

Portada > Opinión

08/01/2010

El Canfranc, a estudio

08/01/2010 JUAN Bolea

El Consejo Económico y Social de Aragón ha dedicado un estudio a una de nuestras más viejas y arrumbadas banderas: el ferrocarril de Canfranc. Dicho dossier lleva por título *Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc* y, por encima de demagogias y nostalgias, se esfuerza por tratar el futuro de la polémica, o desdichada vía, con la mayor racionalidad.

Los objetivos del análisis combinan un histórico de las causas que han derivado en la actual situación con una redefinición de su trazado con vistas a la reapertura, un inventario de afecciones medioambientales y un cálculo económico-financiero de gastos de explotación y previsión de ingresos.

En el prólogo, veinticuatro entrevistas a distintas personas implicadas en uno u otro aspecto con el Canfranc manifiestan sus aportaciones y puntos de vista, que coinciden en la necesidad de adecuar las actuaciones e inversiones futuras a una explotación congruente y modernizada de la línea.

Respecto a sus distintos tramos, tanto en la vertiente española como en la francesa, el CESA aporta una exhaustiva radiografía del estado de las vías, convoyes, estaciones, puentes, depósitos y almacenes, consignando las reformas que ya se han ejecutado, las que están por llevarse a cabo y las que deberían acometerse para garantizar a los pasajeros, y también al tráfico de mercancías, un óptimo funcionamiento.

En el capítulo de conclusiones, el estudio sostiene que la línea es complementaria a un proyecto mucho más ambicioso, como es la Travesía Central Pirenaica.

Una de las ventajas del Canfranc reside en que podría ponerse en marcha en un plazo mucho más corto (2013, fiándose la TCP al 2030), con una inversión relativamente modesta (entre 300 y 500 millones de euros). A pleno rendimiento, el Canfranc agilizaría el intercambio mercantil entre España y Francia, convertiría a Zaragoza en un gran nudo ferroviario, aliviaría la saturación en otros pasos fronterizos y favorecería la conservación de las condiciones medioambientales, al ser el ferrocarril menos nocivo.

El punto débil del proyecto reside en las dificultades técnicas entre Canfranc y Bedous y en la escasa cuota, a nivel europeo, del transporte ferroviario de mercancías

Bienvenido sea, en cualquier caso, este riguroso estudio.

Escritor y periodista