



Javier Garrido, portavoz de Crefco (en el centro), ayer en la rueda de prensa en Ecodes. OLIVER DUCH

Crefco reclama que el Canfranero sea electrificado y tenga un ancho europeo

● Javier Garrido, portavoz de la coordinadora, presenta la movilización por la reapertura para el próximo día 14

ZARAGOZA. La Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) reclamó ayer que la línea internacional que se recupere en el Pirineo central con el apoyo de la Comisión Europea «esté electrificada

y disponga de un ancho de vía europeo UIC», como el que se está construyendo para el AVE.

Estas dos reivindicaciones son las principales conclusiones del Libro Blanco que ha elaborado Crefco junto a los compañeros

franceses del Comité por la Reapertura de la Línea Olorón-Canfranc (Creloc). Este libro apoyará la elaboración de los estudios que financiará la Comisión Europea sobre la viabilidad y rentabilidad de este ferrocarril.

Según el portavoz de la Coordinadora, Javier Garrido, para que esta línea tenga más futuro debería electrificarse y ser viable para transportar mercancías y no solo viajeros, como se defiende desde el lado francés. El Libro Blanco, que se hará público en próximas fechas, recuerda que solo faltan 33 kilómetros entre Bedous y Canfranc para restablecer la circulación del enlace internacional de Pau a Zaragoza (311 kilómetros).

Destaca, asimismo, que el ancho europeo llega ya a Huesca, con el AVE, y que el paso internacional estaría conectado con las dos grandes plataformas logísti-

cas multimodales de Plaza y la Terminal Marítima de Zaragoza.

Crefco y Creloc señalan que los tráficos esperados en la reapertura son «muy importantes» y que en 2018 hubo 400 camiones diarios por la frontera, que movilizaron 3,3 millones de toneladas de mercancías por el valle del Aspe. De ellas, 150.000 fueron de maíz francés que Silos de Canfranc carga en trenes desde la localidad fronteriza hacia Cataluña.

Incluye las posibilidades de las empresas Opel-PSA, que produce 400.000 automóviles y exporta la mayor parte; Saica, que lleva papel reciclado por carretera; Campa Ubiat Semat, que aloja 15.000 vehículos para toda España; el grupo BSH-Balay que efectúa grandes exportaciones; o las empresas químicas en Lacq, Sabinánigo, Monzón y Zaragoza, que son complementarios.

Ocho trenes en cada sentido

Crefco asegura que la reapertura podría poner en marcha hasta ocho trenes en cada sentido, ya que conecta a tres ciudades con más de 700.000 habitantes (Burdeos, Zaragoza y Toulouse) y el tráfico regional sería «rápido, cadenciado, competitivo e intermodal». Sostiene, a este respecto, que debe producirse la transferencia de camiones, autobuses y automóviles de la carretera al ferrocarril para proteger los Pirineos, un medio natural «embleático y muy frágil».

Garrido explicó que la próxima concentración por la reapertura se celebrará el próximo día 14 en Canfranc después de subir en el tren de la naturaleza, en el que expertos en paisaje, lindano o el río Gállego les acompañarán en el viaje. Agregó, a este respecto, que no se pueden olvidar las obras de la estación de Canfranc, que puede ponerse en marcha en otoño.

RAMÓN J. CAMPO