



# Francia estudia un tren de hidrógeno para reforzar las opciones de la línea Pau-Canfranc

● Un diputado del partido de Macron en Nueva Aquitania presenta el proyecto a los vecinos del Aspe

● Creloc aplaude la propuesta y dice que la reapertura debe llegar en 2024

ZARAGOZA. El Gobierno de Francia mueve ficha sobre la línea Pau-Canfranc y estudia instalar un tren de hidrógeno, que puede ser más rentable y viable para el transporte de mercancías y de viajeros y que podría lograr mejor financiación de la UE, de Francia y de España. El partido de Emmanuel Macron (LREM, La República en Marcha) acaba de encargar a uno de sus diputados un proyecto para instalar ese tren 'verde' en la línea que une Pau y Canfranc.

Se trata de Benoît Simian, un político que trabajó en SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses), que representa al departamento de Gironda y desciende del valle del Aspe. El pasado sábado asistió a la asamblea general del Comité de la Reapertura de la Línea Olorón-Canfranc (Creloc), que se celebró en Bedous, y explicó a los 60 asistentes que el primer ministro Eduard Philippe le propuso este proyecto utilizando líneas pequeñas como «una prueba piloto»



ALSTOM

**El primer tren de hidrógeno en Alemania.** El tren Coradia iLint de la empresa Alstom es el primero propulsado por hidrógeno en la ruta de Elbe-Weser, en la Baja Sajonia. Lleva dos años de pruebas desde que el Gobierno alemán lo apoyó y este mes se pone en marcha. Tienen dos prototipos con capacidad para 300 pasajeros.

para combatir la contaminación atmosférica.

Los trenes de hidrógeno se mueven con pilas que se fabrican con agua y electricidad, que proceden de energías renovables, como ya hace Alemania. En principio, Francia busca zonas en las hay que proteger el medio ambiente, como el valle del Aspe, donde se

encuentra el Parque Nacional de los Pirineos. Necesita un lugar para instalar una central de distribución del hidrógeno, que estaría en Pau y podría servir para suministrar tanto a estos trenes como a los autobuses, que ya usan en Pau.

El diputado detalló que esta infraestructura necesita un desarrollo y almacenamiento del

hidrógeno que estuviera próximo y propuso el polígono industrial de Lacq, al noreste de Pau.

Asimismo, defendió que el proyecto «no sería incompatible con la prolongación de la vía férrea hasta Canfranc». De hecho, Benoît Simian precisó que la puesta en marcha del hidrógeno podría activar en la localidad de Ets-

## «En Aragón hay tejido industrial para responder»

Fernando Palacín, gerente de la Fundación del Hidrógeno, explica que este ferrocarril diésel tendrá cero emisiones

ZARAGOZA. El gerente de la Fundación del Hidrógeno en Aragón, Fernando Palacín, explicó ayer que Francia, Alemania y Gran Bretaña son los tres países europeos que más apoyan el uso del hidrógeno en coches, autobuses y trenes para combatir la contaminación atmosférica. Opina que la apuesta de este gas natural, que sale de la unión entre agua y electricidad a través del electrolizador, está en plena expansión

en transportes públicos al dejar de contaminar. «Aragón apostó por esta Fundación del Hidrógeno hace quince años y tenemos tejido industrial suficiente para responder al proyecto de Francia, con empresas que están con nosotros como CAF o PSA», sostuvo ayer el gerente.

«Sería necesario que España apueste también como Francia. Macron acaba de destinar 100 millones para el hidrógeno», indicó Palacín, al referirse al lanzamiento de un plan para desarrollar el sector de los sistemas de transporte (poner en marcha 1.000 es-



Fernando Palacín.  
RAFAEL GOBANTES

taciones de repostaje y la introducción de 50.000 vehículos en los próximos 10 años), que pretende convertir al mercado francés es líder mundial.

El gerente indicó que ahora hay dos estaciones de suministro de hidrógeno en Huesca (en el parque tecnológico de Walqa) y en Valdespartera. Si se pusiera en marcha el tren de hidrógeno en la línea internacional cree que deberían instalarse otras «hidrogeneras» en Canfranc y en Huesca.

Palacín explicó que este nuevo modelo de transporte ofrece una

alternativa cero emisiones para la flota de trenes diésel que no utilizan catenaria. Además, apuntó que la electricidad para producir este gas puede proceder de energía eólica de los aerogeneradores, en la que Aragón es excelsa y produce suficiente para venderlo a otras comunidades que son deficitarias.

«El tren de hidrógeno no impide que haya otros ferrocarriles que utilicen la misma línea. Es como cuando convive un coche de gasolina y otro de gasoil. Y si luego se quiere utilizar para mercancías es cuestión de ampliar su capacidad y logística», concluyó Fernando Palacín.

R. J. C.

aut «pórtico ecotasa», donde se «permitirá regular el tráfico carretero» en la nacional RN-1134 y «facilitaría igualmente una fórmula financiera a la región de Nueva Aquitania que le podría servir a la prolongación de la vía ferroviaria hasta Canfranc».

Con este proyecto es la primera vez que el Gobierno francés apunta una solución económica basada en la «dimensión ecológica» de reabrir la línea ferroviaria entre Pau y Canfranc. Desde 2012, los dos tramos recuperados (Pau-Olorón y Olorón-Bedous) fueron financiados por Nueva Aquitania.

«Escuchar esta noticia en la asamblea general fue muy bueno», valoró el presidente del Creloc, Alain Cazenave-Piarrot, si bien reconoció que aún es «un proyecto muy experimental» y «lo más importante es que la reapertura debe llegar en 2024, como muy tarde».

El tren de hidrógeno que funciona con una pila se utilizaría para llevar pasajeros, puede alcanzar una velocidad de 140 kilómetros por hora y tendría una autonomía de 800 kilómetros. No es necesario que la línea tenga una catenaria y pueden usarla trenes diésel.

En la asamblea de Creloc estuvo presente también el vicepresidente del Gobierno de Nueva Aquitania, Bernard Uthury, quien advirtió que mientras la Unión Europea se va a encargar de financiar el 40% de los estudios constructivos que están realizando las dos regiones y entregarán en 2020, los dos estados muestran una «cierta indiferencia» para agilizar la reapertura.

Ante esta situación, el socialista Bernard Uthury y Benoît Simian, de LREM, propusieron que «la dimensión ecológica» del parque ferroviario puede facilitar financiación en el próximo contrato del plan Estado-región.

### Accidente mortal del camión

En cualquier caso, el presidente de Creloc advirtió el problema del tráfico de camiones que viven en el valle del Aspe y recordó el accidente mortal de un camiónero de Jaca el pasado 27 de agosto que llevaba un vehículo articulado con mercancías peligrosas. «No queremos que se vuelva a producir otro con productos químicos peligrosos y sean transportados en trenes de mercancías», destacó el presidente de Creloc. «Es el tercer camión que cae al río en el mismo sitio», agrega. El mensaje de Creloc es que un tren puede llevar a 50 camiones.

RAMÓN J. CAMPO