

Discurso pronunciado por el portavoz de Crefco en el acto celebrado en Bedous el 19 de julio de 2008, ochenta aniversario de la inauguración del Canfranc

El 18 de julio de 1928 se inauguró el ferrocarril internacional Zaragoza-Canfranc-Pau. Hoy conmemoramos, pues, el 80 aniversario de una línea que iba a servir para unir los pueblos de España y Francia. Pero desde 1970 la línea está cortada entre Canfranc y Olorón, por lo tanto hoy no es un día de fiesta, sino de reivindicación: queremos que se reabra el Canfranc.

España ya no es aquel país pobre que solo exportaba naranjas. Nuestra economía se ha desarrollado y, con ella, el comercio internacional. Y más allá de España, Portugal y Marruecos también han entrado en este mundo de la economía global. Aragón y especialmente Zaragoza se ha convertido en un centro industrial y logístico a escala europea que necesita mejorar sus comunicaciones con Francia y el norte de Europa. La existencia de un eje de transporte eficaz que atravesase el Pirineo sería también muy útil para la economía de Bearn y de Aquitania.

Cuando el precio del petróleo crece imparablemente y el cambio climático amenaza a la humanidad, las comunicaciones entre nuestros dos países no pueden seguir dependiendo exclusivamente de la carretera. Pero es que, además, en estos valles pirenaicos de Aspe y de Canfranc, unidos desde 2003 por el túnel de Somport, la carretera es una amenaza mayor que en otros lugares.

Quienes viven a lo largo de la RN-134 en Francia de la N-330 en España padecen las consecuencias de un tráfico de camiones que no cesa de aumentar. Pero las cifras actuales no son nada comparadas con lo que puede ocurrir en los próximos años. En estos momentos se están construyendo al sur de la frontera tres autopistas gratuitas que se dirigen hacia el túnel de Somport: la Valencia-Zaragoza-Huesca-Jaca, la Lérida-Huesca, y la Pamplona-Jaca. En dos o tres años, se podrá circular por autopista desde la costa mediterránea hasta Jaca, a solo 20 km. del túnel, y sin pagar peaje. El número de camiones que atravesarán entonces el Pirineo por Somport puede multiplicarse por 10 o más. Mil o dos mil camiones al día pueden significar la muerte ecológica y económica de estos valles.

La única fórmula que puede evitar este desastre es un acuerdo entre nuestros dos países, en virtud del cual el eje europeo E07 sea considerado como un eje mixto de carretera y ferrocarril en su tramo pirenaico, reservando la carretera para los automóviles y el transporte local, y obligando a que las mercancías en tránsito utilicen el ferrocarril. Así lo pedimos en 1999, cuando Créloc y Crefco, los alcaldes de Bedous y Canfranc, Prospectiva y Desarrollo, el Colectivo Alternativas Somport y Ecologistas en Acción firmamos el "Pacto del Somport". Por esta razón medioambiental, además de la económica, pedimos la reapertura y modernización del ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau.

Hasta ahora, era España la que pedía la reapertura, mientras que Francia la rechazaba, y por eso todos los aniversarios "redondos" del Canfranc (cincuenta, sesenta, setenta

aniversario) los celebramos en España, en la estación internacional de Canfranc. Pero este ochenta aniversario hemos venido a celebrarlo en Bedous. ¿Por qué?

En los diez últimos años, la reapertura del Canfranc ha dado dos grandes pasos adelante y uno, también muy grande, hacia atrás. El primer paso adelante fue el acuerdo de España y Francia, en la "cumbre" del año 2000 en Santander, de reabrir el Canfranc "antes de 2007" (eso dijeron). Pero solo dos años después vino el gran paso atrás: el nuevo Gobierno francés salido de las elecciones se negó a cumplir ese compromiso. El segundo paso adelante se ha producido a principios de este año, cuando el Consejo Regional de Aquitania decidió reabrir 25 kilómetros de línea, entre Olorón y Bedous.

Por primera vez desde que, en 1970, se cerró la línea, Francia ha dado una muestra palpable de que quiere recuperarla. Todavía no se ha conseguido la reapertura completa, pero nos parece muy importante poder decir que en 2010 solo faltarán 32,5 kilómetros para llegar a Canfranc.

La mitad de sus habitantes no han visto nunca pasar un tren por el valle de Aspe. Por eso la apuesta del Consejo Regional de Aquitania y de su presidente, Alain Rousset, de financiar la recuperación del servicio ferroviario en esos 25 kilómetros, una parte de los cuales hemos recorrido esta mañana a pie, va a convertirse en un símbolo fuerte de que de la reapertura total de la línea no es un sueño, sino algo que, si seguimos insistiendo, podemos conseguir en cuatro o cinco años.

Lamentablemente, este primer paso adelante de Francia en 38 años no ha tenido correspondencia al sur de los Pirineos. Los trenes llegan todos los días a la estación de Canfranc, pero la línea está en condiciones lamentables. Oficialmente, España sigue pidiendo a Francia la reapertura, pero la triste realidad es que el Gobierno de España, con el apoyo del Gobierno de Aragón, paralizó en 2005 las obras de tres de los cuatro tramos en que se había dividido la línea entre Huesca y Canfranc para su modernización, con la excusa de que estudian una mejora del trazado. Decimos excusa, porque ese supuesto nuevo trazado exige construir un túnel de más de 10 kilómetros. Así, si Francia reabriera toda la línea en 2012, nos encontraríamos con que la parte española no estaría en condiciones de recibir los trenes franceses.

Cuando Crefco les dice esto a los responsables políticos nacionales y regionales, nos contestan que su principal objetivo no es reabrir el Canfranc, sino hacer la travesía central del Pirineo. Pero ésta es otra excusa de mal pagador, como decimos en España, porque la TCP, si es que se hace, no lo será antes de 30 años y la amenaza que pende sobre los valles de Aspe y Canfranc es a solo tres o cuatro años.

Pero en Crefco y el Créloc somos optimistas. Por eso, en lugar de lo negativo, preferimos resaltar lo positivo que, en estos momentos, es la decisión del Consejo Regional de Aquitania de reabrir el tramo Olorón-Bedous. Por este motivo, para reconocer su compromiso con la reapertura del Canfranc, Benjamín Casanova, portavoz de Crefco, va a entregar una placa al presidente del Consejo, Sr. Rousset.