un informe específico sobre la línea que envió al Congreso. Dentro de su nueva política incluyó "acciones de mantenimiento y mejora" entre Jaca y Canfranc en tanto "se defina el trazado de la futura Travesía y se avance en la reapertura del Canfranc". Han pasado cinco años y en ese tramo no se ha hecho nada, por lo que los trenes deben circular entre Huesca y Canfranc a lo largo de casi 89 kilómetros por una vía que se instaló en 1920.

La dilación institucional con este paso internacional sigue en la actualidad. El Ministerio condiciona la reapertura a los nuevos estudios de capacidad y explota-

ción de la línea ferroviaria, su evaluación socio-económica y uno específico sobre la seguridad recíproca del túnel carretero y ferroviario (ya demostrado en el austriaco de Arlbergbahn). Para ello, firmó la pasada primavera un memorando con el Estado francés y los gobiernos de Aragón y Aquitania para encargar los trabajos, con los que decidirán el futuro de un paso internacional cerrado hace casi 41 años.

En estos estudios se limita el análisis de la reapertura a un tráfico máximo de 1,5 millones de toneladas anuales. Sin embargo, en el último informe sobre el Canfranc, elaborado por Ineco en 2008 para el Consejo Económico y Social de Aragón (CESA), ya se planteaba que la línea podría captar 2,6 millones de toneladas y ser rentable desde el primer año de su reapertura. Para ello, valora la inversión en 318,5 millones de euros, en la que se incluye la electrificación y la conversión de la vía al ancho internacional, además de la reapertura del ramal Zuera-Turuñana.

J. ALONSO