

El Gobierno central anuncia un impulso al Canfranc con una inversión de 72 millones entre 2018 y 2020

● El director de Transportes de la UE avanza que el proyecto es «sólido»

CANFRANC / MADRID. La localidad de Canfranc vivió ayer un día histórico, no sólo porque acogió la firma del acuerdo de subvención europea de 75 millones de euros para realizar los estudios definitivos para la reapertura del tren internacional (cerrado desde 1970), sino porque el gobierno de España se comprometió a apoyar económicamente la rehabilitación y modernización de la línea en el tramo Huesca-Canfranc. Este compromiso se materializará en los presupuestos generales del Estado, a través de una inversión plurianual de 72 millones de euros que se concretará en el primer semestre del 2018 en el contrato para la redacción de los proyectos técnicos.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ratificó ayer «el compromiso que ha asumido el Gobierno de Mariano Rajoy para acondicionar toda la parte del trazado entre Huesca y Canfranc». De la Serna, en una intervención tras el Consejo de Ministros, anunció el compromiso de «iniciar la licitación de los trabajos en el primer trimestre del año» y trasladó su objetivo de que «las obras comiencen» en 2018.

También lo confirmó el presidente de Aragón, Javier Lambán, después de mantener una conversación con el ministro de Fomento y con el presidente de ADIF. Dichos proyectos técnicos «no deben ser excesivamente complicados de realizar porque son actualizaciones de proyectos que ya existían», aseguró Lambán. El plurianual anunciado de 72 millones cubre los años 2018, 2019 y 2020, por lo que «no es excesivamente aventurado decir que no más allá del año 2020 el tramo Huesca-Canfranc estará totalmente repuesto y en perfecto estado de revista», añadió.

Antes de finales de año está previsto que el Ministerio ejecute cuatro proyectos de mejora integral de la línea y su adaptación para el tráfico internacional -tres de renovación de vía y uno de instalaciones de seguridad y co-



Javier Lambán y Alain Rousset, en el centro de la imagen, ayer tras la firma en Canfranc. J. BROTO

El ADIF ejecutará cuatro proyectos tras licitarlos el año próximo

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) realizará cuatro proyectos en la línea ferroviaria Huesca-Canfranc a partir del próximo año tras la licitación de las obras en el primer trimestre del 2018. Está previsto que se renueven toda la vía y los balastos entre los tramos ferroviarios entre Plasencia del Monte y Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas y Jaca-Canfranc pa-

ra completar las anteriores obras que se realizaron en el resto de la línea. Asimismo, se emprenderá el proyecto de la instalación de seguridad de una dirección, según detallaron fuentes del ADIF.

La ejecución de estos proyectos previstos por el Ministerio de Fomento están valorados en 72 millones y en su ejecución total se tardará dos años y medio,

entre el segundo semestre del 2018 y el año 2020. «Este tipo de proyectos siempre se acometen con gastos plurianuales», precisaron las mismas fuentes. En los presupuestos de 2017 se incluyeron un total de 80 millones para el Canfranc cuando el jacetano Mario Garcés era subsecretario del Ministerio, pero no se llegaron a licitar las obras. **RAMÓN J. CAMPO**

municaciones y de pasos a nivel de acuerdo con las dotaciones previstas en los Presupuestos Generales del Estado del período 2017-2020.

Precisamente, a finales de 2020 está previsto que finalicen los estudios subvencionados por la Unión Europea para que puedan comenzar las obras que permitirán la reapertura del paso del Canfranc, cuyo acuerdo rubrica-

ron ayer los presidentes de Aragón, Javier Lambán, y Aquitania, Alain Rousset, junto con Herald Ruijters, director de Transporte innovador y sostenible de la Comisión Europea. El coste total de la elaboración de los estudios asciende a 15 millones de euros, y Europa financia el 50 por ciento.

Pero esta subvención podría no ser la única que recibe este proyecto transfronterizo, que permi-

tirá recuperar la comunicación internacional a través del ferrocarril entre España y Francia. Herald Ruijters definió el proyecto como «sólido y excepcional», y aseguró que si los estudios llegan a buen término «es un proyecto que apoyaremos». Este apoyo se daría entre 2021 y 2027, ya que en Europa «se trabaja en base a presupuestos en 7 años, y en mayo de 2018 se comenzarán a presentar las

propuestas y hay que trabajar en ellas». Por lo tanto, dichas propuestas para la solicitud de financiación para las obras necesarias para la reapertura deben comenzar a prepararse ya. Para conseguirlo, invitó a participar a todas las partes implicadas. Por su parte, Lambán explicó que «la decisión de Bruselas de apoyar nuestro proyecto ha abierto las puertas de par en par a que la reapertura del Canfranc sea una certeza, siendo ya un paso irreversible». Pero indicó que lo más importante es que esto supone que, cuando empiecen las obras, Europa pueda financiar el 40% del coste, que se ha cifrado en torno a 500 millones.

Obras en Francia

El presidente de Aquitania, Alain Rousset, apuntó que luchará hasta el final «para que esta reapertura sea una realidad». Recordó que ya se han ejecutado trabajos de desbroce a partir de Bedous, y que las grandes obras de ingeniería que se construyeron en su día, «todavía siguen vigentes». Igualmente apuntó que la relación entre España y Francia tiene un elemento turístico, económico y de patrimonio histórico, «por lo tanto, tenemos que terminar lo que empezamos entre Olorón y Bedous». Lo más complicado será restablecer el tráfico entre Bedous y Canfranc, un tramo de 33 kilómetros, y cuyas obras está previsto que duren unos 3 años. «Pero es menos tiempo que el que costará elaborar los estudios necesarios, y les ruego que aceleren estos estudios», añadió el presidente de Aquitania.

Por lo tanto, la fecha de la reapertura del tren Pau-Canfranc-Zaragoza estará condicionada a los trabajos que se realicen en la parte francesa de Bedous hasta Forges d'Abel. En el lado español, Jorge Ballesteros, director de planificación ferroviaria, destacó: «Nosotros llegamos hasta la boca del túnel en España y evidentemente los trámites que hay que hacer para la construcción de una nueva línea son más costosos; eso es lo que marcará los plazos de la reapertura».

L. ZAMBORAIN/J. MORALES