



Carta a Juan Ángel Mairal

Sr. D. Juan Ángel Mairal Lacoma

Director del Gabinete del secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación

Ministerio de Fomento. Paseo de la Castellana, 67

28071 - Madrid

Zaragoza, 18 de febrero de 2008.

Estimado Sr. Mairal:

Respondo a su carta del 24 de enero pasado, en la que me informa de la última reunión del grupo de trabajo hispano-francés sobre el ferrocarril de Canfranc. Me permitirá que me sorprenda de que lo que más destaque usted de la misma sea que "la representante de Aquitania..., agradeció a España ser el verdadero motor de la reapertura". Me sorprende porque, si bien es cierto que lo fue en el pasado, no parece serlo precisamente ahora, cuando nuestro Gobierno ha paralizado tres de los cuatro proyectos de modernización de la línea Huesca-Canfranc, precisamente cuando Francia va a modernizar el tramo Pau-Olorón y a reabrir el Olorón-Bedous.

No obstante, me quedo con (y comparto) su afirmación de que "para el Gobierno de España esta reapertura es de importancia nacional".

Claro que las dudas vuelven a surgirme en el párrafo siguiente, en el que afirma que van a invertirse más de 90 millones de euros en la línea, "sin contar con el nuevo trazado entre Huesca y Caldearenas". Porque, vamos a ver, si excluimos este punto (y es de suponer que también el que afecta a la variante de Huesca, ya en servicio), solo nos quedan tres epígrafes de los que menciona en su carta: la "renovación integral entre Caldearenas y Jaca", que recientemente ha sido licitada en 13 M€; las "actuaciones de mantenimiento y mejora del resto del trazado" que, vista la inversión efectuada en los años 2003 y 2004 (la mayor en la historia reciente del Canfranc), como mucho supondrían 10 M€; y "la recuperación de la histórica estación de Canfranc", que no puede contabilizarse porque se efectúa con cargo a la futura venta de suelos ferroviarios sobrantes. La suma de estas cantidades nos da solo 23 M€ y, la verdad, no parece creíble que la construcción de la nueva estación de Canfranc (y eso si no se hace también con cargo a las mencionadas plusvalías) o la supresión de pasos a nivel que menciona más adelante vayan a suponer 67 M€.

¿Cómo explica, señor Mairal, que el ADIF haya sacado a licitación el tramo Caldearenas-Jaca por 13 M€, cuando el proyecto de modernización elaborado por GPO Ingeniería S.A. en 2004 la evaluaba en 28,1 M€? La explicación que deducimos nosotros, a partir de los detalles que nos facilita en su carta, es que tan solo se va a proceder a renovar la vía (y a mejorar la estación de Sabiñánigo y el apeadero de Caldearenas) pero manteniendo el trazado actual. Ello supone que, a pesar de la mejora, no podrá incrementarse la velocidad de itinerario que, en ese tramo, es de 70 km/h (de 60 entre Navasa y Jaca), con lo que los trenes no van a reducir sus actuales tiempos de viaje.

¿Cómo encaja usted esta evidente (y lamentable) reducción de los objetivos de modernización de este tramo, con la afirmación (que han hecho desde el Ministerio de Fomento y la Diputación General de Aragón) de que van a construir un nuevo trazado entre Huesca y Caldearenas, con un túnel de 10 km.? ¿Le parece lógico gastar más de 250 M€ en hacer un tramo nuevo en el que los trenes puedan circular, se supone, a 160 o 200 km/h, y que, a continuación, deban seguir por otro en el que no podrán superar los 70? ¿Le parece que esa es una velocidad de itinerario adecuada a su ambicioso proyecto de travesía central?

De todas estas reflexiones, y también de las apuntadas por la parte francesa a propósito de la posibilidad de utilizar la fórmula concesional para reabrir los 32 kilómetros que, en 2010, faltarán solo para que la de Canfranc pueda volver a ser una línea internacional, nos hubiera gustado hablar con el secretario de Estado, Sr. Morlán, en la entrevista que no nos ha concedido. Le confieso que este extremo no nos sorprende, pues sigue la tónica de los últimos años: de ser recibidos en la Moncloa por altos cargos de la Presidencia del Gobierno por encargo del propio Sr. Zapatero, pasamos a serlo por un secretario de Estado y, ahora, a que sea su director de Gabinete quien conteste a nuestras cartas. Lo que, no obstante y no tenga ninguna duda, le agradecemos.

Le saluda,

Benjamín Casanova Martín (Portavoz)

Nuevo teléfono: 669 930 171

Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón (CREFCO)

Envíe un mensaje a crefco@hotmail.es con preguntas o comentarios sobre este sitio Web.