



Sr. D. **Víctor Morlán Gracia**

Secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales

Ministerio de Fomento

Nuevos Ministerios. P.º de la Castellana, 67

28071 – Madrid

Zaragoza, 18 de junio de 2008.

Respetado secretario de Estado:

Como muy probablemente le habrán informado desde la Diputación General de Aragón, las Cortes de Aragón aprobaron por unanimidad en la sesión plenaria del pasado día 11 una proposición no de ley cuyo texto le transcribo a continuación:

"Las Cortes de Aragón, ante la próxima celebración del 80 aniversario de la inauguración del ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau, reiteran su apoyo a la reapertura de esta línea internacional al tráfico de viajeros y mercancías, e instan al Gobierno de Aragón a:

- 1.º Continuar las gestiones realizadas con el Gobierno de España para que éste asuma como cuestión de Estado la reapertura del Canfranc y, a su vez, la plantee con firmeza ante el Gobierno de Francia.
- 2.º Dirigirse al Gobierno central solicitando que saque a licitación cuanto antes la modernización de los tramos todavía pendientes en la parte española de la línea.
- 3.º Apoyar aquellos actos que desde las organizaciones sociales de Aragón se organicen para reivindicar la reapertura de la línea, con motivo de su aniversario."

Ante la próxima celebración en Zaragoza de una reunión hispano-francesa, queremos llamar su atención sobre el primero de esos puntos, en el que las Cortes de Aragón piden al Gobierno de España una postura distinta a la que ha mantenido hasta ahora, en opinión de esta Coordinadora. La reapertura del Canfranc no es una cuestión regional, como se asumió de hecho en la "cumbre" de 2004 en Zaragoza, ni tampoco una exigencia que nuestro país deba hacer ante el vecino "con la boca pequeña", sino cargado de razones y convencido de que es un objetivo fundamental para aumentar la parte del ferrocarril en el transporte de mercancías entre la península Ibérica y el norte de Europa, y, en consecuencia, para evitar la degradación del Pirineo; para proporcionar a Aragón la salida que necesita hacia Francia; y para crear un flujo de transporte ferroviario que "tire" de la demanda y justifique, dentro de varias décadas, la realización de la travesía central.

Si, como usted mismo ha afirmado reiteradamente, el Gobierno de España cree de verdad en la conveniencia de reabrir el Canfranc, el segundo punto de la proposición aprobada por las Cortes de Aragón adquiere un gran valor, al reclamar la modernización de todos los tramos de la línea pendientes: Alerre-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas y Jaca-Canfranc. Una modernización que deberá ser, cuando menos, del mismo nivel que la que se ha emprendido en el tramo Caldearenas-Jaca que, por cierto, es muy inferior a la que preveía el proyecto de 2004, lamentablemente arrumbado.

Cuando en Francia no se acepta la alternativa de Vignemale para el proyecto de TCP, la excusa del estudio de un nuevo trazado bajo la Sierra Caballera (injustificable en términos económicos, tanto para el tráfico de viajeros esperable en cualquier escenario, como para el volumen de carga que el Canfranc reabierto puede transportar) ha perdido toda justificación.

Suponemos que no ignora que el Gobierno central francés y el Consejo Regional de Aquitania están modernizando el tramo Pau-Olorón, y que dicho Consejo va a reabrir en 2010 a sus expensas el tramo Olorón-Bedous, con el objetivo de conseguir la recuperación total de la línea hasta Canfranc en el horizonte 2012-2013. En estas circunstancias, entendemos en Crefcó que el Ministerio de Fomento debe reconsiderar su anterior decisión y modernizar toda la parte española de la línea por su trazado actual, como reclaman las Cortes de Aragón, puesto que es la única posibilidad de restablecer en esa fecha el tráfico ferroviario entre Zaragoza, Canfranc y Pau.

A la espera de sus noticias, le saluda,

Benjamín Casanova Martín

Portavoz