

El Consejo de Estado francés admite una demanda por no restablecer el Canfranc

La coordinadora gala en defensa de la línea internacional ha presentado el recurso por incumplimiento del tratado internacional. La institución es el máximo órgano jurídico contencioso-administrativo del país vecino.

:: El AVE de Burdeos a Hendaya puede reforzar las razones de la reapertura



Fotógrafo: ESTHER CASAS
Los intervinientes en la rueda de prensa, con Cazenave (Izda.) y Rodés en los extremos



CARLOS VILLANOVA. Zaragoza | El Consejo de Estado de Francia ha admitido a trámite una demanda del Comité francés por la Reapertura de la Línea Olorón-Canfranc (Creloc) contra su Gobierno por incumplir el tratado internacional suscrito el 16 de julio de 1928 que le obliga a mantener en servicio la línea ferroviaria internacional a través del valle del Aspe.

Alain Cazenave-Pierrot y Michel Rodés, presidente y vicepresidente de Creloc, explicaron ayer en Zaragoza, junto a Luis Granell, representante de la entidad homóloga en Aragón, Crefco, que la demanda se presentó el pasado 12 de diciembre. El Creloc lo hizo en París y Crefco la interpuso en el consulado de Zaragoza, aunque en su caso no ha recibido respuesta.

El Consejo de Estado en Francia no tiene sólo el carácter consultivo de la institución homónima española, sino que es, además, el máximo órgano judicial competente en la vía administrativa, sin recurso posible ante instancia superior. En este sentido, sus funciones son equivalentes a las que tiene en España la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo.

Uno de los últimos casos donde ha intervenido es en la reintroducción de osos en el Pirineo. Los ganaderos franceses recurrieron esa decisión del Ejecutivo de su país y la operación se paralizó hasta que el Consejo de Estado se pronunció a favor de continuar con la suelta de plantigrados.

Michel Rodés señaló que "lo normal" es que esta institución judicial emita una decisión sobre la demanda contra el Gobierno francés por no restablecer la línea Olorón-Canfranc "en el plazo aproximado de un año".

Incumplimiento de tratados

El procedimiento del recurso del Creloc se basa en la solicitud que realizó el 24 de julio de 2006 al primer ministro Dominique de Villepin para que adoptase una "decisión de principio de reabrir la línea". Al no recibir respuesta, se entiende que hay "una decisión tácita de rechazo a la reapertura", que es sobre la que se plantea la demanda con el objetivo de que esa resolución negativa sea anulada por el Consejo de Estado.

En cuanto a los fundamentos jurídicos en que se basa el recurso, el comité galo en favor de la reapertura recuerda que la convención franco-española del 16 de julio de 1928, que regula la puesta en marcha de la línea internacional (inaugurada dos días después), "permanece en vigor y esté por encima de la voluntad de los ministros que existan en cada momento". Lo que se busca anular, por lo tanto, es un "acto administrativo unilateral", la decisión del Ejecutivo del país vecino, en contra del deseo del Gobierno español, de no recuperar el corredor ferroviario tras su cierre por el accidente de un tren de mercancías en 1970 que terminó con la rotura del puente de l'Estanguet.

Los portavoces del Creloc recordaron que esta entidad está habilitada legalmente para defender la reapertura de un servicio público, que es precisamente lo que solicita en su recurso: la recuperación de un medio de transporte, materia en la que el Consejo de Estado es competente.

En este sentido, el Creloc cree que su Gobierno está incumpliendo dos principios de derecho interno: el de continuidad de los servicios públicos y el de obligación de mantenimiento de las obras públicas. Un ejemplo comparable es el caso de la línea Niza-Cuneo, entre Francia e Italia, que quedó destruida en la II Guerra Mundial y que se rehizo de acuerdo al tratado internacional que la sustenta.

Además, Cazenave y Rodes afirmaron que el actual servicio de autobús que suple, desde 1970, el funcionamiento del tren en el tramo cerrado al tráfico ferroviario no puede "servir como excusa" para eludir la reapertura porque "el modo ferroviario está impuesto" en los convenios bilaterales firmados entre 1904 (año en que se acuerdan definitivamente tres trazados para establecer las conexiones ferroviarias por el Pirineo central) y 1928.

La demanda solicita que se obligue al Estado francés a anular cualquier arrendamiento o acto que impida la reapertura, a que tome en tres meses la decisión formal de restablecer la línea y a que la ejecute en tres años.

Asimismo, se pide establecer una penalización de 10.000 euros por día de retraso en esos plazos y que se abone 5.000 euros al Creloc en concepto de gastos originados por la demanda.