

El Canfranc tiene capacidad para 5 millones de toneladas y 40.000 pasajeros al año

Un estudio con el simulador de tráfico ferroviario más avanzado avala la viabilidad y rentabilidad de la reapertura de la línea

Las pendientes y los radios de curva son una dificultad superable



Exposición pública en la Institución Fernando el Católico

El aula de la Institución Fernando el Católico (IFC), organismo autónomo de la Diputación Provincial de Zaragoza, fue el lugar donde ayer se celebró exposición pública de la tesis de grado de Jürg Suter (a la dcha.) sobre el Canfranc. La presentación del estudiante suizo y su trabajo corrió a cargo del diputado responsable de Bibliotecas, Antonio Nuño (en el centro), y del director de la cátedra "Jordán de Asso" de la IFC, Severino Escolano. **C. V.**

El uso para carga y la seguridad priman como razones

La segunda parte del trabajo de Jürg Suter, fundamental para elaborar un sistema de transporte en un Canfranc reabierto que responda a la demanda real de los usuarios potenciales, se ha centrado en la realización de encuestas en el territorio y entrevistas con autoridades políticas y con empresarios. En sus conclusiones,

el autor de la tesis afirma que el transporte de mercancías es el "más deseado" en la línea, ya que se demuestra "técnicamente viable" y con una "rentabilidad posible". En este sentido, Suter destaca que en el sector de transportes "la oferta es la que lidera la demanda", por lo que a medida que se ofrezcan servicios

de calidad se generará una "demanda suficiente". La segunda razón más importante para los encuestados a la hora de plantearse la reapertura es la seguridad, ya que se evitarían accidentes en la carretera. Curiosamente para Suter, el respeto al medio ambiente es uno de los motivos "menos destacados". **C. V.**

ZARAGOZA. "La línea Zaragoza-Canfranc-Pau reabierto, con el ramal Zuera-Turuñana incluido, sería viable y rentable para el transporte combinado de carga y pasajeros". Así de rotundo se mostró ayer Jürg Suter, estudiante de Geografía suizo de la universidad de Berna, en la exposición de su tesis de grado, titulada "El ferrocarril de Canfranc. Posibilidades de realización del servicio de viajeros y mercancías".

Suter, que ha utilizado para realizar su trabajo una de las herramientas de simulación ferroviaria más avanzadas, el sistema informático Open Track, aseguró que ninguna de las cuestiones que habitualmente se ponen como trabas técnicas a la recuperación del corredor de ferrocarril abandonado en 1970 tienen sentido. "Ni las pendientes, ni los radios de curva ni los gálibos de los túneles son problemas irresolubles para el funcionamiento eficiente de la línea", afirmó.

Sobre la capacidad de transporte que podría tener esa línea, Suter comentó que es una variable que depende de muchos aspectos, como los puntos de cruce que se habiliten, los tipos de trenes que se usen o los servicios que se quieran incorporar. En su estudio aborda los supuestos más ambiciosos, con convoyes de carga y de pasajeros para media y larga distancia e incluso incluyendo una futura red de Cercanías con los apeaderos de El Portillo, Goya y Miraflores.

Con esa perspectiva, la de una línea operativa al máximo, y con las características que están prescritas en el acuerdo bilateral de reapertura (doble vía de ancho europeo y electrificación en todo el trazado), Suter ha demostrado que sería factible el transporte combinado de más de cinco millones de toneladas y 40.000 pasajeros al año. Las cifras, especialmente las de carga, son significativamente más altas de las que hasta ahora se habían pensado, ya que los distintos informes que se han elaborado sobre el corredor y su reapertura hablan de un máximo de 3,5 toneladas anuales.

Como adelantó este periódico, si se sacrificase parte del transporte de pasajeros, y mientras no hubiera Cercanías, la capacidad teórica para la mercancía se puede elevar hasta más de siete millones de toneladas por año.

Recreación exacta

Los resultados del estudio de Suter están avalados por el sistema Open Track, diseñado por el Departamento de Planificación de

Tráfico de la Escuela Politécnica de Zurich para los ferrocarriles transalpinos y utilizado por las empresas ferroviarias suizas para trazar sus redes. El sistema permite calcular la frecuencia y horario de los trenes, así como sus tiempos de recorrido, con una fiabilidad muy grande.

Una de las labores más importantes de Suter dentro de su estudio ha sido introducir en Open Track todo el recorrido de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, incluido el ramal Zuera-Turuñana, atendiendo a sus características metro a metro. De esta manera, los trenes virtuales (también con características reales) que el ordenador hace discurrir por ese trazado reproducen fielmente el recorrido que harían en el corredor reabierto, con los puntos de cruce, los tiempos de espera y cualquier incidencia fielmente reflejados.

Si un convoy no pudiera superar algún punto por la pendiente, los radios de curva u otra cuestión, el ordenador lo detectaría al instante. El único aspecto problemático, la tracción en las rampas de 43 milésimas, es fácilmente superable con una locomotora de refuerzo, un sistema habitual en el transporte ferroviario español y en países como Suiza.

Intermodalidad

Uno de los conceptos que la tesis considera central es el de la "intermodalidad" de los transportes, aconsejada en el Libro Blanco de la Unión Europea dado el elevado consumo en combustibles fósiles que ocasiona el uso exclusivo de la carretera. Suter, en este sentido, apostó por "transferir el tráfico de mercancías de la carretera a modos más respetuosos con el medio ambiente" utilizando el Canfranc como "carretera rodante". Esta opción, muy utilizada en Suiza y que supone montar los camiones en el tren para superar las cordilleras montañosas, sería una alternativa para los transportistas, dado que "la carretera del Somport no está a la altura del aumento del tráfico", según Suter.

No obstante, el defensor de la tesis incidió en que es imprescindible introducir el concepto de "externalización" de los gastos. Los precios "demasiado bajos" que pagan actualmente los transportistas por los pasos carreteros sólo cubren "una parte" de los costes medioambientales que generan, por lo que, para Suter, es importante que los Estados utilicen fórmulas para "incentivar" el uso de alternativas.

CARLOS VILLANOVA