

Fomento relega la reapertura del Canfranc y la DGA culpa a Francia

El ministerio y el embajador galo rechazan que haya plazos para recuperar el corredor

Los dos países encargarán en enero más estudios de viabilidad a pesar de que ya se acumulan cerca de una decena de informes

MADRID/ZARAGOZA. La reapertura de la línea internacional del Canfranc tiene un negro futuro pese a que los informes avalan su viabilidad económica con tan solo una ajustada inversión. El Ministerio de Fomento -a través del informe que acaba de trasladar al Congreso- ha relegado las obras de mejora en la vertiente española, mientras el Gobierno de Aragón culpa directamente a Francia de falta de interés y advierte del peligro de revivir un "segundo Somport".

El embajador de Francia en España, Bruno Delaye, sin embargo, recordó ayer que la reapertura del Canfranc es un asunto que es responsabilidad no solo de los gobiernos centrales, sino también de los de Aragón y Aquitania. Explicó que las cuatro administraciones están en proceso de ver "cuál es el coste de la obra", analizar si compensa hacerla y negociar cuánto desembolsa cada una. Además, dejó claro que "no hay plazos" para la reapertura. La gravedad es que esa afirmación la hizo en el mismo foro en el que aseguró que la conexión de AVE por Cataluña será una realidad en 2013 y la del País Vasco, en 2015.

Con este panorama, las cuatro instituciones han cerrado para enero una nueva reunión del grupo de trabajo que analiza la reapertura. En la cita se postergará una decisión al respecto durante al menos otro año. Pretenden acordar el encargo de estudios sobre la viabilidad económica de la línea y la idoneidad del actual túnel. Serán cerca de una decena los que se acumulan en los cajones sin haber avanzado nada.

Como apuntó el embajador, la intención es poner al día el informe francés que ya confirmó que el eje Zaragoza-Canfranc-Pau era rentable con solo atraer 1,5 millones de toneladas (en la misma línea del estudio del CESA desve-

lado por este diario) y encargará uno nuevo específico sobre el túnel. Ahora se quiere saber si se puede reabrir el paso subterráneo con los actuales condicionantes de seguridad y explotación, especialmente al servir de vía de escape del túnel carretero y acoger un laboratorio de investigación en física nuclear.

Sin fijar un solo plazo

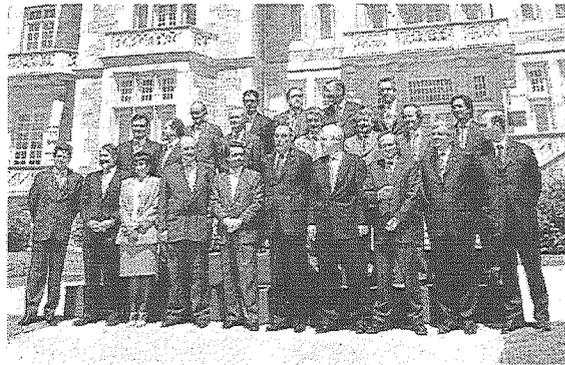
En el escrito que ha trasladado al Congreso, el Gobierno evita dar ni un solo plazo para la reforma del Canfranc, aunque asegura que están planificando trabajos en todos sus tramos cuando no ejecutándolos. Además, divide su interés según coincidan o no los planes con los de la Travesía Central del Pirineo. En cualquier caso, insisten en el "interés nacional" que consideran que tiene la línea.

Fomento ha enviado este informe a instancias del presidente del Congreso, José Bono, quien tuvo que exigir al ministerio el cumplimiento de una resolución parlamentaria aprobada por todos los partidos excepto el PSOE y promovida por el diputado del PP Santiago Lanzuela. En ella se exigía al Gobierno que fijase los plazos de todas las obras para el Canfranc. Sin embargo, se ha optado por no dar ninguna fecha. "Ya es la segunda vez que el Gobierno central incumple la petición del Congreso de establecer unos plazos fijos", denunció.

Lanzuela también censuró una "absoluta falta de voluntad política" y afirmó que "durante el mandato del ministro Álvarez Cascos se reformó la línea Zaragoza-Huesca y se puso en alta velocidad; en comparación, estos últimos cinco años arrojan unos resultados decepcionantes".

Si Lanzuela centra en el Gobierno central la responsabilidad de que la reapertura del Canfranc siga sin ser algo tangible, desde la

LA TRAYECTORIA DEL PROYECTO



EFE

■ 17-05-2000. España y Francia acuerdan la reapertura del Canfranc para 2006 en la cumbre de Santander.



AFP/DERRICK CEYTRAC

■ 17-01-2003. El ministro Gilles de Robien asegura en la apertura del Somport que el Canfranc ya no es prioritario.



SOLE CAMPO

■ 22-09-2006. El número dos de Fomento, Víctor Morlán, descarta en Sabiñánigo la reforma de la línea.



PHILIPPE WOJAZER/REUTERS

■ 10-1-2008. La cumbre de París mantiene la aperturas del Canfranc como un asunto regional.

El coste de explotación, menor que en Portbou y Hendaya

El coste de explotación de la línea internacional de Canfranc sería inferior al de los pasos fronterizos de Hendaya y Portbou pese a que los trenes mercancías necesitan una tracción extra para superar las rampas de la vertiente francesa. Así lo asegura el estudio de viabilidad para la reapertura del Consejo Económico y Social de Aragón (CESA), en el que se deja muy claro que los costes de tracción son "inferiores a los de cambio de eje o trasbordo en la frontera, que se produce actualmente". Esta afirmación tumba uno

de los argumentos recurrentes de la Administración para poner en duda el proyecto de reapertura.

El valor estratégico del túnel sería enorme al convertir Zaragoza en la primera ciudad española conectada con Francia en ancho internacional. El estudio del CESA aporta un exhaustivo análisis de las rampas y del tipo de tren para llegar a la conclusión que se podría crear una concesión para que los trenes de carga de las distintas compañías salvaran el tramo más difícil, entre Jaca y Bedous, de forma rápida.

Según su tesis, la contratista se haría cargo de apoyar la tracción de los mercancías con el apoyo de dos locomotoras, que se desacoplarían al término del tramo. En la explotación cabrían hasta tres variantes que garantizan servicios "más eficientes que los actuales".

El informe, elaborado por Ineco, señala que la captación de tráfico de la carretera generaría, además, un ahorro de costes de 26 millones de euros en 2013, año en el que considera que puede abrirse el túnel tras su rehabilitación. **J. A.**

DGA insisten en que el problema está más allá de los Pirineos.

El director general de Transportes de la DGA, Simón Casas, responsabilizó de todo a Francia al considerar que van retrasados, que sus obras son un "mero desbroce" y que condicionan la reapertura a la rentabilidad económica. Y sentenció: "No se puede comparar ni los esfuerzos ni la situación porque Francia lleva 12 años de retraso comparado con nosotros".

Casas subrayó que le preocupaba construir "un segundo Somport", en referencia a la millonaria inversión en el túnel que apenas se utiliza por el mal estado de la carretera en Francia. "Con Canfranc nos puede pasar lo mismo,

pero en este caso nos podemos encontrar que al otro lado no haya una vía", afirmó.

Mientras tanto, se van acumulando cumbres bilaterales entre los dos países sin que se tomen decisiones de calado. El embajador anunció que la próxima prevista será en marzo y explicó que "las comunicaciones transfronterizas formarán parte de la agenda" que se debatirá. Delaye también hizo

mención a la Travesía Central. El embajador se congratuló de que ya no hay oposición en el lado francés, aunque indicó que todavía no hay un trazado elegido. Además, recordó que el proyecto requiere 7.000 millones, por lo que -igual que con el Canfranc- condicionó cualquier decisión futura sobre ejecutar la obra a más estudios para ver su posible viabilidad.

J. MORALES/J. ALONSO