



Los ingenieros suizos llegaron en Canfranc y disfrutaron de una visita guiada a la estación. LAURA ZAMBOAÍN

Casi 90 expertos suizos viajan a Canfranc para apoyar la viabilidad de su reapertura

Crefco y Creloc expusieron sus planteamientos para atraer más viajeros a la línea y potenciar las mercancías

CANFRANC. Ochenta y ocho ingenieros suizos expertos en transportes, en su mayoría ferroviarios y pertenecientes a la Asociación de Ingenieros de Transportes Públicos (ADI), viajaron ayer en tren a Canfranc, donde conocieron la línea ferroviaria y el edificio de la Estación Internacional. Al ser un número tan elevado de pasajeros, algo extraordinario en los viajes

habituales del Canfrancero, Renfe utilizó un tren TRD en vez del habitual, mucho más pequeño. Les acompañaron Luis Granell, de Crefco, y de Jürg Suter, geógrafo suizo autor de un importante trabajo sobre este ferrocarril aragonés que apoya la reapertura.

El tren llegó a la estación de Canfranc a las 11.05, cinco minutos después de lo previsto, y tras la

bienvenida de Fernando Sánchez, alcalde de Canfranc, los visitantes, muy interesados por todo lo relacionado con la línea, visitaron la Estación Internacional de la mano de José Manuel Pérez Latorre, arquitecto director de su restauración. Posteriormente, Suter presentó su trabajo y los expertos suizos conocieron los planteamientos de Crefco y Creloc, en este caso por parte de su secretario, Françoise Rebillard.

Suter reconoció que la situación actual de la línea «es bastante compleja, porque hay muchos actores que influyen». Sin embargo, «veo un gran potencial tanto en el servicio de viajeros, turismo, y servicio regional, como con el transporte de mercancías, que tiene más potencial aún», añadió.

Este geógrafo suizo comparte la

HAN DICHO

«Investigué las necesidades y las posibilidades para la gestión y la reapertura si que es rentable bajo los condicionantes de un servicio público, no solo como negocio»

JÜRIG SUTER

Geógrafo suizo autor de un estudio sobre el Canfranc

«El estudio de Ineco valida la posibilidad de abrir la línea con un coste reducido en comparación con otras grandes infraestructuras»

LUIS GRANELL

Miembro de Crefco

opinión de que la reapertura de la línea «sí que sería rentable, sin duda», y así lo demuestra en su estudio. «Investigué las necesidades y posibilidades para la gestión y si es rentable, bajo el condicionante que se contempla el transporte regional como servicio público y no solo como negocio», apuntó. Por otra parte, destacó que la línea del Canfranc tiene muchas ventajas «aunque la principal es que no hay otra por el Pirineo Central», resaltó. Suter cree que la TCP es un proyecto para 30 o 40 años vista.

Carencias de mantenimiento

Este experto suizo viajó ayer en tren desde Zaragoza a Canfranc y vio de primera mano las carencias del trazado, empezando por la limitación de velocidad. «La infraestructura y el mantenimiento es un problema que hay que tomarse en serio», subrayó. En este sentido, su estudio plantea que la línea tenga ancho internacional hasta Zaragoza y electrificarla con 25.000 voltios. Por último también se refirió al edificio de la estación, «que se deberá mantener y aprovechar para el turismo, porque para los viajeros haría falta una más pequeña», dijo.

Luis Granell insistió en que el Canfranc «no es un vestigio arqueológico, sino un ferrocarril, el único que tenemos en Aragón con posibilidad de abrirse al transporte internacional de viajeros y mercancías». Y en este sentido hizo referencia a las conclusiones del estudio de la consultora Ineco para el Consejo Económico y Social de Aragón, que valida la posibilidad de reabrir la línea «por un coste bastante reducido si lo comparamos con el de las grandes infraestructuras que se hacen ahora, de unos 350 millones de euros y 407, electrificada», explicó.

LAURA ZAMBOAÍN