

La reapertura del Canfranc por fases permitiría dar servicio en cuatro años



Un tren de pasajeros, a su paso por Murillo de Gállego, el pasado verano. JUAN CARLOS ARCOS

El estudio del CESA, que se presenta al fin la próxima semana, fija el coste de la línea en 318 millones

Plantea recuperar el ramal de Turuñana para mejorar la explotación, rentable desde el primer año

ZARAGOZA. La renovación por fases de la línea internacional del Canfranc garantizaría recuperar el tráfico ferroviario entre Zaragoza y Pau en solo cuatro años y con una inversión "relativamente modesta" en comparación con la Travesía Central. Esta es una de las conclusiones del estudio sobre su viabilidad, encargado por el Consejo Económico y Social de Aragón (CESA) y que se presentará el próximo día 27, casi un año después de que la consultora Ineco entregará la primera copia.

La última versión del trabajo ajusta la inversión mínima de 266 a 318 millones de euros, aunque mantiene íntegramente las consideraciones y análisis técnicos a lo largo de sus 200 folios. Así, el CESA defiende como la mejor de las opciones barajadas, entre las que se incluye un túnel de baja cota por el Pirineo Central, la renovación del actual corredor en ancho internacional y sin electrificar. En esta opción se ha incluido el ramal Zuera-Turuñana para hacer aún más competitiva la explotación para los futuros operadores de mercancías y pasajeros.

El estudio no deja lugar a la duda, puesto que deja muy claro que los ingresos de la explotación (incluidos el tráfico de pasajeros y de carga) podrían rondar los 18,5 millones de euros en el horizonte de apertura estudiado, 2013, mientras que los costes solo se elevarían a 13 millones. Esto supone que la rentabilidad está garantizada desde el primer año de explotación con la hipótesis de reapertura básica, que aún serían mayores en el caso de electrificar el corredor.

La presentación del trabajo se hará el próximo viernes en Zaragoza con la asistencia del secretario de Estado de Infraestructuras,

INVERSIÓN

318,5

La reapertura en ancho UIC y sin electrificar se valora en 318,5 millones, incluido el ramal Zuera-Turuñana

RENTABILIDAD

5,5

Los ingresos rondarían los 18,5 millones y los costes, 13, por lo que se ya se ganaría 5,5 en el primer año.

MERCANCÍAS

2,6

La línea podría captar 2,6 millones de toneladas anuales, más de la mitad del tráfico ferroviario actual de la cordillera.

PASAJEROS

175.000

Los trenes podrían captar 175.000 usuarios entre turistas, peregrinos a Lourdes y esquiadores.

TIEMPO DE VIAJE

4

Un convoy de mercancías podría realizar el viaje de Zaragoza a Pau en 4 horas.

SERVICIOS

36

Pese a las dificultades orográficas, podrían circular 36 trenes diarios por la frontera.

Una partida de 1,1 millones

Pese a la contundencia sobre la rentabilidad de la reapertura, el Ministerio de Fomento tan solo ha presupuestado una partida de 1,1 millones de euros para el tramo Huesca-Canfranc en los Presupuestos para 2010. Y esta voluntad inversora se contrapone con el último impulso de Aquitania para acondicionar la línea en la vertiente francesa.

El estudio elaborado por Ineco concluye, además, que la reapertura solo puede beneficiar a la aspiración de horadar la Travesía Central, cuya inauguración posterga como mínimo hasta 2030-2035. "Si se presta un buen servicio ferroviario a las mercancías, la reapertura del Canfranc permitiría ir consolidando clientes, usos y experiencia que redundaría positivamente cuando se abriese el túnel de baja cota", incide.

Las conclusiones del trabajo son exactamente las mismas que las presentadas hace un año, ya adelantadas por este diario, aunque en la última versión del CESA se ha optado por iniciar las consideraciones con una advertencia sobre las dificultades de explotación en el subtramo Jaca-Bedous. Eso no es óbice para destacar como segunda conclusión la rentabilidad de la explotación, que se llega casi a duplicar "si se incluyen las diferencias de los costes externos como beneficios sociales del proyecto".

De hecho, entre las fortalezas de la reapertura se incluyen la "reducción de costes de transporte por acortamiento de los itinerarios", además de los tiempos de viaje para las relaciones entre "Aragón-Valencia-Murcia y regiones atlánticas de Francia y países europeos atlánticos".

Para superar las rampas entre Canfranc y Bedous, el informe plantea sacar a concesión un servicio de refuerzo de tracción para los convoyes de mercancías con un parque de locomotoras. Podría absorber un tráfico anual de más de tres millones de toneladas, cuando el actual tráfico ferroviario actual por la cordillera pirenaica ronda los 4,4.

JORGE ALONSO