

SI reabrir la línea internacional Canfranc-Olorón ha de ser la espita para la gran travesía central, se impone una estrategia a dos vueltas. En la segunda habrá que echar toda la carne en el asador, sobre todo desde el Gobierno central, que primero ha de entender la importancia de permeabilizar los Pirineos (reequilibrio de la España interior, seguridad frente a territorios centrífugos, enclave logístico del sur de Europa en conexión con Portugal y el Magreb, etc.), para convencer a su vez al Gobierno francés de que las ponga y a Bruselas de que re-

**El sacapuntas** | Javier Benito

## París no debe ser la eterna excusa

fuere la financiación de las estratégicas redes transeuropeas. En la primera vuelta, si reabrir el Canfranc cuesta menos de 90 millones de euros y Aquitania ya tiene 60, quizá no haya que mirar tan arriba, máxime con la obligada liberalización de los operadores ferroviarios. A no ser que se siga buscando en París la excusa para no hacer nada. Alain Rousset, de la región francesa de Aquitania, ya planteó explorar fórmulas de financiación privada antes de que se aplicaran al túnel Figueras-Perpignan. Puede haber otras alternativas. Pero hace falta decisión.



El consultor francés Robert Claraco expuso las conclusiones de su estudio, que demuestra la viabilidad del Canfranc, en un nuevo Foro Heraldo. MARÍA TORRES-SOLANOT

# “La reapertura es el mejor impulso para la Travesía Central”

ñola, francesa y europea. Eurotunnel tiene clientes en España y otros en Francia que comercian con España, así que pensamos que abriendo el Canfranc podemos ofrecer un servicio a clientes en Valencia, pasando por Zaragoza, hasta Inglaterra. También hay que ver que Eurotunnel está cerca del corazón económico de Europa, la zona de Benelux, norte de Francia, Londres y Alemania. Y sólo falta poner en servicio 58 kilómetros con un coste de 87 millones. Mi asociación pondrá su logística al servicio de Creloc y Crefco para hablar con los políticos franceses y los representantes de Europa y de otros países interesados por el desarrollo en Europa de autopistas ferroviarias. Canfranc es un ejemplo de problemas regionales que, resolviéndolos, se ayuda a construir Europa.

**R. C.:** Hoy día, el ferrocarril es demasiado complejo. Y el ferrocarril en larga distancia debe ser una cinta transportadora con funcionamiento masivo, repetitivo y máxima sencillez. En esa cadena de trans-

porte, el Canfranc primero, y después otro paso, sería esa cinta de transporte entre una zona de recogida en España, que es Zaragoza con Pla-Za y la Ciudad del Transporte, y otra ubicada en Calais. Zaragoza es un puerto seco ideal, se ve en todos los esquemas de desarrollo desde hace 30 años. Zaragoza es la cruz central logística de España pero necesita el Canfranc y la TCP.

**HA:** ¿Sería posible utilizar en el Canfranc el sistema de carretera rodante, con camiones montados en el tren?

**R. C.:** La carretera rodante está pensada como un salto de obstáculo y eso sólo puede funcionar si no hay alternativa. Haz una carretera rodante por el túnel que quieras; si hay una carretera al lado, los camiones irán por ella. En el Montblanc y en Mont Cenís hay un tráfico transalpino importante porque está prohibido por ley cruzar Suiza y los camiones dan la vuelta por Francia para ir por carretera. Técnicamente, es posible. En el Canfranc hay gálibo para carretera rodante. Pero una ca-

rrera rodante transporta sólo un 25 % de carga útil. Con el precio de la energía, si por Canfranc caben 2 millones de toneladas, sólo se aprovecharía medio millón. Saldría demasiado caro.

**HA:** ¿Hace falta más impulso del empresario aragonés para crear un grupo de presión que trabaje en París y Bruselas?

**R. C.:** Lo importante, en el transporte de mercancías y en el Canfranc, es que el proyecto responda a lo que necesitan los empresarios para desarrollar su logística. Si los convencemos, estarán con nosotros. El empresario está muy preocupado con el mercado y sus problemas, así que prefieren que sean otros, como los políticos, los que les ayuden en estos temas.

**J. A. Biel:** El Gobierno de Aragón no está frío con el Canfranc, y mucho menos después de saber que la reapertura costaría lo mismo que la línea Teruel-Cella. Lo que me preocupa es que este tema, que tiene mucho de sentimiento en esta Comunidad, se convierta exclusivamente en cuestión

regional. La reapertura es una pieza de una idea más amplia que se llama la permeabilización de los Pirineos por Aragón, y esa es una cuestión de Estado que nunca ha sido moneda de cambio internacional en el referente europeo, cuando se han negociado fondos europeos, estrategias económicas y políticas europeas. Y digo esto porque, salvo en Aragón, yo no veo más presiones sobre los Estados. Me da la impresión de que en Francia no se presiona lo suficiente a París. Tenemos que seguir presionando a los Estados, para que hagan de este tema una cuestión internacional.

**F. García Vicente:** ¿Comparte la visión de que Francia no está interesada en permeabilizar el Pirineo para evitarse competencia en la Europa del Este?

**R. C.:** Es cierto, pero nuestra obligación es crear sinergias y desarrollarnos regionalmente en conjunto. Debemos atraer a los Estados, pero deben ser las regiones quienes tomen el proyecto de la mano.

(Pasa a la página 4)

## Estuvieron allí

■ **Fernando de Yarza Mompeón** vicepresidente de Heraldo de Aragón ■ **José Manuel Lozano** director general de Heraldo ■ **Guillermo Fatás** director de Heraldo ■ **Rafael Bardají** director del máster de Heraldo ■ **José Javier Rueda** jefe de área de España, Mundo y Economía ■ **José Ángel Biel** vicepresidente de la DGA ■ **Fernando García Vicente** Justicia de Aragón ■ **Jesús Sánchez Farraces** secretario general técnico de Obras Públicas y **Simón Casas** director general de Transportes ■ **Javier Sada, Eloy Suárez, Salvador Ariste** diputados de PSOE, PP y CHA y **José Manuel Alonso** coordinador de IU en Zaragoza ■ **Enrique Villarroja y Luis Estaún** alcaldes de Jaca y Biescas ■ **Jesús Morte, Javier Ferrer y Manuel Teruel** presidentes de la CREA, la CEZ y la Cámara de Comercio de Zaragoza ■ **Francisco Bono y Fernando Gil** de Ibercaja y Caja Inmaculada ■ **Javier Blecua** consejero delegado de Aramón ■ **Francisco Catalán y Luis Bello** de UGT y CC OO ■ **Luis Granell y Víctor López** de Crefco y ADFEC ■ **Alain Cazenave y Bernard Barrère** de Creloc ■ **Daniel Bondía** de la Asociación de Pequeños Accionistas de Eurotunnel ■ **Julián Barbera** gerente de Tráfico de General Motors ■ **Jesús Arbiol** presidente de Tradime ■ **Pablo Martín Retortillo** de Automóviles ALOSA ■ **Carlos Oehling** de Going Investment Gestión ■ **Ángel Gil** director general de Bienvenido Gil ■ **José Ramón Colell** Universidad San Jorge ■ **José Luis Marqués** licenciado en Químicas ■ **Vicente Bielza** catedrático de Geografía ■ **Anne María Bordes** del periódico Sud Ouest ■ **Jürg Suter** experto ferroviario.



“No podemos cometer el error de convertir Canfranc en un proyecto regional. Debe ser cuestión de Estado. Salvo en Aragón, no se presiona a París”

JOSÉ ÁNGEL BIEL  
Vicepresidente de la DGA



“Los lobbys son importantes, pero no encontramos adónde acudir para que el Estado francés se convenza de la necesidad del Canfranc”

JAVIER FERRER  
Presidente de la CEZ



“A Francia le interesa la apertura hacia el este y los nuevos mercados que puede reportar; no le importa la apertura hacia el sur, por los Pirineos”

FERNANDO GARCÍA VICENTE  
Justicia de Aragón



“La reapertura es factible, la pregunta es cómo hacerlo. La DGA debe tomar la iniciativa, debe estar a la cabeza; detrás iremos todos, apoyándole”

VÍCTOR LÓPEZ  
Crefco y ADFEC