

El Eurotúnel ve en el Canfranc el mejor paso pirenaico para una gran red de carga

La reapertura sería más rápida, barata y rentable que la Travesía Central, el Figueras-Perpiñán y el Vitoria-Dax.



Fotógrafo: MARÍA TORRES-SOLANOT
Robert Claraco, durante su exposición de ayer

CARLOS VILLANOVA. Zaragoza | La reapertura del Canfranc no interesa sólo en Aragón o Aquitania, ni se trata de un proyecto utópico o carente de viabilidad económica. Muy al contrario, el restablecimiento de la conexión internacional hasta Olorón "supone la opción más rápida, barata, rentable y factible" de cuantas se encuentran en obras o proyecto para permeabilizar el Pirineo y constituir parte de una gran red de transporte ferroviario europeo, desde Algeciras hasta Gran Bretaña. Así lo expuso ayer Daniel Bondía, representante de la Asociación de Defensa de los Accionistas del .

Eurotúnel (ADACTE), entidad integrante de la administración y gestión de la infraestructura francobritánica, durante una jornada sobre la reapertura del Canfranc celebrada en la sede de la Confederación de Empresarios de Zaragoza (CEZ).

Bondía explicó a una audiencia compuesta fundamentalmente por representantes de las principales empresas aragonesas que la nueva administración del Eurotúnel ha cambiado la estrategia inicial de negocio y ha optado por incentivar nuevas líneas de transporte transeuropeo que aporten más usuarios al paso construido en 1994 bajo el Canal de la Mancha. En ese sentido, destacó su deseo de establecer grandes redes ferroviarias "de hasta 1.000 kilómetros de longitud", una de las cuales debe penetrar en la Península Ibérica. "Ahora tenemos clientes españoles que llegan hasta el eurotúnel por carretera, como el camión diez millones, que venía desde Andalucía, con un gasto creciente en peajes de autopistas y gasolina y que usarían el tren si existiera esa opción con un mínimo de garantía y calidad".

El portavoz de ADACTE informó que la empresa francobritánica está "buscando entradas en España". "Nos da igual si es por Cataluña, con la línea Figueras-Perpiñán (actualmente en construcción), por el País Vasco, con la Vitoria-Dax, o por Aragón, con el Canfranc o la Travesía Central", añadió, aunque a continuación plasmó una serie de razonamientos que de los que se deduce con rotundidad que la opción del Canfranc es, a su juicio, la más interesante desde el punto de vista de la rentabilidad económica y la eficacia empresarial.

Poca inversión y más eficacia

El propio eurotúnel fue el ejemplo principal que puso Bondía de los problemas que originan las grandes obras de infraestructura cuya amortización no está bien planificada. El paso bajo el Atlántico, construido por capital privado, costó 15.000 millones de euros. "Estamos pagando 450 millones al año de intereses y acumulamos 9.000 de deuda", enfatizó. Con esos parámetros, dijo, la Travesía Central, que se estima en 6.000 millones, dejaría intereses "de 200 millones al año". ¿Qué administración o qué empresa está dispuesto a asumir eso ahora, que la Unión Europea y países miembros como Francia recortan sus proyectos y presupuestos? ¿Qué peajes habría que cobrar y qué volumen de carga sería necesario para sanear las cuentas?.

Frente a esas dudas, Bondía resaltó que, de acuerdo al informe de Robert Claraco, la reapertura del Canfranc costaría únicamente 100 millones de euros, gracias a que se aprovechan infraestructuras existentes. Además, la línea podría estar en funcionamiento en dos años, mientras que la Travesía no será una realidad antes de treinta. Por lo que respecta a la Figueras-Perpiñán, no se espera que sea operativa antes de 2010, y en la Vitoria-Dax se trabaja con el horizonte 2020.

Además, recordó que aprovechar la opción que brinda el Canfranc supone adelantarse a todos sus competidores y atraer a la plataforma logística de Zaragoza a las empresas que utilizan el ferrocarril. De otra forma, aseveró, será darle ventaja a plataformas similares que se están planeando en Vitoria, Lérida o Tarragona.

Sin problemas técnicos

El acto principal de la reunión, organizada por las asociaciones empresariales aragonesas, la Cámara de Comercio de Zaragoza, la Feria de Muestras y la coordinadora por la reapertura Crefco, fue la presentación del estudio de viabilidad técnico-económica de la línea realizado por el consultor francés Robert Claraco. El informe, que ya fue dado a conocer en Burdeos hace unos meses, establece que esa inversión de 100 millones permitiría poner en marcha el trayecto ahora abandonado y hacerlo rentable con el paso de 1,5 millones de toneladas de carga anuales. La capacidad máxima de transporte se cifra en cuatro millones al año. Claraco, junto a otros intervinientes, desmintió "los mitos" que circulan sobre los problemas técnicos del Canfranc y aseguró que sus túneles tienen gálibo suficiente y que en Suiza hay corredores con pendientes mayores que funcionan sin problemas.

