

Sociedad

Juan Bernabéu



2/8/2006

“La demanda popular de la línea internacional de Canfranc es la misma en Francia que en España”

El nombre de Jürg Suter saltó a la palestra hace unos meses al conocerse los datos de su estudio de fin de carrera. En él quiere demostrar la rentabilidad de la línea internacional de Canfranc. Este joven suizo, estudiante de Geografía por la Universidad de Berna, ha presentado en Canfranc las primeras conclusiones de su estudio.

Canfranc.- Jürg Suter es un joven estudiante suizo de Geografía por la Universidad de Berna. Hace unos meses, su nombre saltó a la palestra al trascender algunos datos de su proyecto de fin de carrera, en el que quiere demostrar la rentabilidad de la línea ferroviaria internacional de Canfranc, únicamente modernizando su actual infraestructura. Suter posee una larga experiencia como ferroviario en un país que destaca por su difícil orografía pero también por una infraestructura ferroviaria ejemplar. A punto de concluir su proyecto, Jürg Suter ha presentado recientemente en Canfranc los primeros resultados de su investigación y habla sobre su elaboración, pero también sobre las experiencias en su país que pueden servir de ejemplo al ferrocarril internacional de Canfranc para que vuelva a ser operativo.



Jürg Suter tomó el Canfranc como objeto de estudio

Pregunta.- ¿Cómo se le ocurrió hacer desde Suiza un análisis sobre la línea ferroviaria de Canfranc?

Respuesta.- Estuve trabajando como ferroviario durante dieciséis años antes de empezar la carrera. Tras realizar el Bachillerato a distancia, en el año 2002 empecé la carrera de Geografía en la Universidad de Berna y para el trabajo de fin de carrera busqué por mi antigua profesión algún tema relacionado con el ferrocarril, transporte público en o transporte en general. Descubrí la línea de Canfranc por casualidad, leí algunas cosas sobre ella y me interesó. Ya la visité cuando trabajaba como ferroviario y pensé entonces en hacer la tesis de fin de carrera sobre el Canfranc. Me puse en contacto con la Universidad de Zaragoza y enseguida recibí una respuesta positiva en este asunto.

P.- ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en esta investigación?

R.- El proyecto de fin de carrera lo comencé oficialmente en noviembre del año pasado y tenemos un año de tiempo para realizarlo, todavía no está terminado. Sin embargo, empecé ya mucho antes, en verano de 2004, cuando recibí el visto bueno de la universidad de Zaragoza. Desde entonces he realizado investigaciones para definir los objetivos de mi trabajo. Una herramienta muy especial ha sido el programa de simulación para redes ferroviarias que me proporcionó la Universidad de Zurich. Este sistema necesita mucho más tiempo que un año para desarrollarlo. De esta forma, llevo ya dos años y medio trabajando en este proyecto.

P.- ¿En qué argumentos basa la rentabilidad de la actual línea ferroviaria internacional de Canfranc?

R.- La línea es rentable. El principal argumento es que hay que aprovechar la infraestructura al máximo. La estoy comparando con situaciones parecidas en la zona de las Alpes. Allí hay experiencias muy importantes. He investigado durante los últimos meses las posibilidades, necesidades y demanda para todo tipo transporte de viajeros y mercancías. Mercancías convencionales, de transporte combinado y de tráfico rodado. En cuanto a los viajeros, he investigado la demanda de servicio de trenes de cercanías, largo recorrido y turismo. Desde este punto de vista, para todas las necesidades la línea es rentable.

P.- ¿Cómo ve desde Suiza los problemas que hay en los Pirineos para sacar adelante una línea que atraviesa la cordillera?

R.- Respecto a los túneles, la travesía central de los Pirineos será sin duda el futuro. Para comparar, en Suiza hay dos túneles en construcción (San Gotardo y Leutzberg) que se van a poner en servicio al año que viene y el más pequeño mide 37 kilómetros. La Travesía Central se puede comparar con estos proyectos respecto a los problemas para realizarlos. No es tan fácil. Pero no es mi tema, mi tema es la línea en la plataforma actual. Y viendo otras experiencias en la zona de los Alpes desde el punto de vista de la infraestructura, hay líneas con rampas más fuertes que el Canfranc en el lado francés que soportan toda clase de transportes. Es importante integrar estas experiencias con la prestación de servicio y gestión de trenes en grandes rampas para tener conclusiones respecto a otras líneas. Otro punto importante es la intermodalidad, y en Suiza hay muchos ejemplos que me valen mucho para comparar con esta línea y juzgar las posibilidades y la rentabilidad del Canfranc.

P.- Nos ha comentado que el trabajo está todavía por concluir. ¿Qué es lo que le falta?

R.- Lo que falta es evaluar todos los datos exactamente. Estoy terminando de evaluar las encuestas que he realizado en todos los pueblos entre Zaragoza y Pau. Por otra parte, también me falta analizar las entrevistas con empresarios y responsables políticos. Acabo de terminarlas y sus resultados juegan un papel muy importante. También tengo que analizar toda la documentación que he recopilado estos últimos meses y, por último, escribir la tesis.

P.- ¿Cuál ha sido la respuesta a este estudio por parte de todas las personas con las que ha tratado para su elaboración?

R.- Lo que más me ha gustado han sido las entrevistas realizadas en los pueblos. Me he dado cuenta de que la gente utilizaría el tren si el servicio fuera adecuado. Las encuestas siempre reflejaban que falta calidad en el servicio. Por otra parte, la gente es más abierta que en Suiza y eso ha hecho más eficaz mi trabajo. Así mismo, me decían que en Francia la gente estaba en contra y que había una diferencia de opinión muy grande entre España y Francia, pero no he notado diferencias. Los resultados de las encuestas se pueden evaluar separadamente y no se nota ninguna diferencia entre las opiniones. Es más bien una pregunta política. La política no es asunto de este estudio porque estoy tratando preguntas sobre gestión, explotación, técnica, demanda y posibilidades, pero no la política. Soy suizo y ese no es mi asunto, pero la ciencia da la base para las decisiones políticas.

P.- ¿Qué piensa hacer cuando termine este proyecto?

R.- Buena pregunta. Supongo que continuaré trabajando en alguna empresa de ferrocarril en Suiza pero podría seguir con una tesis doctoral, pero ahora estoy tan centrado en este trabajo que no puedo reflexionar sobre mi futuro.