

Última actualización 3 Mayo, 2010 13:07 h.

[ACTUALIDAD EN EL PIRINEO](#) | [CONSULTAR HEMEROTECA](#) | [BUSCAR NOTICIA](#)

Declaración común para establecer a corto plazo las relaciones ferroviarias franco-españolas entre las ciudades y los territorios de la parte central del Pirineo, mediante la puesta en servicio de la línea Olorón-Canfranc

Francia y España han decidido desarrollar las infraestructuras de transporte comunes, así como los servicios ofrecidos en las redes existentes, con el fin de responder al aumento del tráfico transpirenaico tanto de intercambio como de tránsito.

Los dos países han destacado que, en el ámbito de los transportes, el Plan Estratégico de Infraestructuras y de Transportes 2005-2010 (P.E.I.T.) español y el proceso actualmente en curso en Francia en el marco del "Grenelle del medio ambiente" persiguen objetivos análogos. En ambos casos, el objetivo fundamental es dar un impulso a los modos de transporte más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente, en concreto el tren, para luchar contra el cambio climático.

Las conclusiones conjuntas de la 20ª Cumbre franco-española del 10 de enero de 2008, renovadas tras la 21ª Cumbre franco-española del 28 de abril de 2009, revelan la voluntad de dar un impulso a las obras llevadas a cabo de manera conjunta y coordinada para el desarrollo a corto y medio plazo de la alta velocidad en las nuevas correspondencias ferroviarias atlántica y mediterránea, así como el estudio sobre un proyecto de travesía transpirenaica de gran capacidad y, finalmente, la evaluación del proyecto de reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc.

Las Administraciones firmantes de la presente declaración reiteran la necesidad de trabajar en acuerdo por el desarrollo de las infraestructuras de transporte, condición previa a la dinamización de las cooperaciones socioeconómicas y culturales transfronterizas, **y sobre todo, al restablecimiento a corto plazo de las relaciones ferroviarias entre las ciudades y territorios del piemonte de la parte central del Pirineo.**

El tramo ferroviario entre Oloron y Canfranc no es operativo desde la ruptura accidental del puente metálico del Estanguet, antes de Accous, en 1970. El coste de la puesta en servicio del tramo Pau-Oloron-Canfranc se estima entre 250 y 300 millones de euros, de los cuales 65 millones están destinados en la regeneración de las vías entre Pau y Bedous. Una inversión intermedia de 100 millones de euros complementaria permitiría la reapertura de la conexión internacional de tráfico de mercancías del orden de 1,5 millones de toneladas al año.

El restablecimiento de esta línea permitiría unir en tren directamente el conjunto de ciudades y territorios del piemonte, y por extensión, Aquitania y Midi-Pyrénées a Aragón y más allá de Madrid. Podría transportar hasta 3 millones de toneladas de mercancías al año.

Las potencialidades y las inversiones a realizar están en adecuación con la petición de transporte ferroviario de interés regional a corto y medio plazo.

La reapertura de la línea Pau-Canfranc es complementaria en este sentido al proyecto de ambición diferente de la Nueva travesía Ferroviaria por el Pirineo, comúnmente llamada TCP, Travesía Central del Pirineo.

El grupo de trabajo cuatripartito para la evaluación de las condiciones de reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc, que reúne al Estado francés, español, al Gobierno Autónomo de Aragón y a la Región Aquitania, lleva actualmente un programa de estudios que permite evaluar las condiciones necesarias a la reapertura de esta línea, teniendo en cuenta la próxima apertura de la Y vasca.

La Región Aquitania y el Estado Francés se han comprometido a través del Contrato de Proyecto 2007-2013 a la recuperación de la vía entre Pau y Oloron, por una cantidad de 35 millones de euros. Las obras tendrán lugar entre julio y diciembre de 2010.

Simultáneamente, la Región ha pedido a la Red Ferroviaria de Francia aprovechar estas obras para rehabilitar también la vía entre Oloron y Bedous, según una inversión provisional de 30 millones de euros y un objetivo de reapertura de servicios TER en 2011. Una operación de acondicionamiento tuvo lugar entre el 28 de enero y el 18 de abril de 2008, con un coste total de 100.000 euros (sin incluir tasas)



FOTO: Autoridades formantes del manifiesto.

En paralelo, los estudios de anteproyecto han empezado lo que permitirá determinar el calendario y el coste exacto de las obras hasta Bedous.

Una vez renovado el tramo de Pau a Bedous, quedará pro rehabilitar la parte Bedous-Canfranc, poner en servicio el túnel de Somport, instalar las vías de parada, colocar una señalización e instalar la electrificación a 25 kv.

Los estudios emprendidos en el marco del grupo de trabajo cuatripartito permitirán conocer la inversión mínima a realizar.

El Gobierno de Aragón y el Ministerio de Fomento de España apuestan por el ferrocarril de Canfranc.

El Gobierno de Aragón garantiza el mantenimiento de la vía en servicio hasta Canfranc con una aportación de más de 1M al año para contribuir a los gastos de explotación de una línea deficitaria.

Desde 2004 el MFOM y El Gobierno de Aragón han ejecutado y están desarrollando una inversión que en total suma 87M, destinada a mejorar la seguridad y la velocidad:

1. Variante de Huesca
2. Renovación en el tramo Caldearenas – Jaca
3. Renovación de la vía en el resto de los tramos y renovación del material móvil.
4. Estudio informático de las alternativas entre Huesca y Sabiñánigo.
5. Renovación de la antigua estación de Canfranc y construcción de una nueva estación internacional.

La línea Pau-Canfranc es la única travesía ferroviaria del Pirineo susceptible de estar en servicio cinco años después de las decisiones políticas sobre la realización de las obras y la concesión. Debido a su valor de test a tamaño real y su efecto de entrenamiento en el tráfico económico y las costumbres, esta inversión acelerará la realización de una Travesía Central preparando las condiciones de su equilibrio económico.

Teniendo en cuenta los objetivos de la cooperación socioeconómica, turística, cultural y logística a desarrollar a corto plazo por ambos lados de la parte central del Pirineo, las ciudades y territorios del piemonte francés y español que firman esta declaración.