

La DGA deja en manos del Gobierno central los plazos para reabrir el Canfranc

El Ejecutivo autonómico dice que aún negocia la partida estatal para la línea ferroviaria

Colectivos como Crefco ven el anuncio de Rudi «escaso» y «carente de una hoja de ruta»

ZARAGOZA. Veinticuatro horas después de que la presidenta de Aragón, Luisa Fernanda Rudi, se comprometiera a reabrir la línea transfronteriza de Canfranc en 2020, su propio Ejecutivo vinculó cualquier futura obra ferroviaria al apoyo que se reciba por parte del Estado. «La hoja de ruta para la reapertura la marcará siempre el Gobierno central, porque es de su competencia. Ahora, lo único que puede hacer el Ejecutivo autonómico es presionar al Gobierno de Rajoy para que amplíe la inversión para la línea que se recoge en los Presupuestos Generales del Estado (PGE)», indicaron fuentes autonómicas.

Como publicó este diario, las dos partidas recogidas para esta conexión en los PGE se refieren a estudios técnicos del túnel transfronterizo -valorados en 100.000 euros-, mientras que la modernización de las vías que unen Huesca con Canfranc no tiene destinado ni un solo euro. «La DGA está haciendo fuerza para conseguir aumentar el dinero que recibe Aragón en los presupuestos -aumentaron estas mismas fuentes-, y se está presionando mucho en el caso del Canfranc».

No obstante, el Ejecutivo de Rudi y otros responsables del PP-Aragón no han ocultado nunca que conseguir una mejora sustancial para Aragón en los presupuestos de 2013 va a ser «muy complicado». Y eso a pesar de que la Comunidad ha sido, junto con Baleares, la más afectada por los recortes presupuestarios de Rajoy (un descenso con respecto al presente año del 30%, frente a la media nacional del 17%). Las propias partidas presupuestarias para obras ferroviarias en Aragón han pasado en un solo año de 60 millones de euros a menos de 700.000 euros.

Según los informes independientes que utiliza Crefco (Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón) para reivindicar esta línea ferroviaria, harían falta unos 340 millones de euros para que el tren volviera a pasar la frontera. Estos se repartirían en 40 millones para hacer obras de mejora en el túnel de casi ocho kilómetros que une los dos países y los otros 300 para modernizar la vía entre Huesca y Canfranc, lo que supone instalar raíles de ancho internacional.

El portavoz de esta misma pla-



Luisa Fernanda Rudi y el presidente de Aquitania, Alain Rousset, anteayer en Canfranc. JAVIER BLASCO

La última gran apuesta | El Gobierno del expresidente Aznar prometió abrir la línea en 2006. Los cambios políticos paralizaron el proyecto sine die



Más de cuatro décadas de compromisos incumplidos

Desde que el 27 de marzo de 1970 se produjera el accidente del tren de mercancías que provocó el hundimiento del puente de L'Estanquet, en la parte francesa de las vías del Canfranc, se han sucedido las declaraciones políticas y los proyectos para reabrir la línea. La última de ellas, pronunciada por la presidenta Rudi anteayer, ha sido recibida con alegría por los alcaldes de la zona y las plataformas por la recuperación del Canfranc, pero también con un cierto escepticismo, dados los precedentes.

Curiosamente, estas fueron las mismas sensaciones que se produjeron cuando se anunció el último gran intento por recuperar la conexión ferroviaria. Corría 2001 cuando el entonces ministro de Fomento del Gobierno de Aznar, Francisco Ál-

varez-Cascos, se comprometió a tener la línea en funcionamiento en tan solo cinco años. Y el 14 de julio de 2001, este diario titulaba así dicha información: 'La reapertura del Canfranc en 2006 se recibe con alegría y escepticismo'. La esperanza provenía del acuerdo al que, en el año 2000, habían llegado franceses y españoles en la cumbre de Santander para reabrir el paso.

El Ejecutivo del PP puso en marcha el proyecto y, de hecho, llegó a adjudicar dos partes del proyecto. Sin embargo, los cambios políticos tanto en Francia como en España interrumpieron la reforma íntegra. No hay que olvidar que, en el año 2009, los expresidentes José Luis Rodríguez Zapatero y Nicolás Sarkozy relegaron esta aspiración aragonesa a un «proyecto

regional», en una cumbre bilateral que se celebró en Madrid.

Cascos dividió el proyecto de modernización de la línea entre Huesca y Canfranc en seis obras, pero finalmente el ADIF solo construyó la variante de Huesca y la renovación de la vía entre Caldeareanas y Jaca, con una inversión total de 11,5 millones frente a los 28,1 presupuestados. Los otros cuatro tramos ni siquiera salieron a concurso.

Hoy, el ferrocarril tarda prácticamente cuatro horas en recorrer el trayecto entre Zaragoza y el municipio altoaragonés, cuando el viaje en automóvil es tan solo de una hora y media. Los propios maquinistas tienen prohibido bajar a más de 50 kilómetros por hora en el tramo entre Canfranc y Jaca por el deterioro de las vías.

C. L.

INVERSIÓN 2013

100.000

Los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2013 tan solo recogen una partida de 100.000 euros para estudios técnicos del túnel. La modernización de la línea entre Huesca y Canfranc no tiene destinado ni un euro.

HAN DICHO

«Esta es una de las últimas oportunidades que tenemos para reabrir el Canfranc. El presidente de Aquitania y Hollande son del mismo partido y confían en el proyecto»

FERNANDO SÁNCHEZ
Alcalde de Canfranc

«Las palabras de Rudi nos dejaron fríos porque no marcó ninguna hoja de ruta concreta»

BENJAMÍN CASANOVA
Portavoz de Crefco

taforma, Benjamín Casanova, lamentó que las palabras de Rudi fueran «un tanto frías», ya que «no marcó ninguna hoja de ruta concreta». De hecho, en el acto celebrado anteayer en la entrada del túnel de la estación de Canfranc varios manifestantes gritaron tras el discurso de la presidenta un «Menos estudios, más reapertura». «Anteayer era el momento de haber dado un paso adelante y a Rudi yo no la noté muy convencida», remachó Casanova.

«La última oportunidad»

De lo que están convencidas las plataformas por la reapertura y los alcaldes de la zona es que esta será «una de las últimas, sino la última» oportunidad que habrá para reabrir la línea. «Hacia mucho tiempo que no se daban unas circunstancias políticas tan favorables: el presidente de la región francesa de Aquitania, Alain Rousset, es un hombre que ha apostado desde el principio por la línea. Y, además, ahora en el Elíseo está el presidente Hollande, que es de su mismo partido político, y que ha entendido que el proyecto no es algo regional, sino nacional y europeo», argumentó el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez.

Respecto al Gobierno español, la ministra de Fomento, Ana Pastor, afirmó a finales de junio que su Ejecutivo iba a hacer «una apuesta determinante para llevar el Canfranc para adelante». Unas palabras que, por el momento, se han quedado en agua de borrajas después de conocerse los PGE para 2013. «Lo cierto es que la inversión para la reapertura no es muy fuerte en comparación con otras obras que se están haciendo -argumentó Sánchez-. Pero va a estar complicado conseguir dinero cuando se está recortando tanto el gasto para reducir el déficit».

CARLOS LARROY