

CREFCO Y EL PROTOCOLO ARAGÓN-AQUITANIA PARA LA REAPERTURA DEL CANFRANC Y SU HOJA DE RUTA

Por primera vez desde que los trenes franceses dejaron de llegar a Canfranc en 1970, Francia está reabriendo 25 kilómetros de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza, entre las poblaciones de Oloron y Bedous. Una actuación, que impulsa el Consejo Regional de Aquitania, cifrada en 102 millones de euros. Cuantitativa y cualitativamente es lo más cerca que hemos estado nunca de la reapertura integral del ferrocarril de Canfranc.

En marzo de 2013 las regiones de Aragón y Aquitania firmaron un protocolo que incluye una hoja de ruta que prevé la reapertura total de la línea en 2020. Crefco se congratula por que se haya suscrito un calendario para la reapertura del Canfranc, a pesar de que ésta se retrase hasta 2020. Sin embargo, la alegría inicial se ve empañada por la incertidumbre que nos provoca el hecho de que hayan sido las regiones, y no los gobiernos centrales de España y Francia, quienes han firmado ese documento. Porque si bien las regiones francesas tienen competencias en materia ferroviaria (es Aquitania quien reabre el tramo Olorón-Bedous), las españolas no son competentes en este tema. Y, al menos hasta ahora, **el Ministerio de Fomento no se ha pronunciado sobre el acuerdo alcanzado entre Aragón y Aquitania.**

De hecho, a día de hoy no se sabe nada de los proyectos que dicho protocolo había previsto que se redactasen en 2014 y 2015: Los de renovación integral de la vía entre Alerre y Caldearenas, y entre Jaca y Canfranc, y el de adecuación de las estaciones de Ayerbe, La Peña y Caldearenas. ¿Van los responsables del Ministerio de Fomento a impulsar estas actuaciones de aquí a la celebración de las próximas elecciones generales? Mucho nos tememos en Crefco que no.

SOLICITUD DE AYUDAS EUROPEAS

TEN-T es un programa de subvenciones de la Unión Europea (UE) especializado en transporte de mercancías, preferentemente por ferrocarril y barco. Para la convocatoria de 2015 su presupuesto alcanza aproximadamente los 930 millones de euros. A efectos de la política de infraestructuras de transporte de la UE, la línea Zaragoza-Canfranc-Pau se denomina “Francisco de Goya” y, aunque no forma parte de la red básica (*core network*), se considera que integra la red general (*comprehensive network*) cuya completa puesta en servicio se contempla para 2050. La línea “Francisco de Goya”, el ferrocarril de Canfranc, puede beneficiarse pues de los fondos del programa TEN-T.

El programa TEN-T financia, con distintos porcentajes de participación de los Estados (50/50, 20/80, 40/60), estudios, obras o servicios relacionados con la señalización ferroviaria (ERTMS), la interoperabilidad (ancho UIC-ibérico) y la seguridad de las infraestructuras, así como estudios relacionados con el diseño de instrumentos innovadores para la explotación de líneas, como las concesiones de obra pública, etc. Todas ellas son aplicables al ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau, pero ni las acciones ni las cantidades solicitadas por la Diputación General de Aragón en esta convocatoria, ni siquiera si se extrapolasen a los cinco próximos años, servirían para transformarlo en un eficaz corredor de mercancías. Así pues, **no es descabellado pensar que la UE podría volver a evaluar desfavorablemente la solicitud presentada este año**, como ya sucedió en la pasada convocatoria de 2013.

ANÁLISIS DE LA HOJA DE RUTA ARAGÓN-AQUITANIA

Entrando en el calendario de obras previstas para reabrir el ferrocarril de Canfranc, Crefco cree necesario llamar la atención sobre cinco cuestiones.

1. La hoja de ruta no menciona en ningún momento el cambio de ancho de vía en la parte española. Incluso suponiendo que la nueva vía que se coloque en los tramos Alerre-Caldearenas y Jaca-Canfranc fuera de ancho estándar europeo (o UIC), vemos que no está previsto cambiar el ancho en el tramo Caldearenas-Jaca, cuya vía fue renovada en 2009 y que tiene ancho ibérico. Tampoco está previsto cambiar el ancho en la variante de Huesca, abierta en 2007, asimismo de ancho ibérico. Finalmente, no se menciona en el calendario la implantación de ancho estándar en ninguna terminal ferroviaria de mercancías de Zaragoza a la que deberían llegar los trenes procedentes de Francia. Estos datos nos llevan a concluir que **no se prevé poner vía de ancho europeo entre Huesca y Canfranc**. O, lo que es lo mismo, que seguirá habiendo ruptura de carga en la estación de Canfranc y los trenes no podrán circular sin interrupciones de Zaragoza a Pau. En suma, si se cumple esta hoja de ruta, cuando en 2020 se reabra el ferrocarril de Canfranc tendrá las mismas limitaciones que cuando se inauguró en 1928, que supusieron su fracaso como línea internacional.
2. En el documento no se dice que vaya a cambiarse el sistema de control de tráfico que funciona en el tramo Pau-Olorón, por lo que cabe suponer que cuando se reabran los tramos Olorón-Bedous (2016) y, en su caso, el Bedous-Canfranc (2020) se instalará este mismo sistema, de tecnología francesa. Si está previsto en el calendario que en 2018 se instale un nuevo sistema de control de tráfico en la parte española (ahora es de bloqueo telefónico en casi toda la línea); no dice cuál, pero todo hace suponer que será uno de los dos sistemas habituales en las líneas de vía única en España (BAU o BLAU). La conclusión es que **el sistema de control de tráfico será diferente en las secciones española y francesa de la línea**. Si se estuviera considerando una explotación única de toda la línea, de Zaragoza a Pau, lo lógico hubiera sido implantar el mismo sistema de control a uno y otro lado de la frontera.

3. Según la hoja de ruta, la parte francesa se explotará con tracción diesel y en la parte española tan solo se va a estudiar la posibilidad de electrificarla, aunque, al no haber consignación económica, ni siquiera podrá elaborarse el proyecto antes de 2020. Así pues, **no está previsto electrificar la línea**, cuando la tracción eléctrica es la más eficaz para que los trenes pesados de mercancías circulen por líneas de montaña como la Zaragoza-Canfranc-Pau o “Francisco de Goya”.
4. Según el mencionado documento, se prevé construir un nuevo edificio y andenes en la estación de Canfranc, con un presupuesto de 7 millones de euros. Esta cantidad no es suficiente para, además, implantar una zona de cambio de ejes (como la que hay en Cerbère), ni un dispositivo para el cambio de ancho de ejes o bogies (como los que hay en Port-Bou e Irún), ni tampoco para instalar grúas-puente para el trasbordo mecanizado de cargas entre trenes de diferente ancho. Por lo tanto, **será prácticamente imposible el tránsito internacional de mercancías por el ferrocarril de Canfranc**, salvo que se pretenda que las cargas se trasborden manualmente, como se hacía hasta 1970.
5. Si bien la inversión de 947365,4 €/km prevista para el tramo Alerre-Caldearenas permite una actuación de mayor nivel que la que se efectuó en el tramo Caldearenas-Jaca en 2008 (que tuvo un coste de 305039,8 €/km), llama la atención que la inversión prevista para el tramo Jaca-Canfranc, de 688259 €/km., sea menor que la del Alerre-Caldearenas, cuando por su trazado sinuoso y con importante desnivel tiene más túneles (19) y más largos, así como importantes taludes y trincheras en mal estado, cuya consolidación exigirá más inversión que los tramos situados en zonas llanas. La hoja de ruta no especifica si se va a mejorar el trazado donde sea posible ni si se piensa sustituir los puentes metálicos, que limitan la carga de los trenes. En cualquier caso, todo parece indicar que, como ya ocurrió cuando se abrió el tramo Caldearenas-Jaca, **no se van a acortar sensiblemente los tiempos de viaje en la línea**.

Teniendo en cuenta todos estos datos, la conclusión es clara: Cuando en 2020 se reabra el Canfranc **no será posible que un tren circule desde Zaragoza hasta Pau**, por lo que será necesario que los viajeros cambien de tren en Canfranc, como cuando se inauguró la línea en 1928, y **los trenes internacionales de mercancías no podrán circular por la línea de Canfranc**.

LA PROPUESTA DE CREFCO

Esta propuesta se ha realizado tratando de ajustarnos al máximo a los planteamientos del protocolo Aragón-Aquitania, pero corrigiendo las carencias que se han señalado en el apartado anterior. Es también una propuesta realista, ya que establece tres fases temporales y de volumen de inversión a realizar para reabrir el Canfranc, partiendo de una básica hasta llegar, en la tercera, a explotar la línea al máximo de sus capacidades.

1ª Fase (2015-2020): Explotación de la línea con tracción diesel y capacidad para transportar 1,5 millones de Tm/año.

1. Consolidar la plataforma y renovar la vía de los tramos Alerre-Caldearenas y Jaca-Canfranc en igualdad de condiciones. Preparar los túneles para la futura instalación de catenaria.
2. Adecuar las estaciones de Ayerbe, La Peña, Caldearenas y Jaca, con vías desviadas de 450 m. de longitud.
3. No construir una nueva estación en Canfranc sino usar parte del edificio histórico para los trenes de viajeros. Instalar el haz de vías de mercancías al este de la plataforma ferroviaria.
4. Adecuar el túnel ferroviario de Somport según el proyecto existente.
5. Fijar fecha para la operación de cambio de ancho de la vía entre Huesca y Canfranc, y dotarla presupuestariamente.
6. Implantar el sistema de señalización ERTMS (nivel 1) en toda la línea, de Zaragoza a Pau.
7. Habilitar provisionalmente una terminal de carga con vías de ancho UIC en el entorno de Zaragoza (Zuera o Arrabal).

2ª Fase (más allá de 2020): Explotación de la línea con tracción eléctrica y capacidad para transportar 2 millones de Tm/año.

Electrificación de la línea (de Huesca a Pau) a 25000 V, corriente alterna.

3ª Fase (fecha a determinar en función de la demanda de tráfico): Ampliación de la capacidad de la línea a 3,5 millones de Tm/año y aumento de la velocidad de los trenes de viajeros.

1. Mejorar el trazado de la línea, retomando los proyectos de 2003 o corrigiendo curvas.
2. Sustituir todos los puentes metálicos (12) por otros de hormigón para permitir una carga por eje de 22,5 Tm.
3. Superar el cuello de botella del tramo Tardienta-Huesca (ahora de vía única con tres carriles) para aumentar la capacidad del tramo. Opciones:

A) Realizar las actuaciones previstas en el estudio “Aumento de la capacidad de la línea de alta velocidad Tardienta-Huesca”

B) Reabrir la línea Zuera-Turuñana.

4. Prolongar a 750 m. las vías desviadas de las estaciones de Zuera, Hoya de Huesca, La Peña, Sabinánigo y Jaca si se elige la opción A (por Tardienta), o solo las de Zuera, Ayerbe, Caldearenas y Jaca si se elige la opción B (reabriendo la línea Zuera-Turuñana).

5. Trasladar la terminal de cargas de su emplazamiento provisional a la Plataforma Logística de Zaragoza y hacer llegar la vía de ancho UIC a las instalaciones de las empresas General Motors y Saica.