

“Tenemos que seguir vigilantes para conseguir la reapertura del Canfranc”

Crefco convoca una concentración el domingo en la estación internacional

La Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) ha convocado para el próximo domingo día 15 la concentración que realiza todos los años en la estación internacional de Canfranc, para pedir la reapertura y modernización de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau. Se da la circunstancia de que, este año, la Coordinadora cumple 25. Por ese motivo la concentración, además de ser un acto reivindicativo, será un homenaje a las personas, organizaciones y entidades que antes del nacimiento de Crefco (1993) reivindicaron también esta comunicación ferroviaria con el norte de Europa y, también, un reconocimiento a todos los ciudadanos que a lo largo de este cuarto de siglo han secundado las movilizaciones convocadas por esta organización que engloba a sindicatos, grupos ecologistas, asociaciones vecinales y ciclistas, etc. “Sin su presencia y participación en Canfranc o allí donde les hemos ido convocando (Zaragoza, Pau, Ayerbe, Bedous, etc.) Crefco no representaría nada y la reapertura no sería una posibilidad real a corto plazo, como parece que puede serlo ahora”, ha manifestado Javier Garrido, portavoz de la Coordinadora.

Por este motivo el eslogan elegido para de la jornada del domingo es: “El Canfranc, la lucha de un pueblo”. Se ha invitado especialmente al SIPA (asociación integrada en Crefco) que organizó la primera movilización en 1975, a los sindicatos y partidos políticos que convocaron las de 1977 y 78, así como a los ayuntamientos de la línea y a la FAMCP, pues ellos fueron protagonistas, en 1988, de la mayor movilización por la reapertura habida hasta la fecha. El consejero de Vertebración del Territorio de la DGA ha anunciado su presencia el domingo en los actos de Canfranc.

La concentración va a desarrollarse este año en un ambiente de moderado optimismo por el impulso que recibió la reapertura cuando la región Nueva Aquitania reabrió 25 kilómetros de vía férrea. Desde el verano de 2016 los trenes franceses llegan ya a Bedous, separada de la estación internacional por solo 33 kilómetros. También gracias al empeño de Alain Rousset, presidente de la vecina región francesa, se puso en marcha el grupo cuatripartito, del que forman parte además de Aragón los gobiernos centrales de España y Francia, que consiguió fondos de la Unión Europea para la realización de estudios y proyectos sobre la reapertura, que tienen un coste total de 15 millones de euros. También ha contribuido a ese optimismo el comienzo de las obras de actuación urbanística en la plataforma de la estación de Canfranc que, aunque no estén vinculadas a la recuperación del tráfico internacional, es evidente que esos planes se verían muy beneficiados por ella. Finalmente, que la Comisión haya preseleccionado la reapertura de este ferrocarril entre los proyectos que podrían recibir fondos europeos entre 2020 y 2027, es otro motivo para la esperanza.

Pero en Crefco no quieren que ese optimismo pueda hacer pensar que todo está conseguido, ya que falta lo fundamental: el acuerdo formal entre España y Francia. “Incluso en ese caso tendríamos que seguir vigilantes —ha indicado Javier Garrido—

pues tenemos grabado a fuego en nuestra memoria aquel acuerdo de ambos gobiernos en la cumbre de Santander del año 2000, que decía que el Canfranc se reabría antes de 2006, que quedó en nada cuando el Gobierno francés anunció que se volvía atrás y precisamente el mismo día en que se inauguraba el túnel carretero de Somport”.

Actualmente dicho túnel es atravesado diariamente, de media, por 362 camiones que deben transitar por las carreteras de los valles de Canfranc y Aspe, este último especialmente angosto, creando problemas de todo tipo a la población allí asentada, que ve peligrar por esta causa su principal medio de vida que es el turismo relacionado con la naturaleza. La ampliación de esas carreteras solo ocasionaría el incremento de dicho tráfico y, con ello, el agravamiento del problema.

Corregir el actual desequilibrio, que Crefco considera desmesurado, entre la carretera y el ferrocarril en el transporte de mercancías a través de la frontera hispano-francesa, es uno de los principales objetivos de la reapertura del Canfranc en opinión de Crefco. Según señalan, acudiendo a las cifras del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, cada año esa frontera es atravesada por casi 100 millones de toneladas de mercancías (98,4 en 2015, último del que se tienen cifras oficiales) que viajan en camión (más de 21000 camiones al día), mientras que solo 3,7 millones de toneladas lo hacen en tren. Las consecuencias desde el punto de vista medioambiental (emisiones de CO₂ y partículas diesel), de seguridad (accidentes) y energético (elevado consumo de combustibles fósiles) son evidentes.

En Aragón el interés por la reapertura del Canfranc es también económico, puesto que las empresas radicadas en nuestra región que importan y exportan productos por ferrocarril se ven obligadas a utilizar itinerarios mucho más largos para pasar por Port-Bou o Irún donde, además, hay que trasbordar las mercancías por el diferente ancho de vía en España y Francia. En el camino, esos trenes atraviesan zonas con elevado tráfico de viajeros (cercanías) que penaliza el de trenes mercantes, alargando los tiempos de viaje. Importantes empresas se ven obligadas en la actualidad a utilizar la carretera por estas causas. Si el Canfranc se reabre será con ancho de vía estándar europeo hasta Zaragoza, con lo que muchos de los actuales inconvenientes con que tropiezan las empresas aragonesas desaparecerían.

“Otro tema que nos preocupa —ha señalado el portavoz de Crefco— es que, justo en este momento, se haya resucitado la idea de la Travesía Central del Pirineo, porque ni la demanda existente o previsible en las próximas décadas justifica la inversión, ni en Francia se contempla esta hipótesis. Hablar de un ferrocarril que, teniendo en cuenta que exigiría perforar un túnel de más de 40 kilómetros, costaría decenas de miles de millones de euros, justo cuando acaba de quebrar por falta de tráfico la empresa que construyó la línea internacional Figueras-Perpignan, que incluye un túnel de solo 10 km, es un despropósito que lo único que puede conseguir es que vuelva a retrasarse la opción más sensata y la única viable, que es reabrir el Canfranc”. Se calcula que el coste de dicha reapertura sería de unos 500 millones de euros, entre los dos países. La línea resultante, a pesar de ser de vía única, tendría una capacidad de entre 1,5 y 3 millones de toneladas. “En la opción máxima, con electrificación y ERTMS, el Canfranc sería capaz de mover casi las mismas mercancías que transitan ahora por todos los pasos ferroviarios del

Pirineo, incluido el túnel de Pertús. O sea, que con el Canfranc tendríamos capacidad sobrada para varias décadas”, concluye Javier Garrido.

El programa del domingo incluye un photo-call que funcionará desde la llegada del tren de Zaragoza, a las 10,30 h., en la entrada a la estación. La idea es que todo el que quiera pueda hacerse una foto con el fondo del edificio histórico aún con vías ferroviarias, porque estas van a desaparecer dentro de unos meses. A las 12, en el aparcamiento situado junto a la boca del túnel internacional, tendrá lugar el acto central, terminado el cual Crefco y la organización francesa Creloc ofrecerán a los asistentes un brindis con cava español y champagne francés con motivo de su 25 aniversario. Finalmente se quiere hacer una foto de grupo con la estación, tal y como está ahora, de fondo.

Contacto: Javier Garrido Andrés (portavoz de Crefco) en el 628 213 017.