

El Libro Blanco del Canfranc prevé la reapertura en 2025 y destaca su «potencial» en mercancías

● Soro y Rousset presentan mañana el estudio en un acto en la localidad de Accous

ZARAGOZA. El Libro Blanco del tren Pau-Canfranc-Zaragoza prevé la reapertura de la línea en 2025. Destaca, además, el «inmenso potencial» que tendrá el transporte de mercancías, que podría mover hasta dos millones de toneladas, y el desarrollo turístico que supondrá para la zona. El estudio será presentado mañana por el consejero de Vertebación del Territorio, José Luis Soro, y el presidente de la región de Nueva Aquitania, Alain Rousset, en un acto que se celebrará en Accous.

El libro ha sido realizado por una consultoría francesa con un grupo multidisciplinar y forma parte del proyecto Canfrancus II, financiado por los Fondos Europeos de Desarrollo Económico Regional (Feder) y dentro del programa Poctefa. «Ante los retos medioambientales y de salud pública es nuestra responsabilidad fomentar un proyecto que evite las molestias provocadas por el flujo de tráfico que circula por carretera», destaca. También pone en evidencia «las oportunidades del desarrollo turístico desestacionalizado de los valles», a cuya riqueza patrimonial excepcional «contribuye la línea».

El texto incide en que el proyecto debe impulsarse contando con la gente del territorio. Resalta, por otra parte, que la reapertura de la línea será efectiva a medio plazo, en 2025, «como mínimo». «Si para el mundo del ferrocarril siete años es un horizonte cercano, la percepción es muy diferente para los actores del territorio», señala, después de encuestar a las administraciones públicas, a los industriales y al sector ferroviario.

Desafíos de la línea

La publicación destaca el «fuerte consenso local y regional» existente para respaldar la creación de un tercer corredor que conecte la península Ibérica con Europa. Entre los principales desafíos de la



El tren de mercancías de cereal en la estación de Canfranc en una imagen tomada desde el silo. HERALDO

reapertura está conectar directamente los principales centros urbanos (Zaragoza, Burdeos y Toulouse). También reducir el tráfico por carretera con una transferencia modal con el ferrocarril –los desplazamientos de camiones por el Pirineo crecieron un 2,2% entre 2010 y 2014, con 6,1 millones, mientras que por los Alpes solo pasan 2,6-. El objetivo es «hacer de la línea ferroviaria un eje vertebrador para los desplazamientos domésticos, turísticos y de mercancías», así como organizar «zonas industriales y turísticas transfronterizas en torno al tren».

El informe, dirigido por Marc Barrau, hace un diagnóstico prospectivo y determina «las palancas que pueden desarrollar el tráfico ferroviario»: el turismo, las mercancías y la estructura en la que se pueda apoyar el proyecto entre dos países y dos regiones.

En relación al turismo, defiende la creación de un tren turístico, después de aportar ejemplos europeos como el de los Alpes (Bernina Express en Suiza), el de Italia (el tren de los castillos en Trento), el de Francia (el tren de las maravillas y de la nieve, en Niza) o el de España (Galicia, Lérida y el tren geológico del prepirineo que se realiza en Huesca).

El libro sostiene que cerca de la línea hay lugares muy atractivos como la estación de Canfranc, el fuerte del Portalet, los Mallos de Riglos, el río Gállego y las tres estaciones de esquí de Candanchú, Astún y Somport, junto a la ciudad de Zaragoza.

En este sentido, precisa que existe un gran proyecto de desarrollo turístico en el fuerte del Portalet, con una pasarela que podría convertirse en el lugar preferido de los peregrinos del

camino de Santiago. Se inaugurará en 2020 y su coste es de 3,5 millones de euros, pero se estima que, gracias a él, podrían multiplicarse por diez los 6.000 visitantes actuales de la zona.

Tráfico internacional

Respecto a las oportunidades que abre el tren para las mercancías, la consultora se ciñe a 17 empresas (12 en España y cinco en Francia) encuestadas por el Ineco, dependiente del Ministe-

rio de Fomento. «La gran mayoría de las partes entrevistadas consideraron que había suficiente potencial de carga ferroviaria en el territorio para que la reapertura de la línea fuera oportuna», indica el Libro Blanco. En cuanto al potencial de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza, las empresas consultadas destacaron que puede tener un «interés internacional» como punto transfronterizo entre la península Ibérica y el resto de Europa.

A la hora de abordar el tráfico potencial, hay consenso sobre la importancia del transporte del sector cerealista y agroalimentario desde el sur de Francia hacia España. Pero también sobresale el traslado de piezas de automóviles entre Aragón, Alemania y Austria. Sin embargo, la estabilidad de este tipo de tráfico estaría sujeta a la buena salud económica del sector y a la estrategia comercial e industrial de los fabricantes.

El Libro Blanco que se presentará mañana por los representantes de Aragón y Nueva Aquitania estima como tráfico potencial los de la papelera Saica, las sociedades del Grupo Jorge, Inditex, Decathlon, TMZ, la petroquímica Samca, productos forestales, vinos y bebidas. «El volumen total de mercancías potencialmente cautivas, sumando los volúmenes de tráfico comunicados por los actores entrevistados, varía entre 1,5 y 2 millones de toneladas. Supone un tráfico de 60.000 a 80.000 camiones al año (de 120 a 220 al día)», estima el propio informe.

RAMÓN J. CAMPO

Trenes de 750 metros, línea electrificada y tráfico internacional

Las 17 empresas españolas y francesas consultadas por Ineco para definir el futuro de la infraestructura de la reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza destacaron que para el transporte internacional de mercancías por ferrocarril debería tener una línea electrificada, con capacidad para soportar trenes de 750 metros de gran tonelaje. El Libro Blanco mencio-

na que la empresa pública SNCF Réseau advierte de las dificultades para explotar un servicio de pasajeros y mercancías por rampas de un 23%, pero menciona ejemplos para poder hacerlo con alta velocidad comercial, como la línea Maurienne, en Francia. «La infraestructura también debe limitar los tiempos de maniobra y transbordo a un mínimo estricto para

que el transporte de mercancías por ferrocarril sea lo más competitivo posible con su principal competidor en ese territorio que es el transporte de carretera», destaca el informe. «La armonización de la infraestructura es necesaria para permitir la plena interoperabilidad franco-española», añade. Los consultados reclaman el ancho internacional. **R. J. C.**