



Estudio de convergencia para la reapertura del Canfranc Declaración conjunta CREFCO-CRÉLOC

José Luis Soro, consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón (DGA), presentó el 23 de noviembre de 2020 las hipótesis del estudio de convergencia realizado en el marco del proyecto de reapertura de la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza¹. Crefco y Créloc han conocido, con agrado, que la línea tendrá las características técnicas indispensables para los tráficos viajeros y mercancías de principios del siglo XXI (vía de ancho estándar europeo, señalización ERTMS, carga máxima de 22,5 Tm/eje, gálibo GB). La reapertura sigue prevista, en España, para 2025.

En cambio, cuando menos nos sorprende el calendario presentado por el Sr. Soro: El alargamiento a 450 m de las vías de cruce en los apartaderos se completaría en 2030, ¡cinco años después de la reapertura!, y la electrificación en 2040, ¡15 años después de la reapertura! Estos dos elementos, apartaderos de 450 m y electrificación, son para nosotros² fundamentales si se quiere que la reapertura del Canfranc sea un éxito.

No sabemos cómo se tomaron estas decisiones técnicas. No sabemos cuáles eran los escenarios y las cifras asociadas que se presentaron. No sabemos quién, entre los patrocinadores del estudio (véanse los siete logotipos presentes en el documento presentado por el Sr. Soro), apoya estas hipótesis y el calendario anunciado.

Si no se acondicionan todos los apartaderos antes de la reapertura, la gestión del tráfico ferroviario será digna de una línea del siglo XIX. Hasta 2030, los convoyes no podrían cruzarse más que en unos pocos puntos. Si la línea no se electrifica desde el mismo momento de su reapertura, se correrá el riesgo de limitar considerablemente el número de trenes de mercancías que la usen por la menor potencia de las locomotoras diésel. No electrificar desde el primer momento penalizará y disuadirá a los viajeros y a las empresas que quieran utilizar el ferrocarril entre Aragón y Nueva Aquitania, entre España y Francia, entre la península Ibérica y el norte de Europa. Por otra parte, el uso de locomotoras diésel provocará contaminación atmosférica y acústica en los valles de Aspe y Canfranc e incluso podría suscitar la oposición de la población local. ¡Mucho nos tememos que las opciones técnicas y políticas de este estudio de convergencia condenen al fracaso, una vez más, la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, incluso antes de que se reabra! También nos preocupa que reduzcan el atractivo de esta línea internacional a la hora de buscar un operador para la misma.

1 Sur le site du gouvernement aragonais :

<http://www.aragonhoy.net/index.php/mod.noticias/mem.detalle/re/menu.48/id.268883>. À notre connaissance, rien de tel côté français...

2 Pour en savoir plus sur ces points, voir « [Pau-Canfranc-Saragosse, un chemin de fer d'avenir](#) », CREFCO-CRÉLOC, juin 2019

El estudio de convergencia tampoco plantea en ningún momento la posibilidad de recuperar la línea directa Zuera-Turuñana, que Crefco y Creloc estimamos imprescindible para reducir significativamente los tiempos de viaje, tanto de los trayectos internacionales como del regional que presenta mayores posibilidades de crecimiento, que es el Zaragoza-Pirineos. La recuperación de este itinerario permitiría, además, reducir la incidencia que el tráfico de trenes internacionales de mercancías provocará en la relación Zaragoza-Huesca, que es la más usada en el lado español.

Estas decisiones nos sorprenden, sobre todo porque nos encontramos en un momento muy especial: el Acuerdo de París (diciembre de 2015), el Pacto Verde o *Green Deal* y los planes de relanzamiento vinculados a la pandemia, que llaman a reequilibrar el transporte de mercancías, pasando de la carretera al ferrocarril y a priorizar la electricidad frente a los combustibles fósiles. Las regiones Aragón y Nueva Aquitania, por sus partes, revelaron en diciembre de 2019 las claves para la optimización del tráfico en la línea Zaragoza-Canfranc-Pau³. La electrificación y los apartaderos, y la reapertura de Zuera-Turuñana en segundo término, son elementos fundamentales para que esta línea sea económica y técnicamente atractiva.

Por eso Crefco y Créloc llamamos a todos los actores principales de este proyecto a revisar el calendario del equipamiento de la línea ferroviaria internacional Zaragoza-Canfranc-Pau, así como a invertir sin demora para que, desde el mismo momento de su reapertura, esté en condiciones de ofrecer un servicio eficaz a todos sus usuarios, tanto viajeros como empresas (mercancías). A título de ejemplos, si la línea se electrificara en el momento de su reapertura, el futuro operador podría recuperar el 25 % de la electricidad usando el freno de recuperación de los trenes en el descenso y los convoyes de mercancías serían más pesados. Además, la reapertura de la línea directa Zuera-Turuñana reduciría significativamente los tiempos de viaje, tanto para los viajeros como para las mercancías.

Llamamos también a todos los responsables políticos locales, regionales, nacionales y europeos, conscientes de los retos económicos y del interés que representa esta línea para nuestros territorios, a todos los niveles, a apoyar activamente el proyecto de una reapertura completa del ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau. Esta reapertura puede y debe servir de ejemplo a los deseos y declaraciones de los responsables políticos relativas a la lucha contra el calentamiento climático y al necesario reequilibrio carretera-ferrocarril. En los Pirineos igual que en cualquier otro lugar.

Estimamos que todos los trabajos de mejora de la vía actualmente en servicio que se realicen antes de la reapertura al tráfico internacional, deben hacerse teniendo en cuenta la electrificación de la línea (plataforma de dimensiones que permitan instalar los postes de la catenaria y gálibo de los túneles). También deberán comenzar lo más rápido posible las obras de los apartaderos. Sin estos compromisos firmes, no se estaría enviando a los usuarios potenciales de esta línea y a posibles operadores una señal de la voluntad de éxito con que se acomete su reapertura. Y seríamos, Crefco y Créloc, los primeros en lamentarlo, amargamente.

Por supuesto, estamos a su disposición para desarrollar más ampliamente nuestros argumentos en favor de una reapertura completa, sin demora. Hay que construir un verdadero proyecto europeo, ambicioso en los planos económico, medioambiental y técnico. La elección del operador debe ser rápida, con el fin de asociarlo a todas las fases de la renovación de la línea y de permitirle, sobre bases sanas y claras, conseguir más cargadores y clientes potenciales para la línea internacional Zaragoza-Canfranc-Pau.

¡Ferrocarrilmente vuestros!

Zaragoza, a 22 de febrero de 2021

³ <https://canfraneus.eu/wp-content/uploads/2019/12/RNA-LivreBlanc-PauCanfranc-A4-1219Web.pdf>