



Una nutrida representación de líderes políticos e institucionales, así como de empresarios y colectivos sociales, siguieron con interés la intervención de Claraco. MARÍA TORRES SOLANOT

“El potencial logístico de Zaragoza necesita el tren”

J. Arbiol: El transporte está abocado a la intermodalidad, sobre todo con la perspectiva de precios para el carburante. El Canfranc puede ser un gran paso para desarrollarnos como centro logístico, pero hay que mejorar las condiciones del ferrocarril para que sea fiable al empresario.

R. C.: El ferrocarril puede crecer únicamente si se convierte en una empresa de servicio al cliente y, sobre todo, al transportista. El ferrocarril funcionará cuando los transportistas por carretera tengan trenes para ellos. Debemos traer la flexibilidad, fiabilidad, puntualidad y velocidad del camión al ferrocarril y por eso no veo otro concepto más que el tren como una cinta transportadora entre nodos logísticos intermodales.

J. Ferrer: El Canfranc había sido hasta ahora una cuestión más romántica que técnica y económica y el tema es cómo convertirlo en una cuestión de infraestructura, posible, necesaria y rentable. ¿Qué es lo que tenemos que hacer en Francia?

R. C.: Ahora estamos avanzando un poco, tenemos unos asideros a los que agarrarnos. Crefo y Creloc han obrado muy bien en España y han sido recibidos en el Ministerio y en la Moncloa. Con el apoyo de

Eurotunnel vamos a ver como podemos imponer a Francia recibimos de la misma manera. Con ese apoyo y otros tenemos que invertir esas relaciones. Sería bueno que se unieran los esfuerzos de presión del Canfranc y la Travesía Central.

F. Gil: ¿No habría que potenciar una más estrecha comunión de Aragón y Aquitania para constituir un grupo de presión conjunto? ¿Le preocupa la presión ecologista contraria al Canfranc en el Aspe?

R. C.: Para subir una tonelada por el Canfranc hacen falta 8,5 kilovatios eléctricos por tren o 13,3 kw térmicos por camión. Sería cambiar energía sucia por menos cantidad de energía limpia. El problema es que en Francia hay algunos que están contra todo, contra la carretera y contra el ferrocarril, sin lógica alguna. Pero la instalación ferroviaria existe y si la reabrimos como está no requiere estudio medioambiental ni encuesta de utilidad pública. En la idea de juntarnos para hacer presión, no inventaremos nada.

J. Barbeira: ¿Se considera la posibilidad de instalar ancho de vía español entre Canfranc y Oloron?

R. C.: El proyecto es poner ancho europeo de Zaragoza a Oloron. Lo más importante

es que a los apartaderos de las empresas llegue ese ancho europeo. Si llegamos cerca de una fábrica, pero falta un kilómetro de ancho europeo no resolvemos el problema. Si hay una fábrica muy interesada, debemos ver también cómo llegar con el ancho europeo hasta cargar en su fábrica.

L. Bello: Me alegra que, por fin, se empiece a ver que la reapertura es viable económicamente e importante para todos. En

“El problema es que en Francia hay algunos que están contra todo, sin lógica alguna. Pero la instalación existe y no requiere estudio ambiental”

Aragón, hemos apostado fuerte por Pla-Za, pero no podemos esperar 25 ó 30 años a que tenga una salida ferroviaria. Por eso, creo que el Canfranc sería una solución interesantísima. Y pienso también que debemos seguir presionando, porque los catalanes, los vascos, así como los valencianos están creando sus lobbys para que esas travesías vayan por otro lado. Además, la

línea contará con ancho de vía internacional, por lo que se podría desviar por ella parte de los tráficos que están pasando por Irún y Port Bou. Sería una buena forma de poner en valor la plataforma logística.

C. Oehling: Estoy convencido de que la solución del Canfranc no es la definitiva. Más bien, es un parche. Pero para cruzar el río hay que tender un puente, quizás incluso una liana, pero hay que cruzarlo. Y la reapertura puede ser la base para soluciones mucho más definitivas y estratégicas, a nivel no solamente aragonés, sino nacional. Y creo que estamos ante un proyecto viable, socialmente necesario y territorialmente estratégico. Pero, ante este sueño que queremos hacer realidad, tenemos que empezar a introducir coraje a los políticos, los empresarios y la sociedad.

V. López: La gran pregunta que preside este foro es si es razonable reabrir el Canfranc, y está claro que sí. Pero el problema es cómo. Desde el tejido social, estamos muy en serio y tenemos claro que es un tema internacional. El problema radica en quién toma la iniciativa. Los empresarios no pueden y nosotros tampoco. Debe ser el Gobierno aragonés el que vaya a la cabeza y detrás iremos todos apoyándole.



“El movimiento ecologista francés se opone a la reapertura del Canfranc. Quizás habría que constituir un grupo de presión conjunta en los dos países”

FERNANDO GIL
Presidente de Caja Inmaculada



“Hay que seguir presionando porque Pla-Za no puede esperar 30 años para tener una salida ferroviaria. Canfranc es una solución interesantísima”

LUIS BELLO
Comisiones Obreras



“El Canfranc no es la solución definitiva, pero hay que cruzar el río, aunque sea con una liana. Y para ello hay que infundir coraje a los políticos”

CARLOS OEHLING
Empresario



“El paso por Canfranc es ahora una necesidad -no sólo para la economía aragonesa, sino para la española-, pero tiene que convertirse en una realidad”

JESÚS ARBIOL
Presidente de Tradime-Aragón



“Canfranc es un problema para la economía española y para la francesa, pero también para la europea. Si se resolviera, ayudaría a construir Europa”

DANIEL BONDÍA
Pequeños Accionistas de Eurotunnel



“Aquitania dispone de 60 millones para la reapertura. ¿Por qué no poner ese dinero junto a otra aportación de la DGA para empezar la infraestructura?”

ALAIN CAZENEVE
Creloc