

Marcelino dijo no

Por si alguien lo dudaba, Marcelino Iglesias dio el pasado 26 de agosto una prueba más de lo poco que le importa la reapertura del Canfranc. Ese día visitaba la Expo Alain Rousset, presidente de la vecina región francesa de Aquitania, quien quiso convertir el viaje en muestra de su compromiso con este ferrocarril. Por ello se hizo acompañar de un centenar de representantes de todo tipo y lo hizo utilizando el tren entre Pau y Olorón, único tramo del Canfranc en servicio en Francia, para luego seguir por carretera. Hizo un alto en la estación de Bedous, a donde volverán a llegar los trenes en 2010 gracias al Consejo Regional que preside, que pagará los 30 millones de euros que cuesta la obra.

La idea de Rousset era utilizar también el tren entre Canfranc y Zaragoza, pero cuando sus servicios se pusieron en contacto con Renfe (no sé si directamente o a través de la DGA) le contestaron que el grupo no cabía en el automotor que sirve la línea y que ese día no disponían de más unidades (lo que es dudoso). Lo que no le dijeron es que podía utilizar el TRD Jaca-Zaragoza, que cuenta con más de 100 plazas y suele ir casi vacío. Está claro que alguien quería evitar la foto del presidente de Aquitania bajando en Delicias del tren de Canfranc.

En la conferencia de prensa que siguió al encuentro de ambos presidentes, el de Aragón se permitió la ironía de decir que "el ferrocarril llega todos los días a la frontera, y podemos enlazar mañana, si es necesario". Lo que no dijo es que tarda casi cuatro horas en llegar y que no puede transportar ni siquiera cien viajeros. Y tampoco que la vía está tan mal, que Renfe no se atreve a que circulen dos trenes de maíz al día en vez de uno.

Para minimizar el importante cambio que significa que Francia haya anunciado la reapertura del tramo Olorón-Bedous, los responsables de prensa de la DGA o del Ministerio de Fomento suelen presumir de que España invierte en su parte de la línea 73 millones de euros, cifra en la que meten los 30,5 que costó la variante de Huesca (que dejó en marcha el Gobierno del PP) y los 20,5 que se están invirtiendo para restaurar la estación de Canfranc (que, por cierto, dejará de serlo). Y endosan los 22 restantes a la modernización del tramo Caldearenas-Jaca, cuando cuesta solo 11,5. A propósito, recomiendo a los lectores que vean la denuncia que sobre esta obra aparece en nuestra web: www.crefco.org.

Pero lo que más me preocupa de las declaraciones de Iglesias es su negativa a discutir la posibilidad de establecer un peaje a los camiones en el túnel de Somport si se reabre el ferrocarril. Porque significa que está de acuerdo con que los camiones atraviesen el Pirineo, con sus negativas consecuencias en términos de seguridad (accidentes y vertidos tóxicos a los ríos), medio ambiente (contaminación atmosférica,

ruido y alteración del paisaje) y economía (el turismo no es compatible con un tráfico intenso de vehículos pesados). Consecuencias negativas para el valle de Aspe pero también, no se olvide, para el de Canfranc.

Francia ha apostado por desviar mercancías de la carretera al ferrocarril y ve con temor cómo se construyen en España tres autovías hacia el túnel internacional (Sagunto-Jaca, Lérida-Huesca y Pamplona-Jaca). Cuando estén terminadas, el número de camiones que atravesarán cada día el Somport podría ser de entre mil y dos mil. Ese riesgo, inaceptable para nuestros vecinos, era la principal palanca para hacer cambiar su tradicional desinterés por el Canfranc. Así lo adelantamos en el “Pacto del Somport” que alcaldes y organizaciones sociales de uno y otro lado firmamos en marzo de 1999, defendiendo la consideración del eje Valencia-Burdeos como mixto de carretera y ferrocarril en su tramo pirenaico, debiéndose utilizar el segundo para el tránsito de mercancías, para lo que era preciso reabrir el Canfranc.

Y así lo entendieron los ministros de Fomento (español) y Equipamiento (francés), Álvarez-Cascos y Gayssot, cuando en 2000 acordaron reabrir la línea y estudiar la posibilidad de implantar un peaje para los camiones, no tanto para recaudar fondos como para animar a los transportistas a utilizar el ferrocarril en esta ruta de montaña.

Fallida aquella oportunidad, Alain Rousset había conseguido involucrar, aunque sea tímidamente por ahora, al gobierno central francés, a la SNCF y a RFF (equivalentes a nuestros Renfe y ADIF) en el inicio de un camino que puede conducir a la reapertura del Canfranc en un plazo de entre cuatro y siete años. Y vino a Zaragoza para buscar la complicidad de Iglesias. Pero Marcelino dijo no.

Luis Granell Pérez
Representante de la Fundación Ecología y Desarrollo en Crefco