

HOY ARAGÓN

“Ves cosas y dices, ¿por qué? Pero yo sueño cosas que nunca fueron y digo, ¿por qué no? George Bernard Shaw (escritor irlandés, 1856-1950)”

Foro Heraldo



¿ES RAZONABLE
REABRIR EL CANFRANC?

ROBERT CLARACO

CONSULTOR ESPECIALIZADO EN FERROCARRIL Y TRANSPORTES

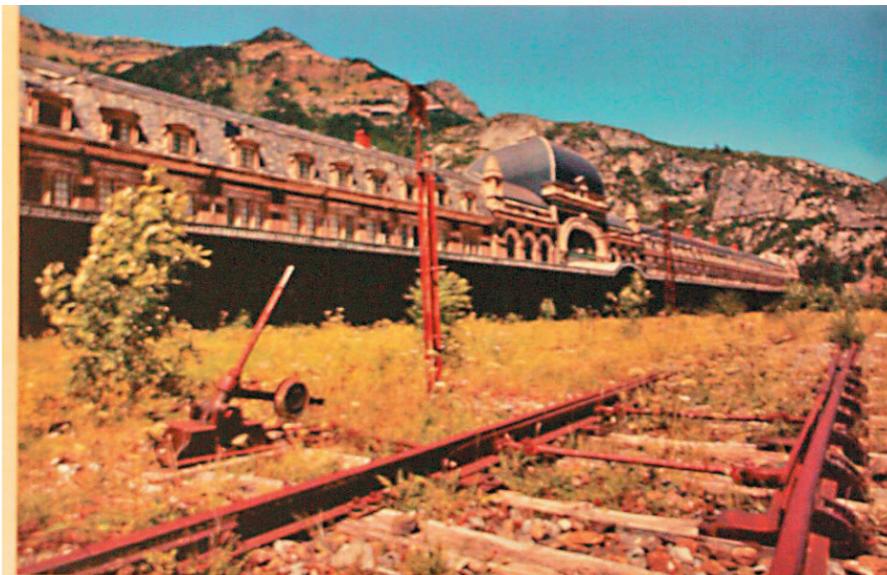
“El Canfranc es imprescindible y no podemos permitirnos el lujo de no recuperarlo por sólo 87 millones de euros”

La reapertura del Canfranc, que se ha constituido desde hace 36 años como uno de los proyectos centrales en la estrategia de desarrollo de la Comunidad, fue el pasado jueves protagonista de un nuevo Foro Heraldo. Tras una década de postergamiento ante el influjo de nuevas ideas, como la Travesía Central, el Canfranc ha recobrado fuerza por varios motivos. Entre ellos figura el interés de Eurotunnel -la empresa que gestiona el paso bajo el Canal de La Mancha- por recuperar la histórica infraestructura para crear un eje de transporte de largo recorrido y la aparición de varios estudios que acreditan la viabilidad de la reapertura.

De esos informes, el último, y más sorprendente por lo positivo de sus resultados, es el realizado por el gabinete de Robert Claraco. El consultor francés, que fue presentado por el director de HERALDO, Guillermo Fatás, explicó las líneas maestras de su estudio, que analizan la oportunidad de la reapertura en relación con el escenario actual y futuro del transporte, los costes que tendría su ejecución y el modelo de gestión que resultaría rentable. El creciente costo de los carburantes y los problemas medioambientales y de saturación del transporte por carretera son poderosas razones para establecer un paso ferroviario por el centro de la cordillera. ¿Por qué el Canfranc y no otro? Esencialmente, porque es la opción más rápida (en dos años estaría funcionando), no choca con otros proyectos en marcha, como el túnel Figueras-Perpinán, es técnicamente factible (no presenta ningún problema irresoluble con las pendientes, las curvas o los gálibos, como se ha dicho a veces), y porque, según Claraco, sólo valdría 87,6 millones de euros (la Travesía Central tiene un coste estimado de 6.500 millones) y tiene capacidad suficiente para ser rentable. “El Canfranc es imprescindible y no podemos permitirnos el lujo de no recuperarlo por ese coste”, señala.

HERALDO: Con su estudio, la reapertura parece convincente, pero Francia sigue cerrada. Fomento no es muy entusiasta pero no dice que no. Aragón, en términos generales, sueña con reabrir el Canfranc. ¿A quién hay que tocar?

Robert Claraco: El problema es que el ferrocarril no funciona en Francia ni España. Nadie cree en el transporte de carga por tren porque plantea muchos problemas al usuario. La Renfe francesa, la SNCF, quiere ser rentable. Tiene como objetivos quedarse con la gestión de infraestructuras a cuenta de RFF, la compañía francesa análoga al ADIF, y, si el dinero se lo permite, conservar la red de alta velocidad. Después, si puede, quiere conservar el tráfico en regiones ren-



CANFI



Robert Claraco, durante el encuentro celebrado en el hotel Palafox. MARÍA TORRES-SOLANOT

“La reapertura de la línea entre el norte de Aragón y el sur de Francia ayudaría a crear riqueza y a mantener población”

“El Canfranc es el ferrocarril de hoy que debe tirar de los proyectos del mañana. No implica competencia con otras obras; es el arranque”

tables. Para llegar a eso está recortando todo lo demás, mercancías incluidas. Y no se va a comprometer en recuperar líneas cerradas. Se podría hablar con los ministros y decirles “nos echáis 87 millones para el Canfranc, justificáis que habéis permeabilizado los Pirineos y tapáis la boca a todos”. Pero no podemos ir en ese sentido si el Canfranc es un arranque para proyectos más ambiciosos. Y está claro que debemos presionar en conjunto, pero, al igual que vi el apoyo de la DGA hace tiempo, hoy la veo un poco fría con el Canfranc. Las Comunidades no pueden asumir lo que dicen los Gobiernos de que es un proyecto regional; que algo sea regional no quiere decir que el Estado no participe en ello. Las dos regiones deben hacerse cargo del proyecto, pero siempre con referencia al Estado. Canfranc es parte integrante de un proyecto europeo y no se puede separar de las líneas estratégicas entre Francia y España.

HA: ¿Cabe la posibilidad de que una empresa de capital mixto hispano-francés, participada por los gobiernos regionales, reabra y explote la línea del Canfranc?

R. C.: La gestión sería un poco complicada. En Francia, hay unos niveles de tarifa de usos de las infraestructuras que políticamente se han puesto casi gratis para estas líneas, para hacer pagar muy caro el recorrido en las líneas de fuerte tráfico. Pongo un ejemplo: Opel saca un tren desde Zaragoza con destino Dusseldorf. Ese tren a la línea de Canfranc no le deja casi nada, pero hasta Dax deja un poco más, de Dax a Burdeos pasa a la tarifa B y después, hasta el norte de Francia, a la A. Al final, se llega a una cifra muy interesante para SNCF que estaría generada por una línea que no rinde, pero que sin ella no hay tren. ¿Una participación de empresarios privados para abrir el Canfranc? Puede ser, pero hablamos de 87 millones de euros, que tampoco hace falta montar la mundial. Con ese nivel de inversión, la cuestión es política. No nos podemos complicar por 87 millones. Basta con que la colectividad esté comprometida y que después cada uno asuma su rentabilidad en el eje. Prefero que lo haga SNCF o Renfe.

HA: El gran problema está en París, que está muy lejos del sur de Francia y de España. ¿Qué se podría hacer para llevar la cuestión de la reapertura hasta París?

R. C.: En París tenemos alguna oportunidad. Está Eurotunnel y sus pequeños accionistas, aunque eso puede explicarlo mejor su representante, Daniel Bondía.

D. Bondía: Estamos empeñados en organizar en París una reunión de presentación de este tema con políticos, financieros y clientes potenciales. Queremos integrar Eurotunnel en una gran red europea de carga con líneas comerciales rentables. El Canfranc no es sólo un problema regional, es un problema para las economías espa-