

Comunicaciones

El Canfranc cuesta el tres por ciento de la Travesía Central

TEXTO: Y. AZNAR

ESTA semana se han dado cita en Zaragoza los ministros europeos de Transporte. El objetivo del encuentro: definir las nuevas líneas de las comunicaciones europeas. Aragón acudía con un propósito claro, conseguir los apoyos y acuerdos necesarios para impulsar la Travesía Central del Pirineo. Un eje fundamental para el desarrollo logístico de la Comunidad, ya que lo conectaría con el centro de Europa a través de unas redes de

transporte modernas y eficientes. Se trata de un proyecto a largo plazo, que por el momento está en fase de estudios.

Mientras todos los focos y esfuerzos se han centrado en esta gran infraestructura, el gran olvidado ha vuelto a ser el Canfranc. Al menos así lo creen desde las asociaciones que, a ambos lados de la frontera, apuestan por la reapertura de esta línea ferroviaria internacional. Se ha dejado pasar una nueva oportunidad para poner encima de la mesa un proyecto definitivo que vuelva a permitir

que los trenes crucen la frontera. Ambos colectivos recuerdan que éste es un proyecto a cinco años «y no a cincuenta», explican que su capacidad «puede llegar a 3,5 millones de toneladas al año» y además costaría un tres por ciento del dinero que se prevé invertir en la línea de alta velocidad por el Pirineo Central.

Desde las asociaciones en defensa del Canfranc consideran que esta línea histórica juega en desventaja política frente al gran proyecto de la TCP, sin embargo, ellos siguen apostando

por las ventajas del antiguo paso, ya que apuntan que la Travesía Central es sólo «una máquina para hacer soñar y, sobre todo, un grosero pretexto para no reabrir el Canfranc», al tiempo que agregan que detrás del proyecto de gran túnel ferroviario para 2050 «se esconde la voluntad de mantener el sistema de todo en camión».

La puesta en servicio del Canfranc «no contraría los proyectos a largo plazo» entre Francia y España y además, constituye «un excelente medio para atraer tráfico ferroviario» entre ambos países. Por último, apuntan que el Canfranc es un itinerario «ideal para arrancar futuros proyectos» ya que, según el estudio del Consejo Económico y Social de Aragón, a largo plazo se puede perforar un túnel de solo 30 kilómetros de largo bajo el Somport por solo 2.900 millones de euros, en lugar de los entre 10.000 y 18.000 millones de la Travesía Central.