

La Justicia francesa admite a trámite una demanda por mantener cerrado el Canfranc

El recurso presentado ante el Consejo de Estado del país galo, que equivale a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo español, estima que la decisión administrativa de no abrir la línea ferroviaria no está de acuerdo con la Convención franco-española de 1928.



Fotógrafo: HERALDO
Estación de tren de Canfranc



EFE. Zaragoza | El Consejo de Estado francés ha admitido un recurso sobre la reapertura de ferrocarril entre Olorón (Francia) y Canfranc (España), interrumpida desde 1970, porque, según los demandantes, el rechazo a mantener abierta la línea viola convenios franco-españoles de 1904 a 1928.

Así lo anunciaron en Zaragoza el presidente y vicepresidente del Comité francés para la reapertura de la línea Olorón-Canfranc (CRELOC), Alain Cazenave y Michel Rodes, y un representante de su organización homóloga en España, CREFCO, Luis Granell, en una rueda de prensa en la que informaron sobre la demanda presentada, el 12 de diciembre de 2006, en París y en el Consulado de Francia en Zaragoza.

Michel Rodes explicó que la parte esencial del recurso ante el Consejo de Estado en Francia, equivalente a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo español, es contra el Estado francés, porque estiman que la decisión "puramente administrativa" de no reabrir la línea no está de acuerdo con la Convención franco-española de 16 de julio de 1928.

Este convenio, al igual que otro de 1904, establece que el enlace entre Zaragoza y Pau debe hacerse por ferrocarril, por lo que "el primer ministro de la República Francesa no tiene derecho a rechazar la reapertura de la línea", cuya apertura le solicitó CRELOC el 26 de julio de 2006, aunque no ha recibido ningún tipo de respuesta por lo que entiende que es negativa.

Ahora, esta asociación y su homóloga española han solicitado al Consejo de Estado francés -competente en la materia- que anule la decisión del primer ministro y valoraron como un paso fundamental que, aunque no habrá una respuesta hasta diciembre de 2007, haya sido aceptada por ese tribunal.

También denunciaron que el primer ministro no haya consultado ni al Gobierno regional de Aquitania ni al ministerio correspondiente español (Fomento), como según dijeron exige la convención de 1928, al tiempo que afirmaron que la oposición francesa a esta línea radica en que el poder "en la sombra" de las empresas homólogas de Renfe y Adif es superior al poder político. En 1970, la línea Olorón-Canfranc se interrumpió por una causa de fuerza mayor, el derribo de un puente, dijo el presidente de CRELOC, pero debería haber sido de manera provisional ya que, dijo, en otros casos similares (Niza-Cuneo) el enlace fue restablecido.

En su lugar, se ha trasladado el tráfico de viajeros y mercancías a los camiones y los autobuses, que enlazan Olorón y Canfranc, algo que, según Rodes, no es válido ya que la convención internacional está por encima del derecho interno infra-constitucional francés.

"Neutralizar la línea"

La demanda se basa además en que la decisión de "neutralizar" dicha línea ferroviaria, en 53 kilómetros, viola los principios franceses de continuidad de los servicios públicos y de obligación de mantenimiento de las obras públicas, afirmó.

Por todo ello, CRELOC y CREFCO, que confían en ganar como ha ocurrido en casos análogos, piden al Consejo de Estado que obligue al Estado francés a anular todo arrendamiento y otros actos "cuya naturaleza perjudique la reapertura", como venta de instalaciones o utilización de la plataforma ferroviaria por la carretera.

Además de proceder a tomar una decisión formal de reapertura en un plazo de tres meses y a la reapertura de la línea en tres años, en las condiciones técnicas y con las modalidades que estime oportunas. Asimismo piden que el Gobierno francés pague una sanción de 10.000 euros por día de retraso en el cumplimiento de los plazos y que abone otros 5.000 a CRELOC por los gastos ocasionados por estas dilaciones.

Por su parte, el representante de CREFCO dijo que desde esta asociación siguen exigiendo al Gobierno español que cumpla con el compromiso de modernizar la línea por el trazado actual, ya que han visto con "sorpresa y tristeza" como el Ministerio de Fomento plantea ahora arreglar únicamente el tramo entre Caldeareas y Jaca. Para Granell, es fundamental que se modernice toda la línea para poder presionar a Francia, ya que el país vecino siempre valora la posibilidad de reabrir el ferrocarril en relación a lo que se lleva a cabo en España.