

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

La reapertura del Canfranc costaría unos 400 millones

Morlán reitera el apoyo del Gobierno en la presentación de un informe del CESA

El informe titulado "Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc", que ayer presentó en Zaragoza el Consejo Económico y Social de Aragón (CESA), cifra en unos 350-400 millones de euros el coste de la reapertura de la línea internacional de ferrocarril del Canfranc. Durante el acto de presentación del informe, el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán, insistió en que el Gobierno español "está decidido" a que la vía vuelva a abrirse, y negó que la Travesía Central no vaya a ser una prioridad de la Presidencia española de la UE.

EUROPA PRESS

ZARAGOZA.- El secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán, reiteró ayer que el Gobierno de España "está decidido" a que se produzca la reapertura de la línea ferroviaria del Canfranc, y negó que el Ejecutivo central no haya incluido la Travesía Central de los Pirineos (TCP) entre las prioridades de la Presidencia española de la Unión Europea, cuando "en la reapertura del Canfranc y con la TCP, la posición del Gobierno de España ha sido siempre clara y nítida", aseveró.

Víctor Morlán participó ayer en Zaragoza en la jornada de presentación de un estudio elaborado por el Consejo Económico y Social de Aragón (CESA) sobre las "Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc".

En declaraciones a los medios de comunicación, Morlán insistió en que el Gobierno de la nación está decidido a impulsar la reapertura del Canfranc, aunque no anunció plazos, al señalar que "las cosas hay que hacerlas bien. Lamento que haya quien piense que una decisión viene seguida de una máquina, pero las cosas no son así", aseveró.

Así, "una vez que hayamos firmado el protocolo con Francia, Aquitania, Aragón y España, que en estos momentos se encuentra en los últimos trámites internos de cada Estado, empezaremos nuestra labor", afirmó, al señalar que ahora se tienen "que ver las posibilidades del túnel y cómo llevamos a cabo la reapertura del Canfranc, que es nuestro objetivo".

Las cuatro administraciones, una vez que se firme este proto-

colo, buscarán "la fórmula más rápida de la reapertura del Canfranc", pero teniendo en cuenta que existen tramos que generan "dudas", como "ver de qué manera se hace la conexión entre Jaca, Canfranc y Oloron, para darle la respuesta más adecuada".

Morlán mostró su deseo de que sea una vía "perfectamente transitable" y, en este sentido, explicó que "las condiciones que hay en estos momentos en la vía entre Jaca y Canfranc no son buenas para que un tren de mer-



Presentación del informe del CESA sobre el Canfranc. S.E.

cancias funcione con la calidad con la que se exige", apuntó, para agregar que otro tramo problemático es el estado en el que se encuentra la vía "entre la variante de Huesca y Jaca", así como el paso por la zona de Caldearenas "que es el peor trazado" para que se impulse un transporte de mercancías "adecuado".

De esta forma, "la alternativa que tenemos con la variante entre la salida de la variante ferroviaria de Huesca y Caldearenas, a través de Sierra Caballera, es la que hay que trabajar para que el

recorrido sea el menor y las condiciones sean mejores de las que hay ahora", precisó.

Por otra parte, al ser preguntado por las prioridades del Gobierno central para la Presidencia de la Unión Europea, Víctor Morlán desmintió que la Travesía Central del Pirineo no aparezca entre estos proyectos prioritarios para España.

En este sentido, el secretario de Estado alegó que el Ejecutivo central "siempre ha defendido la TCP y siempre la defendiremos", porque "es tan prioritaria

como lo puede ser el Corredor Mediterráneo o los dos ejes que pasan por Hendaya y por Portbou".

Además, "no hay ningún tipo de problema" por defender tanto la Travesía Central de Pirineo como el Corredor Mediterráneo, aseguró, para recordar que ya hay una inversión de 5 millones de euros con Francia para realizar estudios sobre esta vía, de modo que Morlán instó a "no dudar" de la apuesta del Gobierno de España por la Travesía Central del Pirineo.

La Crefco, satisfecha por que el informe coincide con muchas de sus tesis

Apuesta por un "gran movimiento social" en favor de la línea ferroviaria

D.A.

HUESCA.- La Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Oloron (Crefco) expresó ayer su satisfacción por el estudio del Consejo Económico y Social de Aragón (CESA) "Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc", cuyas conclusiones "avalan que dicha reapertura es técnica y económicamente viable", indicó Crefco en una nota. Recordó que dicho estudio, realizado por la consultora Ineco y asumido unánimemente por todas las entidades representadas en el CESA (GA, sindicatos y empresarios), coincide con muchas de las tesis sostenidas "hasta ahora en solitario" por Crefco y Creloc. Entre esas

coincidencias estarían el plazo de la obra, cuya terminación sitúa el estudio en 2013; el coste de 318,5 millones de euros (407 con electrificación) para la totalidad del trayecto Zaragoza-Canfranc-Pau; la consideración de la línea como internacional y no sólo regional o su carácter estratégico al unir los puertos de Valencia y la Plataforma Logística de Zaragoza con el puerto de Burdeos, o los beneficios que su reapertura supondría en términos ecológicos y de ahorro energético.

El informe también sostiene, al igual que Crefco, que la reapertura del Canfranc sería un primer paso, ineludible, para que pueda hacerse realidad un proyecto como es la travesía central, que no ve posible antes de 2035.

La Crefco estimó importante la afirmación realizada por Marcos Sanso, catedrático de Análisis Económico de la Universidad de Zaragoza y presidente de la Comisión de Economía del CESA, de que las cifras y plazos apuntados en este estudio se han realizado "desde planteamientos prudentes o incluso conservadores, y pueden considerarse como definitivos".

"INDIGNACIÓN"

Crefco manifestó su "indignación" por que el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Víctor Morlán, la eurodiputada socialista Inés Ayala o el director general de Transportes del GA, Simón Casas, hu-



Acto reivindicativo en Canfranc para pedir

bieran dedicado "casi todas sus intervenciones a hablar de la travesía central y no del Canfranc, mostrando el escaso interés que los gobiernos nacional y regional tienen en su reapertura". Asimismo,

Argumentos "sólidos" que den "credibilidad" ante la ciudadanía

D.A.

HUESCA. - El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Alfonso Vicente, indicó que la idea de reabrir la línea ferroviaria de Canfranc y, sobre todo, la decisión de hacerlo, necesita disponer de "argumentos sólidos y definitivos, de haber llegado a conclusiones coherentes sustentadas en informes técnicos objetivos que nos den credibilidad y legitimidad ante los ciudadanos para hacer propuestas sensatas y razonables". El consejero hizo esta declaración en la jornada de presentación del estudio del CESA, según informó el GA en una nota.

Vicente indicó que el Gobierno es consciente de que el modo ferroviario "necesita un impulso importante" que permita adaptarse a las necesidades sociales y económicas del siglo XXI. Añadió que, actualmente, la cuota del ferrocarril para el transporte de mercancías se sitúa en porcentajes "realmente preocupantes": un 4% sobre el resto de los modos. "Este porcentaje -dijo- incluso es inferior si hablamos de los tráficos que atraviesan el Pirineo".

Añadió el consejero que con estos antecedentes, es imprescindible trabajar para mejorar la participación del ferrocarril en el transporte. Por eso,

expresó su apoyo a iniciativas como el Plan Estratégico de Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento, "que pretende solucionar cuestiones clave como la utilización de las vías de ancho ibérico que han quedado libres por la Alta Velocidad para el transporte de mercancías, los accesos a las grandes ciudades o las conexiones con los puertos". El consejero también se refirió al Corredor Cantábrico-Mediterráneo al señalar que "es esperanzador" el futuro que abre este eje, "que permite avanzar en esta nueva política de transportes, conectando los puertos principales de las costas cantábrica y mediterránea".

Alfonso Vicente insistió en que la reapertura del Canfranc hay que defenderla como un "ejercicio de reactivación del papel del ferrocarril como modo de transporte para el futuro, rentable, eficaz y medioambientalmente sostenible", y recordó que, "actualmente, en la parte española, la vía permite el tráfico de mercancías y pasajeros hasta la frontera. Se trata -apuntó- de una infraestructura diseñada en un entorno de montaña, con las dificultades y limitaciones que esto entraña, en cuanto a curvas o pendientes, pero que en cualquier caso, permanece abierta y operativa a nuestro lado del Pirineo".

Por su parte, el director del estudio y presidente de la Comisión Económica del CESA, Marcos Sanso, explicó a los medios de comunicación las conclusiones de esta investigación. Entre las principales que "con una inversión relativamente modesta, que estaría entre los 350 ó 400 millones de euros, podría conseguirse una línea entre Zaragoza y Pau, pasando por Canfranc, que sería viable".

El estudio sobre las "Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc" diagnostica los motivos técnicos, económicos y políticos por los que esta "reivindicación tan largamente presente en Aragón no sale adelante", así como estudia la viabilidad del proyecto.

Así, la conclusión principal es que esta vía es viable y, con un

horizonte de veinte años, "para el operador tendría una rentabilidad económica del 3,6 por ciento, sin tener costes externos, porque si se tiene en cuenta los costes externos la rentabilidad sería superior", apuntó Sanso, al indicar que la vía "sería rentable fundamentalmente para mercancías", una vez solucionadas las dificultades técnicas presentes ahora en ciertos tramos, problemas "que se pueden resolver".

Los costes establecidos en el estudio para la mejora del trazado oscilan entre 318,53 millones de euros sin electrificación y 407,13 millones de euros con la línea electrificada. Capitalizados a 2013, suponen un coste de 385,89 y 493,29 millones de euros respectivamente. Las velocidades máximas oscilarían,

desde los 50 kilómetros/hora entre Jaca y Bedous hasta los 215 kilómetros/hora entre Huesca y Zaragoza.

A su juicio, este estudio "podría contribuir a que se tome en serio la reapertura del Canfranc", porque es una "idea viable", insistió, y además si el Canfranc se pusiera en marcha "sería un ancla real" para impulsar también la Travesía Central del Pirineo, concluyó.

A la presentación de este estudio, que tuvo lugar en el salón de actos de Caja Inmaculada (CAI) en Zaragoza, asistieron también el consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, Alfonso Vicente, el delegado del Gobierno en Aragón, Javier Fernández, y la presidenta del CESA, Ángela Abós, entre otros.



Reapertura de la línea. D.A.

mo, se mostró sorprendida por que Morlán, "sin aportar datos que sustenten su planteamiento, haya puesto en duda los costes y plazos apuntados en el estudio", indicó la nota.

También le llamó la atención a la Crefo la "tranquilidad" con que Casas había afirmado que "se están invirtiendo 80 millones de euros en la línea Huesca-Canfranc, al incluir en dicha cifra

el coste de la variante de Huesca (obra que fue licitada en 2004 por el ejecutivo del PP) o el de la restauración del edificio de viajeros de la estación de Canfranc (que no tendrá uso ferroviario)". La Coordinadora indicó que la renovación de la vía efectuada entre Caldearenas y Jaca ha supuesto un "fiasco" y "ha costado menos de la mitad de la modernización que estaba proyectada".

RED DE APOYO

Por último, Crefo felicitó al CESA por la realización del estudio y se ofrece a las organizaciones sindicales y empresariales en él representadas, así como a los ayuntamientos de Zaragoza, Pau y las demás ciudades que se han mostrado "dispuestas a formar una red de apoyo a la reapertura, para aglutinar un gran movimiento social que sea capaz de convencer al Gobierno central francés de que debe reabrir también el tramo Bedous-Canfranc, y al español de que tiene que modernizar con ancho de vía europeo toda la línea Huesca-Canfranc, tal como defiende el estudio del CESA".