

Iglesias: "El Canfranc sólo se podrá reabrir si se hace la travesía central"

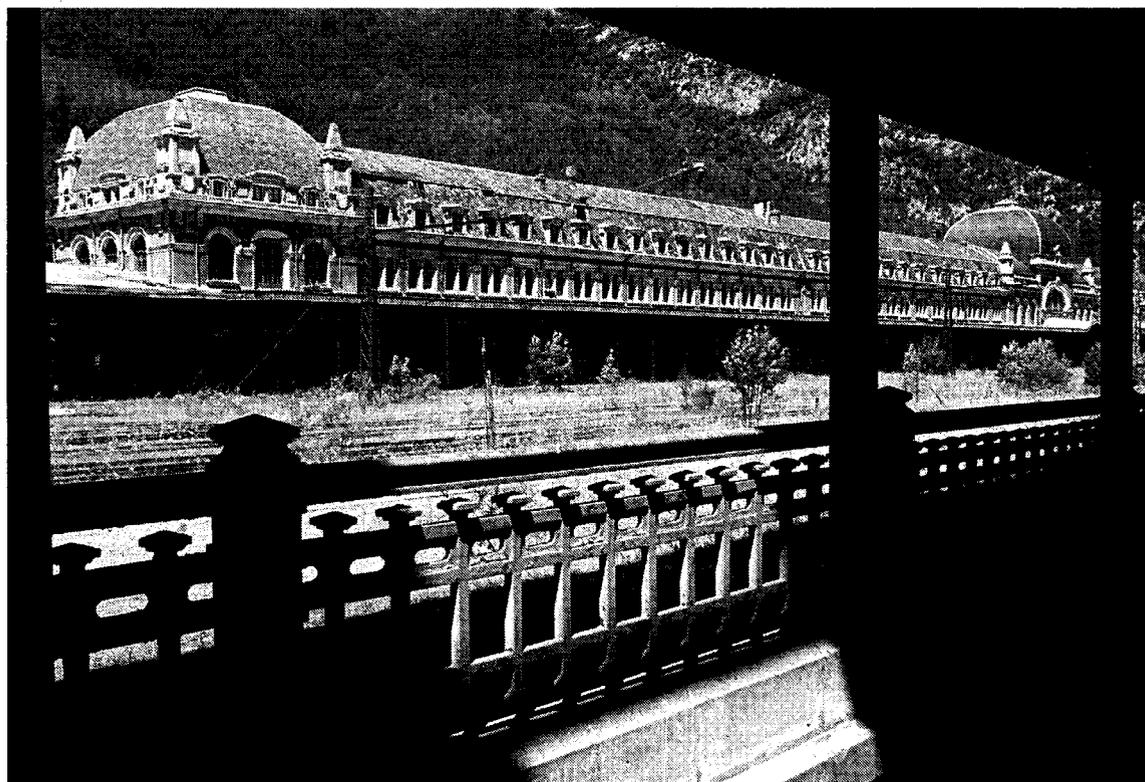
El presidente aragonés dice que el trazado común refuerza ambos proyectos

Fomento asegura que la renovación de la línea actual "se va a acelerar"

ZARAGOZA. Si el impulso a la travesía ferroviaria central del Pirineo ha sido la cara de la cumbre hispano-francesa de Zaragoza, la reducción de la reapertura del Canfranc a mero "proyecto de interés regional" ha sido la cruz. Los grupos de la oposición en Aragón coinciden con los defensores del Canfranc en que esta decisión supone en la práctica el "acta de defunción" de la línea internacional. En cambio, el presidente aragonés, Marcelino Iglesias, da la vuelta a la tortilla y sostiene que "sólo si se hace la travesía central se podrá reabrir el Canfranc".

Hasta ahora en Aragón siempre se había hecho el análisis a la inversa, en el sentido de que la reapertura de la línea Canfranc-Olorón podía ejecutarse en un corto plazo de unos tres años y sacar del eje carretero del Somport unos 3,5 millones de toneladas de mercancías al día. Sería la punta de lanza para abrir paso años después a la travesía central.

Es la tesis de la que partió la anterior comisaria europea de Transportes, Loyola de Palacio, para incluir ambos proyectos en las redes transeuropeas de transportes; es decir, en el esquema de conexiones prioritarias en la UE. Una tesis compartida con el anterior Gobierno francés de Lionel Jospin y asumida por el anterior ministro de Fomento español, Francisco Álvarez Cascos, lo que desembocó en compromisos conjuntos a favor de ambos proyectos en las cumbres de 2000 y 2001 en Santander y Perpiñán.



La estación de Canfranc, en una foto de archivo, se rehabilitará como hotel. JUAN CARLOS ARCOS

El convenio para rehabilitar la estación, a punto

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, volverá a Aragón dentro de unas semanas -podría el día 28 o el 29, o en su defecto después de Reyes- para suscribir el convenio que permitirá poner en marcha la rehabilitación de la antigua estación internacional de Canfranc y su entorno.

Ya se han dado todos los pasos previos a la firma del convenio. La DGA lo autorizó a principios de

mes en Consejo de Gobierno. El Ayuntamiento de Canfranc hizo lo propio en pleno, al igual que el consejo de Administración de Renfe.

Fuentes de la DGA informaron que Patrimonio del Estado -dependiente de Hacienda- también ha aprobado ya la desafección de los terrenos ferroviarios necesaria para acometer el proyecto diseñado por el arquitecto catalán Oriol Bohigas para el conjunto del

área y el del aragonés José Manuel Pérez Latorre para convertir la antigua estación en un hotel.

El proyecto de conjunto prevé construir una nueva estación ferroviaria y una nueva playa de siete vías. Las obras se acometerán a partir de que la antigua estación se ceda mediante este convenio al Consorcio Canfranc 2000, integrado por Fomento, Renfe, DGA y el Ayuntamiento. **J. B. H.**

Pero la entrada del actual Ejecutivo de Jean Pierre Raffarin y su ministro de L'Equipement, Gilles de Robien, dio al traste con las expectativas en la cumbre de 2003 en Carcasona. El pasado martes, en Zaragoza, se logró recuperar e impulsar el compromiso con la travesía central del Pirineo, pero con el Canfranc no pudo ser. Aún así, Iglesias no pierde la esperanza.

Antes al contrario, considera que un proyecto refuerza al otro,

ya que la travesía central comparate con el Canfranc el trazado previsto hasta Sabiñánigo (en doble vía electrificada de ancho internacional para velocidad alta). El propósito ahora es tirar lo antes posible hasta la capital del Alto Gállego, que se pondría a tan sólo dos horas de Madrid en tren. Todo un acicate para las estaciones de esquí y el turismo en general, aunque ese tramo no se puede hacer de la noche a la mañana porque también

hay que salvar la sierra Caballera con otro túnel cerca de Arguis.

Aunque la consideración de interés regional del Canfranc entraña la pérdida de las grandes ayudas europeas, el presidente aragonés sostiene que los gobiernos regionales sólo tendrían que buscar financiación para reabrir el túnel de Canfranc propiamente dicho y el tramo francés cerrado en 1970 tras el hundimiento de un puente.

En este sentido, fuentes de la

EL DATO

20

La DGA estima que la travesía central **multiplica** por 20 la **capacidad de carga** del Canfranc. Aunque esta línea se podría abrir en tres años con 300 millones y la travesía requiere unos 20 años y más de 5.000 millones.

Secretaría de Estado de Infraestructuras confirmaron ayer a HERALDO que "el Ministerio de Fomento mantendrá la planificación para modernizar toda la línea hasta la estación de Canfranc" (desde Sabiñánigo ya será en vía única, aunque también electrificada y en ancho internacional). No sólo eso, aseguraron que la renovación de la línea "se va a acelerar todo lo posible" con la licitación de los proyectos de cada tramo "tran pronto como estén redactados" (se esperan a partir de la próxima primavera).

Como muestra de su voluntad, los representantes de Fomento recordaron que el último Consejo de Ministros aprobó la variante de Huesca, que ni siquiera estaba prevista inicialmente y que evitará el actual fondo de saco en la ciudad para pasar por la plataforma logística oscense, que pronto construirá la DGA.

Aún así la reapertura del túnel y el tramo francés podría resultar económicamente inviable si fuera a costa sólo de las arcas de ambas administraciones regionales (el presupuesto de Aquitania aún es más reducido que el de Aragón dado el carácter centralista del Estado francés).

Pero otras fuentes de la DGA recuerdan que la próxima liberalización del transporte ferroviario permitirá buscar fórmulas de financiación con participación privada, en la línea de las concesiones propuestas hace tiempo por Álvarez Cascos o el presidente de Aquitania, Alain Rousset. En la cumbre del miércoles ya se pactó que los dos ministerios y los dos gobiernos regionales se reunirán pronto para analizar debatir este asunto. Falta cerrar la fecha.

Fomento reconoció además que sería "importantísimo" poder desviar por el Canfranc las mercancías peligrosas que desde 2005 pasarán por el Somport.

JAVIER BENTTO