

◉ ALTO ARAGÓN COMUNICACIONES

La línea de Canfranc permitiría la circulación de 61 trenes diarios

Un estudio de Jurg Süter avala la reapertura internacional del ferrocarril

Pablo BORRUEL

HUESCA.- A escasos meses de presentar el proyecto fin de carrera, el estudiante de Geografía suizo Jurg Süter ha demostrado recientemente la viabilidad de la línea de ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau, trabajo que está finalizando en la capital aragonesa dentro del proyecto Erasmus.

Un reportaje de una revista suiza sobre la línea férrea del Canfranc despertó la curiosidad de Süter, lo que le llevó a visitar el trayecto en el año 1998.

Tras las inspecciones realizadas sobre el terreno, Süter ha reconocido muchas coincidencias de la línea del Canfranc con las existentes en los Alpes suizos desde el punto de vista técnico y de la explotación. No en vano, su conocimiento de las líneas de ferrocarril procede de su experiencia como ferroviario en Suiza en los últimos dieciséis años.

Allí empezó a fraguarse el proyecto de Süter, quien a partir del año 2002 empezó a relacionarse con el tema antes de emprender su etapa universitaria como estudiante de Geografía, Geología y Turismo en la Universidad de Berna.

Acostumbrado a las dificultades orográficas que tienen que salvar las líneas ferroviarias en Suiza, con pendientes más acentuadas que en la línea Zaragoza-Pau, Süter aseguró que en la vertiente francesa se registran porcentajes del 4,3 por ciento de desnivel que apenas se utilizan en los tramos de ancho internacional.

No obstante, la empresa suiza Sudostbahn realiza en el país helvético líneas de ferrocarril "que alcanzan incluso el cinco por ciento de desnivel para trenes de todo tipo y con tráfico bastante denso". El objetivo es aprovechar al máximo la plataforma existente a partir de la línea de vía única entre Zaragoza y Pau para realizar el análisis y demostrar de esta manera su viabilidad, explicó Süter.

El trabajo comenzó en el año 2004 con la recogida de datos técnicos e informaciones detalladas sobre la línea que han estado acompañados de la recogida de datos de entrevistas y la comprobación de las necesidades de las empresas y, sobre todo, de los habitantes y vecinos de la línea Zaragoza-Pau.

"DEMANDA EXISTENTE"

Una de las conclusiones principales de estos trabajos de



Süter, durante la presentación del estudio en Zaragoza. A.P.

"En general los habitantes, tanto de España como de Francia, han mostrado su predisposición para utilizar este servicio de transporte"

campo es la "demanda existente", por parte de la población que pide una mejora de la calidad del servicio de viajeros aprovechando el potencial turístico que ofrece la línea. Sobre las posibilidades, Süter ha detectado la escasez de redes e interconexiones entre los distintos medios de transporte.

El trabajo sobre el ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau no incluye fronteras políticas a diferencia de otros estudios, ya que este documento realiza un análisis de toda la línea. "En general, los habitantes, tanto de España como de Francia, han mostrado su predisposición para utilizar este servicio de transporte", apuntó.

La utilización de la red ferroviaria entendida como "carretera rodante", muy utilizada en los Alpes suizos, facilitaría en la línea Zaragoza-Pau el transporte de camiones mediante plataformas insertadas a bordo de los convoyes de mercancías.

Las ventajas más importantes están englobadas dentro de la calidad y fiabilidad del servicio que posibilitan la utilización de estos trenes por rampas de fuertes pendientes. Además, la reducción del tráfico de camiones gracias a las "carreteras rodantes" permitiría reducir la emisiones de gases contaminantes a la atmósfera con beneficios directos para el medio

ambiente.

Con estas mejoras, la red del servicio de transportes de mercancías de la línea Zaragoza-Pau estaría capacitada para soportar 4.000.000 de toneladas netas al año en cuanto a transporte de mercancías y la utilización de esta línea por 3.000.000 de viajeros de forma anual. Una de las conclusiones más importantes de este trabajo se basa en la existencia de un transporte mixto o intermodal de mercancías y viajeros en la línea que, al mismo tiempo, fomenta la introducción de un sistema de transporte público óptimo y sostenible conforme a la política de transporte incluida en el libro blanco hasta 2010.

PROGRAMA DE SIMULACIÓN

Para probar la viabilidad de este proyecto, Jurg Süter ha empleado el programa informático 'Open Track', que utiliza el departamento de planificación del tráfico y sistemas de transporte de la escuela superior politécnica de Zürich.

Este sistema permite calcular el tiempo de recorridos, la capacidad de la línea, la estabilidad de los horarios y las características de las locomotoras, entre otras muchas variables, que determinan con precisión la viabilidad de la línea Zaragoza-Pau. El complejo proceso de funcionamiento de este programa establece que este tramo ferroviario está capacitado para albergar diariamente un total de 23 trenes de viajeros y 38 destinados a mercancías.

Süter ha empleado el programa "Open Track"; que utiliza la escuela superior politécnica de Zürich