

el canfranero, la eterna reivindicación

consejo de redacción

ARAGÓN

El ferrocarril de Canfranc ha sido, para nuestra Comunidad, la salida internacional a Europa que se tuvo y se perdió, más por decisiones políticas que técnicas o económicas. No existen realmente razones para que la línea de tren que unía Zaragoza con la ciudad francesa de Pau, desde 1928, se halle cortada desde 1970. Si la poca rentabilidad de la línea fue algo que se trató muy pronto en Francia, después de unos años de fluidez de tráfico tras la Guerra Civil Española, también es cierto que en este lado nadie ha movido un dedo (ni en Madrid ni en Aragón) porque el Canfranero volviera a pasar al otro lado de los Pirineos.

Desde la interrupción del tráfico por Canfranc, el descontento de la población aragonesa ha ido haciéndose cada vez más silencioso y desmovilizado, ya que ha ido calando la apatía de los gestores de la cosa pública y de casi todos los medios de comunicación de nuestra Comunidad (lo que paulatinamente implica el olvido social de la causa), a lo que hay que sumar el deterioro de instalaciones ferroviarias y el envejecimiento de los que vieron en funcionamiento ese tren. Aún así hay muchas organizaciones que interceden por la reapertura de la línea de ferrocarril internacional, entre ellas OSTA, que es una de las que conforman el conglomerado CREFCO (Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril de Canfranc-Oloron), porque piensa que la línea podría ser rentable con una mínima inversión en sus instalaciones; con la apertura de este paso, Aragón contaría con un puente interesantísimo a Europa para el transporte de viajeros y, sobre todo, de mercancías.

OSTA está convencida de que, si queremos convertir Aragón en un lugar atractivo para las empresas, especialmente del sector de la logística, se ha de pasar por el transporte de mercancías por ferrocarril como medio de conexión con Europa; es la única alternativa viable a 50 años vista, sin tener que esperar a la apertura del paso central. Sólo mediante la creación de un consorcio público-privado de carácter internacional que ejecute y haga viable esta línea, se garantizará el desarrollo de esta obra vital, puesto que la competitividad de la economía aragonesa pasa por dar salida de nuevo a Europa a través del Canfranc.

Es más: para OSTA es la mejor opción para garantizar el transporte de lo que aquí se produce en empresas de gran empuje (automóviles de GM, papel de Saica, etc.) y para introducir mercancías a distribuir desde las plataformas logísticas aragonesas. Esta manera de internacionalizar nuestras vías de comunicación nos daría mayor autogobierno, por pujanza económica, empuje empresarial.

La posible reapertura de la línea internacional se ha planteado en diversas ocasiones. Recientemente los gobiernos de España y Francia acordaron reabrirlo pero como una línea de ámbito regional, lo que es un dilate geoestratégico. Ahora Aquitania y su presidente, Alain Rousset, parece que están interesados; mientras que el Presidente de Aragón, Iglesias, ni moderniza el tramo Caldearenas-Jaca, como prometió, ni se muestra partidario de cobrar un peaje a los camiones en el túnel de Somport, lo que volvería a hacer rentable la vieja línea de ferrocarril aragonesa. De esta manera, si los de casa no se muestran interesados, como para que se muestren en el Ministerio de Fomento en Madrid...

El Estudio de Robert Claracó, sobre la línea Olorón-Canfranc, pone de manifiesto que dicha línea puede ser competitiva y rentable. Sólo 51 kms de vía neutralizada afectan a los más de 300 de la línea Zaragoza-Pau. Cuatro diferentes estudios de cuatro consultoras europeas coinciden en asegurar que es viable técnicamente y rentable económicamente.

El ferrocarril transpirenaico occidental puede funcionar y resultar competitivo y rentable; permitiría burlar el alza del precio del petróleo, respetaría el medioambiente de la cordillera, confirmaría las plataformas de Zaragoza y Huesca como rótula fundamental del transporte de mercancías entre la Península y Europa; así mismo prepararía y garantizaría el futuro paso pirenaico central. •

cuatro consultoras europeas coinciden en asegurar que es viable técnicamente y rentable económicamente.