

► **ALTO ARAGÓN** IMPULSO A LAS COMUNICACIONES TRANSPIRENAICAS TRAS LA CUMBRE HISPANOFRANCESA

# El GA adjudica dos estudios sobre la travesía central de los Pirineos

Uno de ellos incluirá las posibilidades de financiación y explotación del Canfranc

El Gobierno de Aragón ha adjudicado dos estudios sobre la travesía central de los Pirineos, uno de los cuales será ampliado para conocer las posibilidades de financiación y explotación de la reapertura del Canfranc. El primero de los informes se centra en los aspectos sociales y el impacto territorial y el segundo profundiza en la financiación de los dos ejes. En la travesía central, todas las iniciativas del GA parten de un trazado por el macizo del Vignemale.

## ALTOARAGÓN

**HUESCA.** - El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, Javier Velasco, ha firmado sendas resoluciones por las que se adjudican la realización de dos estudios relacionados con la Travesía Central de los Pirineos, según informaron ayer a este periódico fuentes del Ejecutivo autónomo.

El primer estudio hace referencia a la realización del Análisis de Impacto Territorial en el ámbito de Aragón-Pirineos y Suroeste francés, corredor correspondiente al Proyecto de la Travesía Central de los Pirineos, y que ha sido adjudicado a la empresa IDOM Zaragoza por un importe de 81.250 euros y un plazo de ejecución de tres meses.

Este estudio se centrará en los efectos económicos y las actividades productivas, como costes de oportunidad de los recursos, efectos especialmente diferenciados sobre la renta, afecciones a las actividades productivas, afecciones a las infraestructuras y su funcionalidad y efectos sobre el mercado de suelo y valoraciones patrimoniales.

Además, analizará los efectos sociales, haciendo especial hincapié en factores como empleo, afecciones a sectores o grupos sociales frágiles, efectos sobre la seguridad, costes sociales y políticos, así como los efectos ambientales y sobre el patrimonio natural y cultural. En este último caso se analizará la sostenibilidad del proyecto, las afecciones a espacios naturales y ecológicamente sensibles y las afecciones sobre los recursos naturales, patrimonio cultural y paisaje.

Igualmente, el informe estudiará la estructura territorial de la zona afectada, incluyendo el sistema de ciudades y otras poblaciones, la relación entre espacio urbano y espacio rural, los principales nodos -asentamientos e infraestructuras de comunicación- y los cambios en la estructura de ocupación del territorio. En este mismo apartado se incluye un análisis sobre las pautas de expansión urbana, efectos sobre



Panorámica del macizo de Vignemale. S.E.

la articulación territorial, tráfico y cambios en la distribución espacial de población y actividades productivas, entre otros asuntos.

## FINANCIACIÓN Y TRAZADO

El segundo trabajo adjudicado hace referencia al Estudio Económico del Proyecto de la Travesía Central de los Pirineos, de las alternativas de financiación del proyecto y de los instrumentos jurídicos aplicables. En este caso, el trabajo ha sido adjudicado a la empresa Intecsa-Inarsa por un importe de 81.500 euros.

La intención del Departamento de Obras Públicas es ampliar este estudio para su aplicación a la línea internacional de Canfranc, una vez que el Gobierno de Aragón ya ha hecho pública la creación de una sociedad mixta para trabajar en su reapertura.

Se trata, tanto en el caso de la

Travesía Central como del Canfranc, de estudiar las posibilidades de financiación y posterior explotación a través de una determinada figura jurídica.

Tras el estudio informativo ya realizado por el Gobierno de Aragón, la alternativa más viable de la Travesía Central discurre por el valle del Gállego en la vertiente española -embocadura en el valle de Biescas- y Gave de Pau en la zona francesa -que desembocaría en Pierrefitte Nestalas-, a través de los Pirineos mediante un túnel de base de 41,7 Km de longitud, aproximadamente bajo el macizo del Vignemale.

Del eje inicial, de aproximadamente 155 Kilómetros de longitud desde Zuera hasta la salida del túnel en la vertiente francesa, parte de la plataforma discurriría por el actual trazado del ferrocarril Zaragoza-Canfranc, es decir, desde Zuera -origen del proyec-

to- hasta Huesca, y cuya línea coincidiría con la recientemente construida en ancho UIC.

A partir de este punto, y una vez superada la futura circunvalación ferroviaria de Huesca, el nuevo eje se separaría de la línea de Canfranc para conseguir un trazado directo y con alineaciones rectas lo suficientemente aptas para la velocidad y calidad de explotación exigidas en la nueva línea. Este trazado exigirá proyectar dos túneles para atravesar la Sierra Caballera, que desembocaría en el valle del Gállego a la altura de Caldearenas (la conexión en el punto final está situada en el entorno del punto kilométrico 87 + 330 del estudio previo).

En la reciente cumbre hispanofrancesa de Zaragoza París aceptó el paso del túnel por el Pirineo altoaragonés, aunque no se ha pronunciado sobre un trazado concreto.



Autoridades de Aragón y Aquitania, durante una visita a la línea del Canfranc en la vertiente francesa. ARCHIVO