

Viernes, 27/11/2009

Alfonso Vicente, consejero de Obras Públicas: “Reabrir el Canfranc necesita disponer de argumentos sólidos y definitivos que nos den credibilidad y legitimidad”

Los costes establecidos en el estudio para la mejora del trazado oscilan entre 318,53 millones de euros sin electrificación y 407,13 millones de euros con la línea electrificada

El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón indicó hoy que “la idea de reabrir la línea ferroviaria de Canfranc y, sobre todo, la decisión de hacerlo, necesita disponer de argumentos sólidos y definitivos, de haber llegado a conclusiones coherentes sustentadas en informes técnicos objetivos que nos den credibilidad y legitimidad ante los ciudadanos para hacer propuestas sensatas y razonables”. El consejero de Obras Públicas hizo esta declaración en el transcurso de la Jornada de presentación del Estudio sobre “Las posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc”, celebrada en Zaragoza.

El consejero indicó que “somos conscientes de que el modo ferroviario necesita un impulso importante que permita adaptarse a las necesidades sociales y económicas del siglo XXI. Actualmente, la cuota del ferrocarril para el transporte de mercancías se sitúa en porcentajes realmente preocupantes: un 4% sobre el resto de los modos. Este porcentaje incluso es inferior si hablamos de los tráficos que atraviesan el Pirineo”.

Añadió el consejero que “con estos antecedentes, es imprescindible trabajar para mejorar la participación del ferrocarril en el transporte. Por eso, expresamos nuestro apoyo a iniciativas como el Plan Estratégico de Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías que ha lanzado el Ministerio de Fomento y que pretende solucionar cuestiones clave como la utilización de las vías de ancho ibérico que han quedado libres por la Alta Velocidad para el transporte de mercancías, los accesos a las grandes ciudades o las conexiones con los puertos”.

Se refirió el consejero al corredor Cantábrico-Mediterráneo. “También es esperanzador el futuro que abre el eje del Cantábrico al Mediterráneo, que permite avanzar en esta nueva política de transportes, conectando los puertos principales de las costas cantábrica y mediterránea”, dijo.

Alfonso Vicente insistió en que la reapertura del Canfranc “hay que defenderla como un ejercicio de reactivación del papel del ferrocarril como modo de transporte para el futuro, rentable, eficaz y medioambientalmente sostenible. Actualmente, en la parte española, la vía permite el tráfico de mercancías y pasajeros hasta la frontera. Se trata de una infraestructura diseñada en un entorno de montaña, con las dificultades y limitaciones que esto entraña, en cuanto a curvas o pendientes, pero que en cualquier caso, permanece abierta y operativa a nuestro lado del Pirineo”.

Añadió el consejero: “Y ello es así, porque tanto los sucesivos gobiernos de Aragón como de España han trabajado e invertido para mejorar las condiciones de la infraestructura y asegurar los servicios. La reapertura de la línea será un primer paso para la mejora de las conexiones entre ambos estados por el centro de la cordillera pirenaica. Teniendo en cuenta la saturación de los pasos transfronterizos existentes y los intercambios presentes y los futuros, no sólo será necesario el Canfranc, sino que serán necesarias otras soluciones, sostenibles medioambientalmente, como es la Travesía Central del Pirineo incluida por la Unión Europea en su Red de Transporte Transeuropea. Es por ello, que la Travesía Central del Pirineo, que forma parte del eje Sines/Algeciras-Madrid-Paris, y el Canfranc, son dos proyectos complementarios, tanto en el espacio como en el tiempo”.

Conclusiones

El estudio del CESA admite que la línea tiene una capacidad limitada. Se constata por las entrevistas realizadas que hay que buscar una explotación adaptada a las necesidades actuales, tanto de mercancías como de viajeros, y con inversiones limitadas que no obstante tienen ya envergadura. Igualmente, se insiste continuamente en su complementariedad con la Travesía Central Ferroviaria (TCP)

El estudio demuestra que la línea tiene capacidad para viajeros y mercancías, mediante una distribución ordenada de los tráficos y con una serie de mejoras por las que hay que pasar necesariamente, partiendo del ancho internacional (UIC).

Los costes establecidos en el estudio para la mejora del trazado oscilan entre 318,53 millones de euros sin electrificación y 407,13 millones de euros con la línea electrificada. Capitalizados a 2013, suponen un coste de 385,89 y 493,29 millones de euros respectivamente. Las velocidades máximas oscilarían, desde los 50 km/h entre Jaca y Bedous hasta los 215 km/h entre Huesca y Zaragoza.

Se plantea en el trabajo un escenario a medio plazo (año 2013). La tasa de rendimiento del proyecto es del 3,68% (sin electrificar) y del 4,87% (electrificada) para el operador, ascendiendo hasta el 6,26% (sin electrificar) y el 5,86% (electrificada).

El trabajo contempla algunas cuestiones muy interesantes sobre las propuestas de fórmulas de concesión y de colaboración público-privada.