

Provincia

# Un estudio de la DGA cifra en unos 400 millones reabrir el Canfranc

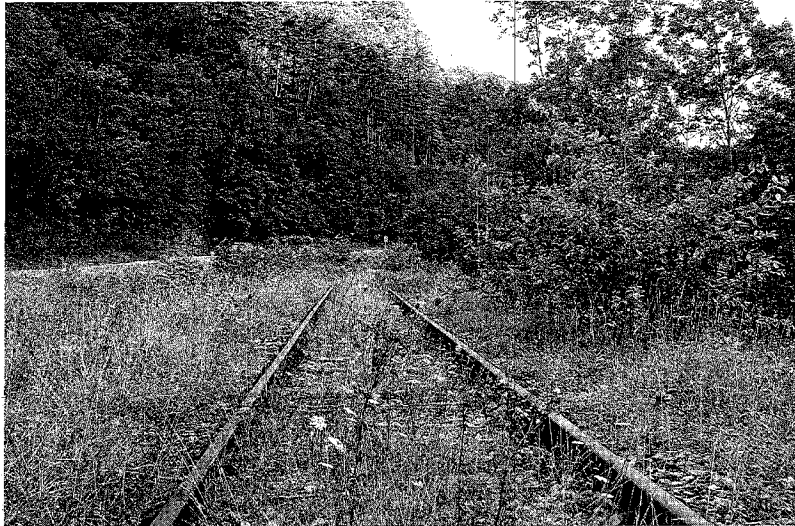
► Considera que se podría abrir en el 2013 y piensa que es estratégico

► La dificultad orográfica y el desinterés galo, principales problemas

EL PERIÓDICO  
eparagon@elperiodico.com  
ZARAGOZA

La inversión necesaria para reabrir la línea ferroviaria internacional del Canfranc entre Zaragoza y Pau oscila entre los 320 y los 400 millones de euros y podría tener viabilidad desde el primer año, según el estudio *Posibilidades y Viabilidad para la Reapertura del Canfranc* redactado por el CESA, dependiente del Ejecutivo autonómico.

El director del estudio, Marcos Sanso, desglosó algunos de los problemas que puede tener esta línea para su reapertura. Entre ellos, los problemas de explotación debidos a la orografía, la escasa cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías a nivel europeo y nacional y las dificultades competitivas de este medio de transporte frente a la carrete-



► El tramo francés está abandonado desde 1970.

ra. No obstante, se resaltan varias fortalezas: la reducción del tiempo de transporte; la disminución de costes de transporte por acortamiento de itinerarios respecto al transporte por carretera; y el apoyo de la política europea al ferrocarril.

Sanso agregó, en este sentido, que es una infraestructura complementaria a la Travesía Central del Pirineo y sería «un ancla real»

para este proyecto ya que se conseguiría un flujo de carga. No obstante, las amenazas para la línea, que se puso en marcha en el año 1928 y que Francia cerró unilateralmente en 1970, son el hecho de que el país vecino pretende que sea exclusivamente de interés regional; la potenciación de los ejes ferroviarios de las fachadas atlántica y mediterránea para tráfico mixto y la escasa credibili-

dad de las estimaciones de captación del ferrocarril.

Según el estudio, se puede poner en marcha en el año 2013; diversificaría el reparto de los tráfico de la cadena pirenaica, aliviando la posible saturación de los pasos fronterizos existentes; podría hacerse por fases; y crearía la posibilidad de convertir a Zaragoza en un importante nudo logístico ferroviario.

59.244  
viajeros

► es la previsión que marca el estudio para el año 2013. Este sería el número de usuarios entre Zaragoza-Canfranc y Canfranc-Pau. La cifra llegaría a sobrepasar los 106.000 en el 2020, según los datos manejados por CESA. En 1970, año de su cierre, unos 21.000 pasajeros emplearon el tren del Canfranc como paso transfronterizo. Un número casi insignificante si se compara con los casi 1,9 millones que optaron por cruzar la frontera por el paso ferroviario de Irún. El mejor año para el Canfranc fue 1965, con un número de usuarios cercano a 35.000.

El informe del CESA, no obstante, presenta dos problemas básicos: las inversiones necesarias y las condiciones técnicas y económicas de explotación, ya que algunos tramos presentan unas limitaciones de carga máxima debido a la pendiente. Las alternativas propuestas son el refuerzo de la tracción o el desdoblamiento de trenes en ese tramo para operar con eficacia. ≡

## Morlán defiende los enlaces pirenaicos ferroviarios pero no da plazos de obras

EL PERIÓDICO  
ZARAGOZA

El secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán, reiteró ayer que el Gobierno de España «está decidido» a reabrir el Canfranc, así como negó que el Ejecutivo central no haya incluido la Travesía Central de los Pirineos (TCP) entre las prioridades de la Presidencia española de la Unión Europea, cuando «en la reapertura del Canfranc y con la TCP, la posición del Gobierno de España ha sido siempre clara y nítida».

Morlán insistió en que el Gobierno está decidido a impulsar la reapertura del Canfranc, aunque no anunció plazos, al señalar que «las cosas hay que hacerlas bien. Lamento que haya quien

piense que una decisión viene seguida de una máquina, pero las cosas no son así», aseveró.

Morlán mostró su deseo de que sea una vía «perfectamente transitable» y, en este sentido, explicó que «las condiciones que hay en estos momentos en la vía entre Jaca y Canfranc no son buenas para que un tren de mercancías funcione con la calidad con la que se exige», apuntó, para agregar que otro tramo problemático es el estado en el que se encuentra la vía «entre la variante de Huesca y Jaca», así como el paso por la zona de Caldearenas «que es el peor trazado» para que se impulse un transporte de mercancías «adecuado».

Por otra parte, al ser preguntado por las prioridades del Gobierno central para la Presidencia de

la Unión Europea, Víctor Morlán desmintió que la travesía central del Pirineo no aparezca entre estos proyectos prioritarios para España. En este sentido, el secretario de Estado alegó que el Ejecutivo central «siempre ha defendido la travesía central», porque «es tan prioritaria como lo puede ser el Corredor Mediterráneo o los dos ejes que pasan por Hendaya y por Portbouis».

Por su parte, la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefo) expresó su «satisfacción» por el estudio del CESA al avalar la apertura del Canfranc, aunque manifestó su «indignación» porque Víctor Morlán, Inés Ayala o Simón Casas apenas hablaban ayer del Canfranc, mostrando «su escaso interés». ≡