

JÉRÔME BONNAFONT | EMBAJADOR DE FRANCIA EN ESPAÑA | Este diplomático no solo asegura que la Travesía Central es un sueño, sino que muestra las reticencias a la reapertura del Canfranc al otro lado de la frontera

«Sería un escándalo reabrir el Canfranc y que no hubiera tráfico»

Los cortes de tráfico en la RN-134 son constantes desde la apertura del túnel del Somport. ¿Piensa en algún momento Francia acabar con su política de parches para esta carretera?

Estamos hablando de una carretera de montaña. Es más frágil por definición y requiere más trabajo que una carretera normal.

Pero en España no pasa y la carretera atraviesa también el Pirineo.

En el lado español hay menos pendientes y la circulación es más fácil por geografía. No puedo entender bien que los españoles creen que no queremos más españoles en Francia. Somos sensibles a la necesidad de unas buenas relaciones y el prefecto me dice que es así. Ha mandado trabajar en la reparación de la RN-134 todo lo rápido que sea posible, pero es difícil. Somos muy conscientes de las molestias, pero elegimos la seguridad. ¿Se pueden imaginar que nos arriesgáramos y ocurriera un accidente como el de los niños de Badajoz?

En Aragón se defiende que la solución para el tráfico de mercancías es la reapertura del Canfranc. ¿Lo comparte?

¿Dónde está el dinero? ¿En el presupuesto español? ¿En el presupuesto francés?

En Aragón se pide que se invierta en ambas vertientes.

¿Cuál ha sido la realidad del presupuesto español en los últimos diez años respecto al Canfranc? Ahora en Francia debemos recortar el gasto público. Es la realidad.

Pero Aquitania ha comprometido 100 millones para reabrir Olorón-Bedous en 2015. ¿Estamos cerca de que España y Francia firmen un calendario para la reapertura en 2020 como hicieron los gobiernos regionales?

Hay estudios en marcha y un grupo de trabajo cuatripartito entre los gobiernos centrales y regionales que trabaja, pero se debe lograr la inversión y garantizar su rentabilidad, que es muy discutida por los expertos. Sería un escándalo que pagáramos la reapertura y luego no hubiera tráfico.

Aquí sabemos que llegó a registrar un tráfico mensual de 40.000 toneladas durante la Segunda Guerra Mundial.

Ahora estamos en 2014. La planta de GM en Figueruelas exporta miles de coches a Europa en la actualidad por ponerle solo un ejemplo. Muchas empresas mandarían la carga por tren.

Esto se estudia. Una cosa es el deseo de utilizar la línea y otra la realidad. Un ejemplo es el paso Figueras-Perpiñán, que supuso un trabajo demoníaco, que costó abrir veinte años y que desde hace tres meses tiene tráfico de alta velocidad. Ha sido un cambio fundamental para la relación entre los dos países, aunque entiendo que no lo sea para Aragón. El problema en el ca-



Jérôme Bonnafont, ayer, en el Instituto Francés de Zaragoza. OLIVER DUCHO

so del Canfranc es que primero hay que acabar los estudios.

¿Cuándo?

Cuando haya un consenso entre los ingenieros sobre la solución técnica y las expectativas de mercado. Y esto no es fácil porque hay opiniones divergentes. Muy divergentes. Las dos regiones dicen que hay demanda de tráfico, pero los estados lo niegan. ¿A quién vamos a creer? El dinero necesario es público, el dinero de la gente, de nuestros impuestos y se debe garantizar la sostenibilidad económica y financiera en el gasto. La decisión que se lleve al grupo cuatripartito debe ser de consenso.

¿Hay fecha para que se reúna?

Madrid debe decidir la fecha. (El consejero de Transportes de la embajada, Robert Mauri, apunta que por motivos electorales se ha retrasado a mayo la reunión acordada para el primer trimestre). Las comunicaciones son importantes, pero hay otras cosas mucho más importantes entre España y Francia. Francia ha sido el mayor apoyo de España durante la crisis financiera, sin esta vinculación no

hablaríamos, por ejemplo, de la recuperación bancaria. Quiero que los aragoneses sean conscientes de esta vinculación, al igual de que la de nuestros policías y jueces para combatir el terrorismo y el tráfico de drogas. No tiene parangón en Europa. Y hay una tercera cosa que deben saber los aragoneses: Francia es el primer cliente de España y de Aragón. Cuando se acusa a Francia de cerrar la frontera me parece muy injusto y muy, muy lejos de la realidad.

El nuevo Gobierno francés anuncia recortes por 50.000 millones. ¿Afectará a la planificación de las comunicaciones pirenaicas?

Las infraestructuras se planifican a largo plazo y los recortes no van a afectar a las inversiones, sino al gasto del Estado. Para las infraestructuras, buscamos una cofinanciación de los presupuestos centrales, regionales y de la UE.

¿Qué opina Francia del proyecto de la Travesía Central del Pirineo? Es un proyecto muy distinto del de Pau-Canfranc, que tiene su grupo de diálogo, trabajan conjuntamente y la gente se conoce. La Trave-

HA DICHO

«La RN-134 es una carretera de montaña. Es más frágil por definición y requiere más trabajo que una carretera normal. En el lado español hay menos pendientes y la circulación es más fácil por geografía»

«¿Cuál ha sido la realidad del presupuesto español en los últimos diez años respecto al Canfranc? Ahora en Francia debemos recortar el gasto público»

«La Travesía Central del Pirineo es un sueño muy antiguo, pero se trata de un proyecto que no existe»

«Las comunicaciones son importantes, pero hay otras cosas mucho más importantes entre España y Francia. Mi país ha sido el mayor apoyo de España durante la crisis financiera»

600 millones no es 'low cost'. (La cifra la apunta el consejero de Transportes, refiriéndose a un informe de 2011).

¿Cree que Francia olvida a los franceses del sur, del Bearn?

Esto no se puede decir. Yo ejercí de jefe de gabinete con Alain Juppé cuando era ministro de Exteriores y nunca me dijo que Francia olvidara su ciudad de Burdeos. Mi familia descende de Mont de Marsan y jamás se ha dicho que nos olvide París. Hay ciudades muy prósperas en el sur como Montpellier y Toulouse, pero hay una zona de menos población (señala el Bearn) que es montañosa, por lo que se evita para circular los extremos, por Lyon y Burdeos.

El recorte anunciado por el presidente Manuel Valls tuvo oposición en su partido. ¿Es la única fórmula para combatir la crisis?

Abstención no es oposición. Cuando hay un déficit del 4% y una deuda pública del 97% del PIB hay que reducir el gasto. No hay otra solución. Si la estrategia fuera solo reducir el gasto provocaría un efecto de recesión. Por eso tenemos que tener el recorte en una mano y en la otra una política dinámica de financiación de la economía a través de Europa.

¿La decisión fue adoptada por Francia o le presionó Alemania, como ocurrió en España?

Hemos firmado un tratado y dice que no hay que tener un déficit mayor del 3%. No es una exigencia de Berlín sino que todos lo firmamos. La cuestión es nuestra soberanía financiera, si lo elige Francia o los mercados internacionales. Esto no es una buena manera de conducir el Estado. Hay que reducir el gasto y es una política muy difícil, pero el presidente y el Gobierno creen que es el mejor camino. Francia subió un 0,3% el año pasado, va a ser el 1% en 2014 y esperamos que lleguemos al 1,7% del 2015. Anticipamos una aceleración y esto es la clave para recuperarnos.

Aragón conoce bien las firmas francesas Decathlon, Carrefour, Yutigar... ¿prevén alguna nueva empresa que se instale aquí, en un territorio estable, sin huelgas ni veleidades independentistas?

(Risas). Ahora Francia es el primer país que invierte industrialmente en España, al mismo nivel que Alemania. Más de 2.000 empresas y 300.000 españoles trabajan en ellas. En la crisis se ha mantenido la inversión y las empresas se van a quedar aquí porque hay competitividad y una gran vinculación. Necesitamos que España se recupere porque es nuestro mercado. Hemos perdido 5.000 millones en exportaciones por su crisis.

¿Le preocupa el ascenso de la extrema derecha para las próximas elecciones europeas?

Nos preocupa la mala imagen de Europa, cuando es un increíble éxito para nuestro continente. Hay que convencer a la gente que el voto de las europeas es para elegir nuestros proyectos de futuro. Nuestro objetivo es que el ciudadano vote y el primer riesgo es la abstención. En segundo lugar, hay partidos que tiene un discurso xenófobo y antieuropeo y mi gobierno los combate. El no a Europa no es una buena opción.

J. ALONSO/R. J. CAMILO