



Imagen de los trabajos de ayer en la variante ferroviaria de la capital oscense. VÍCTOR IBÁÑEZ

Fomento confirma la variante para diciembre

El secretario de Estado de Infraestructuras visitó ayer la obra con el objetivo de hacer visible su complejidad

Jorge ORÚS

HUESCA.- El Ministerio de Fomento ha confirmado que la variante del ferrocarril de la ciudad de Huesca puede estar en servicio en diciembre, tal y como anunció en julio. El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, visitó ayer las obras y aseguró que pueden concluir antes incluso del citado mes y que es posible que a mediados del mismo comiencen a circular trenes.

En las fechas en las que nos encontramos, falta por montar la vía sobre el balasto (nombre técnico de su plataforma de grava) en los dos kilómetros próximos a la conexión con el ramal de Tardienta. Posteriormente, se montarán los sistemas de comunicación y seguridad. La jornada anterior a la puesta en servicio de la nueva vía, se conectarán tanto al trazado que llega de Zaragoza como al de Canfranc, en el extremo contrario.

A partir de ese momento, los trenes dejarán de atravesar el casco urbano de Huesca y co-

Técnicos y políticos resaltaron el incremento de la seguridad y la solución a un problema urbanístico

menzará la fase final del proyecto: el desmontaje de la vía en el trazado por la ciudad y el término de Alerre.

El secretario de Estado de Infraestructuras visitó por la tarde las obras con el objetivo, dijo, de mostrar la complejidad de una obra pública. Era un compromiso -añadió- adoptado en el mes de agosto para que las instituciones oscenses y representantes de los agentes sociales fueran testigos del avance de los trabajos y de su alcance. La carpa en la que tuvo lugar la presentación fue montada junto al lugar donde alcanza ahora el montaje de raíles y traviesas, un punto en el que,

casualidad o no, ayer había una actividad notable.

La ingeniera directora de la obra, Elena Ayuso, expuso algunas de las características técnicas generales y se detuvo en las complejidades del proyecto. En este caso citó la conexión a un tramo, el de Tardienta, de tres hilos (para permitir trenes de ejes ibérico e internacional-UIC), la construcción de una plataforma y de pasos elevados compatibles con una futura vía doble o las medidas para salvar durante el proceso de excavación los caudales de agua subterránea.

DATOS TÉCNICOS

La variante tiene una longitud de 10,2 kilómetros y un ramal de acceso a la estación de Huesca de 1,7 kilómetros.

Se compone de una vía única y traviesas polivalentes. Este sistema posibilitará la adaptación de la vía en el futuro al ancho internacional, puesto que se está construyendo para convoyes de ancho ibérico.

La vía permitirá circular a 220

kilómetros por hora, aunque, por el momento, a trenes de gasoil. La obra está preparada para la instalación de catenarias en una futura electrificación.

Ayuso subrayó que la obra cumple dos cometidos: incrementar la seguridad general y terminar con el problema urbanístico que supone el paso de la vía por el casco urbano de Huesca.

Así, el nuevo trazado conlleva la supresión de seis pasos a nivel, 4 en el término municipal de Huesca y otros 2 en el de Alerre.

La variante incorpora 12 pasos superiores: 6 de caminos, 3 de carreteras, 2 de autovía y uno de vía pecuaria. Se han construido otros cuatro pasos inferiores.

Indica Fomento que la variante mejora la explotación ferroviaria de la estación de Huesca al evitar la inversión de la marcha en la vía general que realizan actualmente los trenes que parten de la capital oscense en dirección a Canfranc.

Se ha construido asimismo un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes para

mejorar la seguridad de la línea. El nuevo ramal contará además con una conexión con la futura Plataforma Logística Industrial (PLHUS), que dispondrá de un apartadero de mercancías.

Hay que añadir que la inversión total asciende a 30,4 millones de euros. Las obras estaban previstas para veinte meses y, en principio, cumplirán los plazos establecidos a pesar de que incluso llegaron a paralizarse en su inicio. Fueron adjudicadas a la empresa Construcciones y Promociones S.A.-Coprosa.

SATISFACCIÓN DE MORLÁN

En una breve intervención tras un recorrido por las obras, Morlán incidió en el incremento de la seguridad que supone la variante. Es, dijo, la "solución normal" que precisaba la capital oscense para terminar con el problema del paso de la vía por su casco urbano, frente a otras barajadas en tiempo como deprimir la vía o elevarla.

Para Huesca, indicó, supone "la solución de un problema", pero para los Gobiernos de Aragón



Víctor Morlán: "Hemos acelerado las inversiones en el Canfranc"

"Vamos a ver qué hacen en el lado francés"

J.O.

HUESCA.- El secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán, argumentó ayer que las inversiones en el tramo de vía Huesca-Canfranc demuestran el interés del Gobierno de la nación por las comunicaciones transpirenaicas. Añadió que es necesario esperar a que se concreten los planes ferroviarios de la región de Aquitania entre Pau y Oloron. Aseguró, además, que existe acuerdo genérico con el Gobierno francés para solicitar a la Unión Europea fondos para estudios de un nuevo paso por el Pirineo central.

En declaraciones a los periodistas, a pie de obra de la variante de Huesca, Morlán dijo: "Nosotros hemos acelerado las inversiones en el Canfranc y esta variante ferroviaria es una buena prueba; y lo que vamos a invertir entre Caldearenas y Jaca es una segunda prueba; y lo que vamos a hacer para no pasar por sitios por los que no se puede circular tal y como debe funcionar un tren en estos momentos, entre Alerre y Caldearenas, es otra prueba de que lo queremos hacer bien". Se refería en este último caso a la posi-

bilidad, en estudio, de un túnel que atravesara Sierra Caballera para mejorar el trayecto de la vía. Dijo que este proyecto puede suponer una inversión de 250 millones de euros.

Agregó Morlán que otro de los objetivos de su departamento es que "entre Jaca y Canfranc queremos que la vía funcione bien".

Cuestión distinta es la vertiente norte de la cordillera: "Vamos a ver qué hacen en el lado francés, porque, por lo que he oído, parece ser que Aquitania llega hasta Oloron, pero de Oloron hasta la boca norte no se sabe todavía qué va a suceder", advirtió el secretario de Estado. Apuntó que, no obstante, hay abierto un "proceso de conversaciones" con el gobierno de la vecina República de modo que "poco a poco nos enteraremos de verdad de qué se quiere hacer".

Previamente, durante su intervención pública en la visita a las obras de la travesía, había aludido Morlán a un acuerdo entre el presidente del Gobierno de España, José Luis Rodríguez Zapatero, y el presidente de Francia, Nicolas Sarkozy, para solicitar dinero de los fondos 2007-2013 para el estudio de una futura travesía central.



Imagen del tramo actual Huesca-Caldearenas.D.A.

Iglesias, expectante por las noticias de Francia

Espera que la inversión española sirva de "palanca"

EUROPA PRESS

ZARAGOZA.- El presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, manifestó ayer que los trenes que circulan por la vía ferroviaria del Canfranc en su vertiente española "llegan todos los días del año hasta la frontera" con Francia y "estamos trabajando en la modernización de muchos kilómetros, desde Huesca hasta el norte". Por eso deseó que "el esfuerzo que se está haciendo en la parte española sea la palanca para que los franceses empiecen a tomarse en serio este ferrocarril".

Iglesias agregó que después del "fracaso" que hubo en un plan francés para que esa línea ferroviaria llegara hasta la frontera "parece que ahora Francia vuelve a tener interés en el Canfranc". Así se pronunció en declaraciones a los medios de comunicación tras inaugurar el curso escolar 2007-2008.

El presidente aragonés comentó que el próximo día 20 de septiembre tiene previsto reunirse con el presidente de la región francesa de Aquitania, Alain Rousset, "con quien tengo una buena amistad y con quien estamos siguiendo el impulso del Canfranc", ferrocarril en el que esta región siempre ha tenido interés, dijo.

La reunión se producirá en el marco de la reunión de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos que se celebrará los días 20 y 21

de septiembre en Bilbao. Iglesias incidió en que en la parte española "no estamos hablando de lo que haremos sino que estamos impulsando ese tren desde que hace 30 años se fue a pique porque Francia lo cerró unilateralmente".

"España y Aragón nunca lo han cerrado y nunca ha dejado de ser un proyecto de interés general que depende del Ministerio de Fomento", precisó Iglesias, quien añadió que desde Aragón "estamos colaborando y empujando para que las cosas vayan todo lo rápido que seamos capaces de hacer; el avance de Francia me parece importante y ahí estaremos nosotros impulsando y haciendo nuestros deberes en la parte española".

En otro de los temas, y respecto a la posibilidad de que las Comunidades autónomas gestionen los trenes de cercanías, Iglesias manifestó que en el caso de Aragón "ahora no toca debatir quién es el competente, sino que toca hacerlas" para que "estén en marcha en el 2008".

Iglesias indicó que "tenemos el compromiso de que las primeras líneas estarán funcionando el año próximo, el año de la Expo; a partir de ahí queremos que nos las transfieran, pero sobre todo queremos que se hagan, que funcionen, porque al ciudadano le interesa más que funcionen las cercanías que quién sea el competente de ellas".



Víctor Morlán, durante la visita de ayer a las obras de la variante. VÍCTOR IBÁÑEZ

y de España, continuó, representando un paso decisivo para la mejora del ferrocarril hasta Canfranc y una muestra, dijo, de la voluntad del Ejecutivo de apostar por las comunicaciones transpirenaicas, "sea el Canfranc o sea otra", precisó.

También intervino el consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón, Alfonso Vicente, quien redundó en la idea de la importancia del trazado ferroviario para la comunicación con Francia y abogó por que esta legislatura suponga un "avance en forma razonable" para estos proyectos.

El consejero aseguró que el Gobierno de Aragón "está muy satisfecho por las inversiones del Estado en Aragón". "Es una maravilla trabajar con el Ministerio de Fomento", concluyó en unas declaraciones seguramente balsámicas para un Víctor Morlán que afronta sobre el terreno la nada fácil situación de las infraestructuras en Cataluña.

A la visita a las obras no faltaron el alcalde de Huesca, Fernando Elboj, el presidente de la Diputación Provincial, Antonio Cosculluela, ni el subdelegado del Gobierno, Ramón Zapatero. Hubo amplia representación del Ayuntamiento oscense y del Gobierno de Aragón. Además, acudieron representantes de la Cámara de Comercio, asociaciones empresariales y organizaciones vecinales.