

# HERALDO

## DE ARAGON

Año CXII · Nº 37.127 · 1 €

Lunes 26 de junio de 2006

### El Canfranc podría absorber cada año casi 5,5 millones de toneladas de mercancías

➤ Una vez reabierto, estaría en condiciones de asumir todo el tráfico ferroviario transpirenaico

➤ Un estudio revela que dos millones de pasajeros podrían utilizar anualmente esta línea

El ferrocarril del Canfranc podría transportar, una vez reabierto, casi 5,5 millones de toneladas de mercancías al año, según un estudio realizado con el Open Track, un simulador informático ferroviario diseñado por la Escuela Politécnica de Zurich, que se emplea para determinar las posibilidades reales de las nuevas redes de tráfico por ferrocarril. El

documento señala que con el Canfranc cruzarían también la frontera anualmente hasta dos millones de pasajeros. Este estudio tira por tierra las dudas sobre la capacidad de transporte de esta línea, puesto que estaría en condiciones de absorber todo el tráfico transpirenaico de mercancías por tren que hay actualmente. **PÁGS. 2-3.** EDITORIAL EN **PÁG. 18**

## TERRORISMO

### El PSOE sale en defensa del PNV y niega que esté implicado en la red de extorsión de ETA

➤ “No se debe poner bajo sospecha a los demócratas”, dice el portavoz socialista

El portavoz del PSOE en el Congreso, Diego López Garrido, aseguró ayer que su partido tiene muy claro que “ni el PNV ni sus militantes tienen nada que ver” con las redes de extorsión de ETA. López Garrido respondió así a la imputación del peneuvista Gorka Aguirre, citado por Grande-Marlaska. **PÁG. 21**

# HOYARAGON

“Nunca desistas de un sueño. Sólo trata de ver las señales que te lleven a él”. Paulo Coelho (escritor brasileño, 1947)

## El Canfranc podría absorber todo el tráfico ferroviario transpirenaico actual

La línea reabierta tendría capacidad para 5,5 millones de toneladas, un millón más de las que ahora pasan en tren

ZARAGOZA. El último estudio sobre la reapertura de la línea Canfranc-Olorón despeja por completo las dudas sobre la capacidad de transporte de ese corredor ferroviario, uno de los mitos que, desde su cierre en 1970 por el hundimiento del puente de l'Estanguet en Francia, se han formulado en contra de la recuperación del histórico paso. El Canfranc reabierto, de acuerdo con la tesis de grado del suizo Jürg Suter, podría transportar a dos millones de pasajeros y 5,5 millones de toneladas de mercancías al año a través de la frontera, lo que supera ampliamente el uso actual del tren como medio de transporte entre la Península Ibérica y Europa (por los pasos de Irún, La Junquera y La Tour de Carol).

Las cifras son elocuentes. Es cierto que, si se logra pasar tráfico de carga de la carretera al tren en cantidad notable para mejorar la seguridad y el respeto al medio ambiente, en el futuro será necesario contar con un corredor a baja cota, doble vía y gran capacidad, como es el proyecto de la Travesía Central Pirenaica (o túnel de Vignemale). Pero igual de cierto es que la línea Zaragoza-Canfranc-Olorón-Pau tiene capacidad suficiente para rendir durante décadas un servicio excelente para conseguir ese objetivo de trasvase modal y, además, ayudar a demostrar a Francia con hechos la necesidad de apostar a medio y largo plazo por la Travesía Central.

En el listado de cifras adjunto se puede comprobar que el ferrocarril, al revés de lo que ocurre en los Alpes, está infrautilizado como medio de transporte para superar los Pirineos. De los 218,9 millones de toneladas de carga que en 2003 cruzaron la cordillera (según el Observatorio Francoespañol de Tráfico), sólo 4,3 emplearon el tren. Por lo que respecta a pasajeros, de 145 millones, apenas 1,2 escogieron el modo ferroviario para cruzar la frontera.

Con esos datos, puede resultar algo pretencioso defender la urgencia de la Travesía Central, que precisa de dos túneles de 42 y 12 kilómetros (entre Biescas y Lourdes y entre Alerre y Caldearenas, respectivamente), tiene un costo estimado de entre 6.500 y 7.500 millones de euros para alcanzar una capacidad de transporte de entre 25 y 50 millones de toneladas anuales.

### El Canfranc, más asequible.

Frente a esas magnitudes, la opción de la reapertura del Canfranc cobra fuerza como proyecto más que suficiente para mejorar el tráfico transpirenaico y mucho más asequible que la Travesía



Imagen aérea de Canfranc estación, con la boca del túnel internacional a la derecha. JUAN CARLOS ARCOS

Central, puesto que requiere de una inversión que sería entre 20 y 80 veces menor según las conclusiones de diferentes estudios sobre el restablecimiento de la línea internacional.

En cualquier caso, aunque la DGA, extraoficialmente, apuesta por impulsar la Travesía Central y dejar al Canfranc si acaso como una ruta turística, la gran batalla política sigue estando en Francia, cuyos hechos demuestran un interés histórico por evitar la permeabilización de los Pirineos. Una política tradicional que se extiende a toda la cordillera, pero que se sufre especialmente en su tramo central.

El anterior ministro francés de Equipamiento y Transportes, Gi-

### El tráfico por los Pirineos

#### MERCANCÍAS (millones toneladas/año)

Medio de transporte	Francia	Resto UE 15 salvo Francia	Resto Europa salvo UE 15	Total
Carretera	51,1	45,5	4,4	101,0
Ferrocarril	1,0	3,2	0,1	4,3
Mar	10,0	63,9	39,7	113,6
<b>Total</b>	<b>62,1</b>	<b>112,6</b>	<b>44,2</b>	<b>218,9</b>

#### PASAJEROS (millones pasajeros/año)

Medio de transporte	Francia	Resto UE 15 + Suiza + Noruega salvo Francia	Total
Vehículo ligero	70,6	12,4	83,0
Autocar	6,6	2,2	8,8
Ferrocarril	1,1	0,1	1,2
Avión	6,1	45,9	52,0
<b>Total</b>	<b>84,4</b>	<b>60,6</b>	<b>145,0</b>

Fuente: Observatorio Francoespañol de Tráfico por los Pirineos.

lles de Robien, no tuvo reparo alguno en ordenar hace cuatro años la repetición de un estudio oficial sobre la reapertura para duplicar su coste hasta los 300 millones de euros y ponerlo como excusa para enterrar un proyecto bendecido previamente de forma expresa en las cumbres bilaterales de Santander y Perpiñán.

El relevo de Gilles de Robien por Dominique Perben no ha mejorado la situación. Francia acaba de excluir a la Travesía Central (por supuesto, también al Canfranc) de su petición de ayudas europeas hasta 2013. Y si le parecía mucho una obra de 300 millones, no tendrá muy claro cómo afrontar otra de, al menos, 6.500.

CARLOS VILLANOVA

### Hasta 22 trenes de pasajeros por el túnel internacional

El modelo de tráfico diseñado por Jürg Suter para la línea internacional Zaragoza-Pau en su tesis de grado (dirigida por el profesor Hans-Rudolf Egli, de la Facultad de Geografía de la Universidad de Berna) está avalado por el simulador informático Open Track, una herramienta creada por la Escuela Politécnica de Zurich que utilizan empresas ferroviarias de todo el mundo para planificar sus redes de transporte con gran eficacia.

Suter explica que el modelo es variable, ya que se podría aumen-

tar el tráfico de carga en detrimento del de pasajeros, pero él ha planteado una línea internacional con capacidad suficiente de carga (15.000 toneladas diarias, que son unos 36 trenes) dentro de un corredor que también atienda las necesidades de comunicación de sus habitantes, tanto en tráfico local como regional y de larga distancia.

De esta forma, respetando siempre el tránsito de esas 5.475.000 toneladas al año por el túnel de Canfranc, el modelo posibilita que circulen hasta 22 trenes de pasaje-

ros al día por el paso internacional, con una capacidad media de 300 viajeros por convoy. Cuatro de ellos serían de alta velocidad. Además, quedarían surcos suficientes para 18 trenes regionales. Todos harían el recorrido Zaragoza-Huesca y varios de ellos seguirían viaje hasta Ayerbe, Sabiñánigo y Jaca.

También, siempre y cuando se pusiera doble vía de ancho europeo entre Zaragoza y Zuera (ahora hay una), se pueden establecer hasta 40 servicios diarios de Cercanías entre ambas localidades. **C. V**

La demanda de reabrir la línea internacional del ferrocarril Canfranc-Olorón, o Zaragoza-Pau si se prefiere, principalmente para el tráfico de mercancías, es importante para España, para la Unión Europea y para Aragón. Como se ha reiterado en multitud de ocasiones por los agentes económicos y sociales de ambos lados de los Pirineos. Por si hubiera dudas, los datos son contundentes y avalan una reclamación histórica que tiene visión europeísta y no localista, como algunos han pretendido dar a entender para justificar la

Entre líneas | José Luis Valero

## Los datos hablan por sí solos

su escasa capacidad de criterio político y de sentido de Estado. El Canfranc es básico para impulsar los proyectos de comunicaciones transfronterizas -la Travesía Central, por ejemplo-, y para descongestionar los pasos de Hendaya y de Port Bou. Es, por lo tanto, una apuesta de futuro que requiere decisión y voluntad política por parte de la UE y de los dos países implicados. El principal problema es el nulo interés de Francia, pero eso no justifica la apatía de Madrid y de Bruselas a la hora de presionar a París. No hay que perder este tren.

### LA INVERSIÓN

# 200

¿Cuánto costaría reabrir el Canfranc? El cálculo no es fácil. Si se incluye el ramal Zuera-Turuñana, que puede costar unos 50 millones si se hace en vía única, una cifra aproximada podría estar entre 200 y 250 millones, ya que los estudios que analizan exclusivamente la reapertura entre Canfranc y Olorón o Pau hablan de entre 88 y 300 millones.

### LOS MITOS

**1** De los mitos que se han creado contra la reapertura del Canfranc, el más manejado es el de las **pendientes**. Las más fuertes son de 43 milésimas y en Suiza hay líneas que se usan como carretera rodante con 50 milésimas. Esa dificultad se supera con doble tracción para carga entre Jaca y Bedous.

**2** Otra de las cuestiones que se citan como insalvables son los **radios de curva**, pero ocurre igual que con las pendientes: los hay más cerrados en otras líneas. Sólo suponen la necesidad de circular más despacio en algunos puntos.

**3** El tercer punto polémico (aparte de la capacidad de la línea) es el **gálibo de los túneles**. Un estudio de 1993 avalaban su suficiencia. Otros expertos creen que haría falta rebajar la plataforma 20 centímetros para garantizar el uso de la línea como carretera rodante.

# El ramal de Turuñana es clave para aumentar el potencial de la línea

Los 40 kilómetros en trazado recto por el valle del Gállego multiplican la capacidad entre Zaragoza y Huesca



La estación de Biscarrués-Piedratajada es una de las que aún quedan en pie en el ramal de Turuñana. C. V.

ZARAGOZA. El estudio de Jürg Suter que avala la capacidad de tráfico del Canfranc se ha realizado para una línea que tendría las mismas características de trazado que ahora con dos excepciones previstas en el acuerdo bilateral de reapertura, la conversión al ancho europeo y la electrificación a 25.000 voltios, y un elemento novedoso y esencial si se quiere desarrollar el uso para pasajeros: la recuperación del ramal Zuera-Turuñana, abandonado en 1971, un año después del cierre del paso transpirenaico, con el que guarda una evidente relación de necesidad.

Es la reapertura del ramal, de 40 kilómetros de longitud prácticamente rectos y llanos a través del valle del Gállego, la que hace posible ese transporte combinado de viajeros y mercancías en cantidades de importancia, ya que los trenes de carga tendrían un corredor (el Zuera-Turuñana) expedito para acortar tiempos, mientras los de pasajeros irían

por la línea actual, cumpliendo sus destinos entre Huesca y Zaragoza.

De esta forma, los convoyes contarían con 25 puntos de cruce entre Pau y Zaragoza en el trazado por Huesca, mientras que en el ramal de Turuñana, que se plantea en vía única en todo el trayecto, contarían con otros tres.

Los puntos de cruce se corresponden con estaciones, aunque los cambios estarían automatizados. Sin el ramal se puede mantener un tráfico intenso de carga, pero reduciendo notablemente las capacidades del de pasajeros.

Respecto a los costes que tendría recuperar el ramal, no hay una previsión oficial, pero sí exis-

te un estudio de Daugson Ibérica elaborado en 1999 para la Coordinadora por la Reapertura del Canfranc (Crefco). Ese informe estima en 81,2 millones de euros la inversión necesaria, pero es un cálculo para restablecer el corredor con doble vía en ancho internacional electrificado.

C. V.

# Los empresarios critican la escasa infraestructura férrea

Han creado una asociación para intentar frenar el "deterioro" del servicio y reclamar mejoras

MADRID. El presidente de la Unión de Operadores de Transporte Combinado (UOTC), Ramón Puj Agustí, alertó hace unos días de la pérdida de productividad de las empresas y de España, en general, ante la falta de in-

fraestructuras para el transporte de mercancías por ferrocarril.

Puj apuntó que la carga que pueden soportar los trenes españoles es bastante inferior a la de otros países europeos, de forma que cuando un tren de mercancías pretende entrar en España tiene que ser seccionado para ponerlo en dos vías. Así, "transbordar un vagón de un tren europeo a uno ibérico acarrea un gasto que al final lo paga la industria, la empresa transportista y el contribu-

yente, porque a alguien se le tiene que cargar", dijo Puj.

El presidente de la UOTC advirtió de que las empresas españolas tendrán "serios problemas" para salir fuera en condiciones económicas que les permita competir. "Todo esto va sumando y, al final, el coste por kilómetro español será el doble de caro que el de otros países de Europa", añadió.

Por ello, anunció la puesta en marcha de la Asociación de Transportes de Mercancías por

Ferrocarril para intentar frenar "el deterioro" del servicio, "que se ha incrementado" en los últimos años. Indicó que UOTC ha mantenido contactos con la Secretaría de Transportes, que ha sido "comprensiva" con las demandas del sector. No obstante, consideró necesario que esa comprensión vaya acompañada de medidas concretas. El presidente de la organización empresarial subrayó que para el horizonte 2015-2020 se puede encontrar una si-

tuación de colapso del sistema de transportes en muchos puntos de España, precisamente en aquellos que registran un mayor tráfico.

Puj incidió en que el transporte ferroviario de mercancías debe competir con el camión, no con el avión. "Necesitamos trenes fiables, lentos, pesados y baratos, y no rápidos ligeros y caros", dijo y explicó que no es rentable transportar mercancías en trenes de alta velocidad.

EUROPA PRESS

# TRIBUNA

**HERALDO**  
DE ARAGON

DIARIO INDEPENDIENTE  
FUNDADO EN 1895 • Año CXII

## El Canfranc, apuesta viable

Relegado por los Gobiernos central y aragonés, el proyecto de rehabilitación de la línea férrea internacional de Canfranc es una apuesta cada vez más viable. Los estudios económicos, y el interés de las organizaciones empresariales y sociales de ambos lados de los Pirineos, apuntan que la línea es, además de factible, necesaria.

**L**AS COMUNICACIONES con Francia son el gran talón de Aquiles de los proyectos de desarrollo futuro de Aragón. Pero también son fundamentales para garantizar que la Península Ibérica -España y Portugal- están comunicadas dignamente con el resto de Europa, y viceversa. Pero, como es sabido, el Gobierno francés es una barrera más infranqueable que los propios Pirineos a la hora de acometer los proyectos. Esta semana, a la vez que varios eurodiputados de la comisión de transportes del Parlamento europeo visitaban Aragón, invitados por el Gobierno autónomo, para conocer sobre el terreno la insostenible situación de las comunicaciones transfronterizas, se sabía que Francia ha excluido la Travesía Central (que podría pasar a través del macizo de Vignemale) de su petición de ayudas europeas hasta 2013. Y los examinadores de la candidatura olímpica de Jaca valoraban muy negativamente, como no podía ser de otra manera, el deplorable estado de las comunicaciones por tren entre Zaragoza y el Pirineo aragonés.

En esta tesitura, se multiplican los apoyos sociales y empresariales al proyecto de revitalización de la línea de Canfranc. Una apuesta muchísimo menos costosa y a menos plazo que la de la Travesía central, con la que, por cierto, es compatible. El último estudio señala que el Canfranc podría absorber todo el tráfico ferroviario transpirenaico actual, y que la línea reabierta tendría capacidad para 5,5 millones de toneladas, un millón más de las que ahora pasan en tren. Son datos que deberían hacer al Gobierno aragonés su tibieza respecto de la línea. Tanto desde el Pignatelli como desde el Gobierno central, y su ministerio de Fomento, hay buenas palabras para el Canfranc, pero pocos hechos. Liderar la apuesta por el Canfranc sería una decisión de calado pero factible, según los estudios de que se dispone y el apoyo con el que cuenta a ambos lados de la frontera. El Gobierno de Aragón habría, al menos, de estudiarlo a fondo y explicar en detalle por qué no se avanza por esa vía.

## Lecciones del reventón

**L**OS OPERARIOS han trabajado con celeridad y, una semana después del gran reventón que inundó la plaza de Basilio Paraíso, en pleno centro de Zaragoza, el tráfico ha dejado de ser un caos aunque continúan las afecciones. Además de demostrar que, con diligencia, las obras pueden cumplir y adelantar sus plazos, el reventón -y los que le siguieron- ha recordado que el subsuelo de la ciudad necesita atención urgente. A dos años de una Expo sobre agua y desarrollo sostenible, con más motivo. El plan de renovación de tuberías ha de ser prioridad municipal y sus responsables han de valorar si son suficientes sus plazos y sus presupuestos. Además de las lecciones sobre tráfico: puede y debe fomentarse más el transporte público, y hay mucho que avanzar en la asignatura de la información y la planificación.

**La firma** | La apuesta por las energías renovables está dejando de ser una opción para convertirse en una necesidad porque el petróleo, además de no ser inagotable, está cada vez más caro. Por ello el biodiésel y el etanol ganan adeptos. Por **Luis H. Menéndez**

## Biodiésel y etanol



PAULA R. ESPAÑOL

**H**ACE SÓLO UNOS días, la Asamblea General de Arento, grupo cooperativo alimentario de Aragón, aprobó en Zaragoza la puesta en marcha de un novedoso proyecto para extraer aceite de los cultivos de girasol y transformarlo en biocombustible apto para cualquier vehículo diésel. La inversión estimada para llevar a cabo la iniciativa ronda la nada despreciable cifra de 24 millones de euros, pero los cooperativistas están convencidos de que vale la pena realizar el esfuerzo. Porque es pensar en futuro. Un futuro que, particularmente para quienes trabajan en el campo, no se ve precisamente con optimismo.

El anuncio de Arento ha coincidido en el tiempo con los realizados por compañías que, como los cooperativistas aragoneses, trabajan en el sector de la agroalimentación. Ebro Puleva informó de la próxima instalación de una planta de biodiésel en Jédula (Cádiz), para la que invertirá unos 53 millones de euros, y Sos Cuétara, por su parte, apuntó que destinará 35 millones para otra planta en Andújar (Jaén).

En un escenario marcado desde hace ya un tiempo por una escalada de los precios del petróleo y sus derivados que parece no tener fin, aumenta el número de empresas que han decidido no esperar a que defiendan sus intereses en materia de combustibles quienes tienen la posibilidad de actuar para conseguir que el crudo baje. Muchas, además, luchan por dar una salida más rentable a la materia prima con la que trabajan. Por ello investigan por su cuenta. Se movilizan por su cuenta. Y colaboran, conscientes o no,

en la difusión de una cultura que va más allá del planteamiento puramente pro-ecológico. Es la cultura de las energías renovables, las que son beneficiosas para defender el medio ambiente y las que pueden ayudar a depender menos del petróleo y de quienes influyen en su precio.

Mañana martes, en La Alfranca, en La Puebla de Alfindén, el consejero de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, Alfredo Boné, y el presidente de General Motors España, Antonio Pérez Bayona, participarán en la firma de un acuerdo de colaboración entre el Centro Internacional del Agua y el Medio Ambiente (CIAMA) y Saab, la marca de automóviles sueca del grupo GM. Ambos darán cuenta ahí de cómo colaboran -cada uno desde su posición- en el impulso de la citada cultura de las energías renovables. Del desarrollo sostenible. Del trabajo por una atmósfera más limpia que -no olvidemos- el desarrollo (con parques automovilísticos bien dotados) ha ayudado mucho a ensuciar.

Saab entregará entonces al CIAMA el primer 9-5 BioPower que llega a España, un vehículo que funciona con etanol y del que habló recientemente el propio Pérez Bayona en una jornada con ingenieros celebrada en la sede del Centro Politécnico Superior (CPS) de la Universidad de Zara-

goza. El primer directivo español de GM informó entonces de una apuesta del grupo que quizás es menos conocida que la realizada en el campo del hidrógeno, pero de aplicación práctica más inmediata. Es la relacionada con los motores de alcohol, que se está demostrando práctica en Suecia y que podría extenderse a otros países. (GM, de hecho, está negociando con Abengoa para trabajar juntos en la materia).

El aumento de las partidas que empresas de muy diversos sectores están destinando al biodiésel y al etanol está siendo vigilado con mucha atención por firmas de inversión de primera línea. El mismo día en que Arento aprobaba la millonaria inversión en su planta de biodiésel, expertos de Atlas Capital y ABN Amro se reunieron en Zaragoza para hablar de las posibilidades que ofrecen a ahorradores cualificados las energías renovables, particularmente el biodiésel y el etanol. Rafael Olcina-Bernabeu, de ABN Amro, recordó que la entidad en la que trabaja ha sido la primera en listar (en Suiza, y próximamente en España) un índice referenciado al biofuel. Un índice que está compuesto en un 70 % por materias primas que componen el etanol y en un 30 % por materias primas que componen el biodiésel. El azúcar, el maíz y el aceite de soja, recordó, se hallan por tanto ante un futuro muy optimista.

Algo muy importante se está moviendo en el mundo al margen del petróleo. Cambiar estructuras tan sólidas y llenas de intereses de entes muy poderosos será difícil, pero la defensa de la cultura de las energías renovables bien vale la pena. Por el campo. Por la sociedad. Por todos.

**“Algo muy importante se está moviendo en el mundo al margen del petróleo. La defensa de la cultura de las energías renovables vale la pena”**