



Sr. D. Alfonso Vicente Barra

Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Diputación General de Aragón

Edificio Pignatelli

50071 – Zaragoza

Zaragoza, a 12 de noviembre de 2008.

Muy señor mío:

Hemos tenido noticia de su intervención en el Internacional Rail Forum que estos días se desarrolla en la Institución Ferial de Madrid, en la que, refiriéndose al ferrocarril de Canfranc, lo calificó de "proyecto irrenunciable". También dijo (según la referencia de AragónDigital.es) que "he oído cifras que no coinciden con las que nosotros tenemos. La de 60 millones de euros me parece que no es real", así como que hay estudios que indican que la inversión a realizar para la reapertura sería de 250 millones de euros en cada lado del Pirineo.

Quiero agradecerle, en nombre de las organizaciones que integran Crecco, que públicamente considere "irrenunciable" la reapertura del Canfranc, porque las actuaciones al respecto de la DGA en los últimos años han marcado un claro distanciamiento de esta reivindicación, tan sentida por los aragoneses. Nos alegrará volver a tenerlos a nuestro lado.

En cuanto al coste de la reapertura, la cifra de 60 millones de euros se refiere exclusivamente al tramo Bedous-Canfranc, único que seguirá fuera de servicio cuando, en 2010, se reabra al tráfico el Olorón-Bedous, gracias a la inversión de 30 M€ que va a efectuar en el mismo el Consejo Regional de Aquitania. Supongo que no ignora que, de forma simultánea, dicho Consejo, el ministerio francés de *Équipement* y RFF van a invertir otros 45 millones en la modernización del tramo Pau-Olorón. Así que la reapertura de la parte francesa del Canfranc sería posible con tan solo 60 millones de euros. Aunque no es imprescindible, podría añadirse el coste de la electrificación de toda la línea, entre Pau y Canfranc, pero aun así queda muy lejos de la cifra apuntada por usted.

En cuanto a la parte española, permítame decirle que también se equivoca. Desde 2004 están en el Ministerio de Fomento los proyectos de la modernización de los tramos Huesca-Ayerbe (redactado por Sers Consultores en Ingeniería y Arquitectura), Ayerbe-Caldearenas (TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras, S.A.), Caldearenas-Jaca (GPO Ingeniería, S.A.) y Jaca-Canfranc (Saitex, S.A.) cuyo coste total se eleva a solo 139,9 millones de euros. Aunque añadiéramos la electrificación, seguiríamos lejos de los 250 millones que ayer apuntó usted en Madrid. Mucho más si aplicamos a todos los tramos la rebaja del 60% que Fomento ha conseguido en el Caldearenas-Jaca, a costa de reducir la modernización a una simple renovación de vía.

Y no vale la excusa de que piensan en un nuevo trazado, porque si aceptáramos la innecesaria propuesta de perforar un túnel bajo la Sierra Caballera, tendría usted que añadir mil millones a sus previsiones.

Quede claro, pues, que lo que costaría 60 millones es reabrir el tramo Bedous Canfranc para explotar la línea con tracción diesel. De ahí que el Consejo Regional de Aquitania, sabedor de lo difícil que es sacarle dinero a su gobierno central, haya sugerido la posibilidad de compartir ese coste con la DGA. Así que, si de verdad quieren convertir en realidad este "proyecto irrenunciable", lo tienen fácil: Por la mitad de lo que les han costado cinco kilómetros de autopista entre Villafranca y El Burgo de Ebro, podríamos ver a los trenes franceses asomar de nuevo por el túnel de Canfranc.

Le saluda cordialmente,

Benjamín Casanova Martín

Portavoz de Crecco