

FORO HERALDO

HERALDO
DE ARAGÓN

Partidos, sindicatos y empresarios de Aragón hacen frente común y exigen reabrir el Canfranc

La reapertura del Canfranc, que se ha constituido desde hace 36 años como uno de los proyectos centrales en la estrategia de desarrollo de la Comunidad, fue el pasado jueves protagonista de un nuevo FORO HERALDO.



Fotógrafo: MARÍA TORRES-SOLANOT

El consultor francés Robert Claraco expuso las conclusiones de su estudio, que demuestra la viabilidad del Canfranc

R. GOYENECHÉ/C. VILLANOVA. Zaragoza | La reapertura del Canfranc, que se ha constituido desde hace 36 años como uno de los proyectos centrales en la estrategia de desarrollo de la Comunidad, fue el pasado jueves protagonista de un nuevo Foro Heraldo. Tras una década de postergamiento ante el influjo de nuevas ideas, como la Travesía Central, el Canfranc ha recobrado fuerza por varios motivos. Entre ellos figura el interés de Eurotunnel -la empresa que gestiona el paso bajo el Canal de La Mancha- por recuperar la histórica infraestructura para crear un eje de transporte de largo recorrido y la aparición de varios estudios que acreditan la viabilidad de la reapertura.

De esos informes, el último, y más sorprendente por lo positivo de sus resultados, **es el realizado por el gabinete de Robert Claraco. El consultor francés, que fue presentado por el director de HERALDO, Guillermo Fatás, explicó las líneas maestras de su estudio, que analizan la oportunidad de la reapertura** en relación con el escenario actual y futuro del transporte, los costes que tendría su ejecución y el modelo de gestión que resultaría rentable. El creciente costo de los carburantes y los problemas medioambientales y de saturación del transporte por carretera son poderosas razones para establecer un paso ferroviario por el centro de la cordillera. ¿Por qué el Canfranc y no otro? Esencialmente, porque es la opción más rápida (en dos años estaría funcionando), no choca con otros proyectos en marcha, como el túnel Figueras-Perpinán, es técnicamente factible (no presenta ningún problema irresoluble con las pendientes, las curvas o los gálipos, como se ha dicho a veces), y porque, según Claraco, sólo valdría 87,6 millones de euros (la Travesía Central tiene un coste estimado de 6.500 millones) y tiene capacidad suficiente para ser rentable. "El Canfranc es imprescindible y no podemos permitirnos el lujo de no recuperarlo por ese coste", señala.

HERALDO: Con su estudio, la reapertura parece convincente, pero Francia sigue cerrada. Fomento no es muy entusiasta pero no dice que no. Aragón, en términos generales, sueña con reabrir el Canfranc. ¿A quién hay que tocar?.

Robert Claraco: El problema es que el ferrocarril no funciona en Francia ni España. Nadie cree en el transporte de carga por tren porque plantea muchos problemas al usuario. La Renfe francesa, la SNCF, quiere ser rentable. Tiene como objetivos quedarse con la gestión de infraestructuras a cuenta de RFF, la compañía francesa análoga al ADIF, y, si el dinero se lo permite, conservar la red de alta velocidad. Después, si puede, quiere conservar el tráfico en regiones rentables. Para llegar a eso está recortando todo lo demás, mercancías incluidas. Y no se va a comprometer en recuperar líneas cerradas. Se podría hablar con los ministros y decirles "nos echáis 87 millones para el Canfranc, justificáis que habéis permeabilizado los Pirineos y tapáis la boca a todos". Pero no podemos ir en ese sentido si el Canfranc es un arranque para proyectos más ambiciosos. Y está claro que debemos presionar en conjunto, pero, al igual que vi el apoyo de la DGA hace tiempo, hoy la veo un poco fría con el Canfranc. Las Comunidades no pueden asumir lo que dicen los Gobiernos de que es un proyecto regional; que algo sea regional no quiere decir que el Estado no participe en ello. Las dos regiones deben hacerse cargo del proyecto, pero siempre con referencia al Estado. Canfranc es parte integrante de un proyecto europeo y no se puede separar de las líneas estratégicas entre Francia y España.

HA: ¿Cabe la posibilidad de que una empresa de capital mixto hispano-francés, participada por los gobiernos regionales, reabra y explote la línea del Canfranc?.

R. C.: La gestión sería un poco complicada. En Francia, hay unos niveles de tarifa de usos de las infraestructuras que políticamente se han puesto casi gratis para estas líneas, para hacer pagar muy caro el recorrido en las líneas de fuerte tráfico. Pongo un ejemplo: Opel saca un tren desde Zaragoza con destino Dusseldorf. Ese tren a la línea de Canfranc no le deja casi nada, pero hasta Dax deja un poco más, de Dax a Burdeos pasa a la tarifa B y después, hasta el norte de Francia, a la A. Al final, se llega a una cifra muy interesante para SNCF que estaría generada por una línea que no rinde, pero que sin ella no hay tren. ¿Una participación de empresarios privados para abrir el Canfranc? Puede ser, pero hablamos de 87 millones de euros, que tampoco hace falta montar la mundial. Con ese nivel de inversión, la cuestión es política. No nos podemos complicar por 87 millones. Basta con que la colectividad esté comprometida y que después cada uno asuma su rentabilidad en el eje. Prefiero que lo haga SNCF o Renfe.

HA: El gran problema está en París, que está muy lejos del sur de Francia y de España. ¿Qué se podría hacer para llevar la cuestión de la reapertura hasta París?.

R. C.: En París tenemos alguna oportunidad. Está Eurotunnel y sus pequeños accionistas, aunque eso puede explicarlo mejor su representante, Daniel Bondía.

D. Bondía: Estamos empeñados en organizar en París una reunión de presentación de este tema con políticos, financieros y clientes potenciales. Queremos integrar Eurotunnel en una gran red europea de carga con líneas comerciales rentables. El Canfranc no es sólo un problema regional, es un problema para las economías española, francesa y europea. Eurotunnel tiene clientes en España y otros en Francia que comercian con España, así que pensamos que abriendo el Canfranc podemos ofrecer un servicio a clientes en Valencia, pasando por Zaragoza, hasta Inglaterra. También hay que ver que Eurotunnel está cerca del corazón económico de Europa, la zona de Benelux, norte de Francia, Londres y Alemania. Y sólo falta poner en servicio 58 kilómetros con un coste de 87 millones. Mi asociación pondrá su logística al servicio de Creloc y Crefco para hablar con los políticos franceses y los representantes de Europa y de otros países interesados por el desarrollo en Europa de autopistas ferroviarias. Canfranc es un ejemplo de problemas regionales que, resolviéndolos, se ayuda a construir Europa.

"La reapertura es el mejor impulso para la Travesía Central"

R. C.: Hoy día, el ferrocarril es demasiado complejo. Y el ferrocarril en larga distancia debe ser una cinta transportadora con funcionamiento masivo, repetitivo y máxima sencillez. En esa cadena de transporte, el Canfranc primero, y después otro paso, sería esa cinta de transporte entre una zona de recogida en España, que es Zaragoza con Pla-Za y la Ciudad del Transporte, y otra ubicada en Calais. Zaragoza es un puerto seco ideal, se ve en todos los esquemas de desarrollo desde hace 30 años. Zaragoza es la cruz central logística de España pero necesita el Canfranc y la TCP.

HA: ¿Sería posible utilizar en el Canfranc el sistema de carretera rodante, con camiones montados en el tren?.

R. C.: La carretera rodante está pensada como un salto de obstáculo y eso sólo puede funcionar si no hay alternativa. Haz una carretera rodante por el túnel que quieras; si hay una carretera al lado, los camiones irán por ella. En el Montblanc y en Mont Cenis hay un tráfico transalpino importante porque está prohibido por ley cruzar Suiza y los camiones dan la vuelta por Francia para ir por carretera. Técnicamente, es posible. En el Canfranc hay gálibo para carretera rodante. Pero una carretera rodante transporta sólo un 25 % de carga útil. Con el precio de la energía, si por Canfranc caben 2 millones de toneladas, sólo se aprovecharía medio millón. Saldría demasiado caro.

HA: ¿Hace falta más impulso del empresariado aragonés para crear un grupo de presión que trabaje en París y Bruselas?.

R. C.: Lo importante, en el transporte de mercancías y en el Canfranc, es que el proyecto responda a lo que necesitan los empresarios para desarrollar su logística. Si los convencemos, estarán con nosotros. El empresariado está muy preocupado con el mercado y sus problemas, así que prefieren que sean otros, como los políticos, los que les ayuden en estos temas.

J. A. Biel: El Gobierno de Aragón no está frío con el Canfranc, y mucho menos después de saber que la reapertura costaría lo mismo que la línea Teruel-Cella. Lo que me preocupa es que este tema, que tiene mucho de sentimiento en esta Comunidad, se convierta exclusivamente en cuestión regional. La reapertura es una pieza de una idea más amplia que se llama la permeabilización de los Pirineos por Aragón, y ésa es una cuestión de Estado que nunca ha sido moneda de cambio internacional en el referente europeo, cuando se han negociado fondos europeos, estrategias económicas y políticas europeas. Y digo esto porque, salvo en Aragón, yo no veo más presiones sobre los Estados. Me da la impresión de que en Francia no se presiona lo suficiente a París. Tenemos que seguir presionando a los Estados, para que hagan de este tema una cuestión internacional.

F. García Vicente: ¿Comparte la visión de que Francia no está interesada en permeabilizar el Pirineo para evitarse competencia en la Europa del Este?.

R. C.: Es cierto, pero nuestra obligación es crear sinergias y desarrollarnos regionalmente en conjunto. Debemos atraer a los Estados, pero deben ser las regiones quienes tomen el proyecto de la mano.

"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. Crefco 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 recibirnos 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 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 tráfico 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. Pero, mientras a la Travesía Central se le asocian unos medios, unos recursos económicos y hasta una Fundación, para el Canfranc solamente sigue habiendo palabras, gestos, fotos... pero no dinero, ni estudios. Hace falta que desde Aragón se presione suficientemente frente a Madrid, para que desde Burdeos se presione suficientemente a París y, luego, algún día, los dos Gobiernos, los dos Estados puedan volver a poner en marcha este ferrocarril. Si no se hace así, nos tememos que no va a ser posible.

"El gran problema es convencer a París y a la SNCF"

Alain Cazenave: En mi opinión, hay que empujar desde el nivel regional. Y me doy cuenta aquí que, para tocar la puerta a París, hay que llamar al timbre en Zaragoza por la debilidad del poder regional en Francia. El presidente de Aquitania nos ha dicho muchas veces que está sólo para empujar la reapertura. ¡Pero hay dinero para reabrir! Hay 60 millones de euros del último pacto estado-región. Es un tesoro que no se utiliza y que debe invertirse en el Canfranc. ¿Por qué no poner este dinero con dinero aragonés y con dinero privado, para empezar a financiar la obra?.

J. M. Alonso: En primer lugar, quisiera expresar mi perplejidad porque poner en servicio una línea que es fundamental para el desarrollo de esta región cueste 87,6 millones, apenas un poco más de lo establecido para un campo de fútbol. Y en segundo, quisiera preguntar qué datos tiene para hablar de frialdad en la postura de la DGA.

R. C.: Lo digo porque cada vez que se habla, en los últimos tiempos, de permeabilizar los Pirineos se hace referencia a la travesía central y nunca al Canfranc. Para mí es cuestión de plazos y de marcar una hoja de ruta. El primer peldaño es la reapertura. A corto plazo está el Canfranc y es un arranque muy potente para el futuro. Si lo reabrimos y se colapsa tendremos un marcador que justifique la Travesía Central.

S. Ariste: Yo quería hacer una reflexión. Cómo es posible que estando detrás del Canfranc el Gobierno español, el aragonés, el Consejo Regional de Aquitania, teniendo el interés de una Asociación como Eurotúnel y de los empresarios aragoneses, teniendo el interés social y la posibilidad de participación de mucha gente y de muchos Ayuntamientos no seamos capaces de articular un instrumento ¿Es imprescindible la presencia del Estado francés?.

R. C.: Sí, sí, necesitamos a París. Eso es seguro. El problema, por decirlo de una forma abrupta, es cómo un Gobierno puede empujar un proyecto de ferrocarril cuando la SNCF, que gestiona la red, no cree en el ferrocarril. El problema es ése, en esencia.

J. Sánchez Farraces: Quería hacer unas precisiones, sobre todo, por las alusiones al Gobierno aragonés. Quisiera recordar que estamos toda la mañana hablando de 58 kilómetros que están todos íntegramente en el lado francés, ninguno en el español. Para mí, la línea empieza en Zaragoza y acaba en Pau. Y el Gobierno central ha demostrado suficientemente su confianza, con su inversión de más de 160 millones en el tramo Zaragoza-Huesca y otros 30 en la variante oscense; el Gobierno aragonés también, que junto a Fomento ha adjudicado ya la zona ferroviaria de Pla-Za por 114 millones; y Aquitania, que ha perdido 60 millones que podría haber invertido en otra cosa. La reapertura no es un problema de dinero, sino del escepticismo de la SNCF y la RFF en cuanto al modelo de explotación y de cómo esa reapertura les puede incidir en sus líneas. Y quisiera dejar claro también que el Canfranc, para la DGA, siempre ha sido la primera fase de la posible travesía central.

No hay contraposición entre ambos, son sinónimos, sinergias, proyectos complementarios y los dos se necesitan de una manera clara. La DGA quiere la Travesía Central y lógicamente quiere el Canfranc, así como una buena carretera por el Aspe, porque no podemos sobreponer unos proyectos sobre otros.

R. C. : Sus palabras tocan el corazón. No tenía duda de que Aragón estuviera por el proyecto pero todos necesitamos que se repitan cosas como éstas de vez en cuando. Sus palabras nos dan fuerza después de que haya faltado en los últimos meses un poco de ánimo y de que los colectivos sociales se hayan sentido un poco abandonados.