

CANFRANC

## Las obras de Oloron a Bedous empiezan la semana próxima

El tramo ferroviario ha superado el informe de impacto ambiental

F. V. L. 28/08/2014

Las obras para recuperar el tramo ferroviario entre Oloron y Bedous, en la vertiente francesa de la línea de Canfranc, empezarán la semana próxima tras haber superado el informe de impacto ambiental, según la prensa francesa. El país vecino, que destina 103 millones a estos trabajos, relanza así el objetivo de conseguir la reapertura total de la línea en el 2020.

La vía férrea entre Oloron y Bedous mide 25 kilómetros y lleva cerrada desde 1980. El peso de la inversión necesaria, que incluyó en su día unas intensas labores de desbroce dado que la vegetación había invadido los raíles, cae enteramente sobre el Consejo Regional de Aquitania. El plazo fijado para llevar a cabo la reapertura de este tramo expira en principio el 31 de diciembre del 2016, pero cabe recordar que la recuperación de la línea férrea entre Pau y la frontera acumula años de retraso.

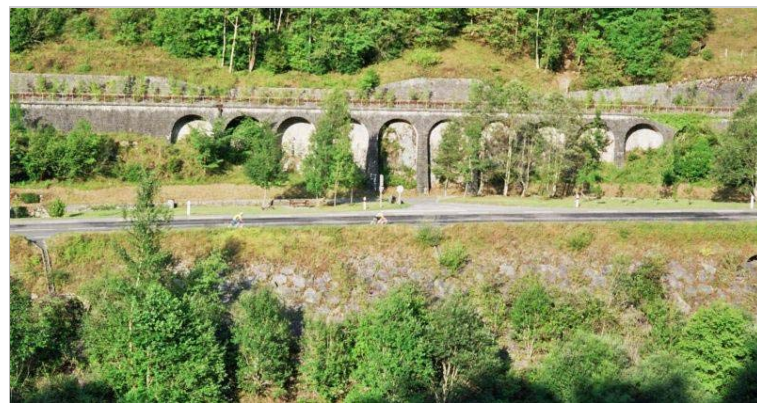
La luz verde para la realización de las obras la ha dado el organismo de Aquitania encargado del medio ambiente, que ha publicado un informe técnico según el cual el restablecimiento de la circulación ferroviaria tendrá un impacto "limitado" en las especies animales y vegetales protegidas, de acuerdo con la información aparecida ayer en *La République des Pyrénées*.

Curiosamente, el citado documento establece "la derogación de la prohibición de destrucciones de especies animales y vegetales protegidas" en lo que se refiere a la obra en sí. Sin embargo, los expertos consideran que las citadas especies no están en riesgo de extinción total y que, además, los trabajos en las vías apenas tendrá impacto en el entorno natural, incluso en el caso de los numerosos pasos a nivel (más de 20) que se van a suprimir.

La vía libre para el comienzo de los trabajos la dio el pasado mes de junio un tribunal contencioso-administrativo de Toulouse, que se opuso a un recurso de una organización francesa (CROC) que se declara contraria a las inversiones en el ferrocarril y da prioridad a la carretera RN 134.

Para el CROC, que significa *colmillo*, la recuperación de la línea internacional entre Pau y Zaragoza a su paso por el valle de Aspe constituye un ejemplo de "derroche" y cree que este tramo nunca llegará a ser rentable.

Sin embargo, los estudios realizados por los defensores de la reapertura de la línea consideran que las fábricas instadas entre Oloron y Bedous generarán una demanda que justifica su acondicionamiento.



La maleza ha invadido las vías de la línea de Canfranc a su paso por el valle de Aspe.

Foto: EL PERIÓDICO

Sostienen, además, que a largo plazo, una vez reabierto el tráfico ferroviario entre Francia y España, se reducirá considerablemente el tráfico de vehículos pesados por el valle de Aspe, una frágil zona montañosa de gran valor ecológico. De hecho, desde la apertura del túnel carretero de Somport, el paso de camiones por los pueblos del valle de Aspe no cesa de aumentar de manera sostenida.

## Noticias relacionadas

[5Falta de inversiones](#)

---