

## JAVIER APELLANIZ

Yo llevo una serie de años colaborando con la Coordinadora del Ferrocarril Canfranc-Nueno... a la cuantiosa literatura técnica y económica que existe en torno al Ferrocarril de Canfranc.

En un plan un poco cutre, pero lo que querido escenificar aquí. Todo este montón de papel son estudios que se han hecho en los 10 últimos años sobre el Ferrocarril de Canfranc. No faltan datos, señores. Quizá lo que falta es voluntad.

Realmente no hace falta decirles que en Aragón la demanda de reapertura de este Ferrocarril que lleva cerrado desde marzo del año 70 es una reivindicación constante hasta el punto de que se ha convertido prácticamente en una seña de identidad de los aragoneses y por ello, quizá, y por esa actitud de demandarlo se ha ido tejiendo un cierto velo de romanticismo en torno al tema, de forma que hoy todavía a los defensores de esta idea de reabrir el Canfranc, muchos nos consideran unos idealistas utópicos y llenos de buenos deseos pero bastante faltos de razones y, al mismo tiempo, se hacían circular una serie de falacias que yo he denominado los mitos del Canfranc, como que los trenes nunca podrían subir las rampas del lado francés, como que los vagones... pegarían en las paredes del túnel helicoidal de Sallers, etc., para concluir que era inviable reabrir este ferrocarril que reiteradamente se decía que era del siglo XIX. Como además quienes afirmaban esto lo hacían desde determinadas titulaciones académicas o puestos relevantes profesionales o desde despachos importantes de los Ministerios francés y español y por supuesto del Red... pues la verdad es que muchos ciudadanos les han concedido credibilidad y pensaban que no había argumentos técnicos que apoyasen la tesis de la reapertura pero vaya que si los había porque a la vista está, yo creo que muy pocas líneas férreas en Europa han sido tan seriamente estudiadas o al menos en España como lo ha sido la de Canfranc.

Ya voy a pasar a hacer mención y repaso de lo más interesante de los estudios que se han hecho al respecto. El primero, bueno, hubo uno previo que en torno al 60 aniversario de la línea encargó el Gobierno de Aragón a una consultora que no recuerdo ahora exactamente cuál era su nombre de captación de cargos, perdón, después de aquel primer estudio un poco posibilista, el primer estudio serio es el que el Ministerio de Obras Públicas entonces, y Renfe, encargan a la consultora Ineco en el año 90. Parte este estudio de estudiar muy seriamente la línea y por lo tanto los problemas reales graves que tiene que, fundamentalmente, vienen dados por la disimetría de las dos partes como se ve claramente en esta transparencia en la que para subir hasta ese punto culminante de los 1.100 metros de Canfranc, en realidad del túnel, se parte de altitudes prácticamente ... en Zaragoza o en Pau, prácticamente incluso en Bedoux, y sin embargo hay una distancia, una diferencia tremenda en cuanto a la distancia a recorrer, lo cual hace que las pendientes sean muy fuertes en el lado francés. En el lado español no se plantean realmente esos problemas y por eso pueden circular incluso con una simple doble, y permítanme esa contradicción, una simple doble tracción de locomotoras diesel normalitas, pueden circular trenes de mil toneladas, pero que realmente no plantean mayor problema. Vemos que la rampa máxima en el caso español escasamente llega a las 20 milésimas, sin embargo en la vertiente nos encontramos ya con esas rampas reales de 43 milésimas que llegan a ser, en rampa ficticia si unimos la interacción rampa-curva de radio mínimo de hasta 47 milésimas. Evidentemente esto

es una dificultad muy seria para cualquier ferrocarril pero también habrá que decir que en este tramo entre Bedoux y Canfranc esas rampas de 43 milésimas se dan en 7 kilómetros.

En el transpirenaico oriental (Bedoux-Latour de Carol-Puigcerdá-Barcelona) esas rampas de 43 milésimas y más se dan durante 20 kilómetros y ese ferrocarril funciona todavía, no ha habido mayor problema.

Además de las dificultades que plantean las rampas nos encontramos con las que plantea el propio trazado, ya he aludido antes al radio de las curvas. En la parte española no es tan grave. Los radios mínimos me parece que se sitúan en torno a los 350 metros. En la parte francesa hay curvas cuyos radios descienden incluso a los 200 metros y pues se dan puntos tan singulares en el lado español como el llamado Caracol de Villanúa, donde se da el Viaducto de Genarbe, insisto con rampas de 20 milésimas, el mayor problema, o el famoso túnel helicoidal de Sallers, donde, eso lo pueden comprobar si ustedes pasan con un coche por el Puerto de Somport, un poco más abajo de la Estación de ... ustedes verán que tienen el ferrocarril encima de la carretera y debajo de la carretera a la vez porque describe una elipse completa, perdón, un círculo completo dentro de la montaña que es el famoso túnel helicoidal de Sallers, donde por cierto no se dan las rampas máximas de la línea ni mucho menos.

En cualquier caso esto he querido ponerlo, aunque todos ustedes seguramente ya lo saben, para que vean que todos los estudios han partido de la realidad, es decir, del reconocimiento de las dificultades que tiene la línea. Ineco, por ejemplo, y esto es una página extraída del Libro de las Actas del Simposio de Jaca donde se presentaba, precisamente, el estudio de Ineco, pueden ver ahí las limitaciones que hay en cuanto a tracción, pero vean que por ejemplo con esas rampas de 23 milésimas (lado español) no estamos teniendo graves problemas. Todas esas locomotoras son diesel, es decir, hay una capacidad suficiente de tracción y luego ven en la vertiente francesa donde ya los problemas son mayores. Estaríamos hablando de capacidades de, según la locomotora diesel que se utilizase, de entre 310 y 420 toneladas brutas remolcadas, incluida la tara. Lógicamente utilizando locomotoras tan poco eficientes como son las locomotoras diesel que no están diseñadas para tráficos de montaña. No estamos, pues, por tanto, hablando de cosas muy extrañas ni de planteamientos utópicos sino partimos de un conocimiento de la realidad, de la dura realidad de la línea de Canfranc.

El estudio de Ineco, después de plantear todo esto, estudió las distintas actuaciones en infraestructura y planteaba, por ejemplo, diferentes posibilidades de lo que llamaba las variantes de tramo, pequeñas variantes, correcciones desde rizados a correcciones de curva o variantes de tramo, de las que yo les pido que sobre todo se queden con la más importante. En este tramo por ejemplo las de Canfranc se estudiaba la conclusión, sobre todo a día de hoy donde los criterios, las exigencias ambientales han crecido mucho respecto de las de hace unos años, tienden a desaconsejar cualquier tipo de gran variante o actuación en el subtramo crítico que sería en el lado español, en Jaca-Canfranc, en el lado francés sería el Bedoux-Canfranc y, sin embargo, en este tramo, en el tramo Jaca-Sabiñánigo, realmente se trataría prácticamente de correcciones de curvas. Yo les pido que retengan esta variante de tramo que planteaba Ineco en su momento porque luego volveremos sobre ella. Estas eran, digamos, actuaciones de menor calado.

Planteaba otras ya de mayor calado como eran, por ejemplo, la que uniría Zuera con Ayerbe, el antiguo ramal de Zuera-Turiñana que se cerró en el mismo año de cortarse al tráfico la línea en la parte francesa, o incluso otras que después se han retomado, recientemente, la que

incluso planteaba el evitar, el saltar, pasar el Pre-Pirineo que estaría en esta línea de acción, bajo la Sierra Caballera, es decir, que recientemente se ha hablado de la posible construcción al norte de la ciudad de Huesca, de un túnel de aproximadamente 10,11 kilómetros de longitud.

Todo esto estaba estudiado ya en el Estudio Ineco que son esos dos grandes... que tienen ahí.

El estudio de Ineco planteaba que el coste, en aquel momento, año 90-91, el coste de la reapertura en el lado español oscilaría, según el pico de inversiones que se hicieran, entre los 10.000 millones de pesetas y los 20.000 a los que habría que añadirles unos 4.000 millones de la electrificación, 14.000 millones en el caso máximo, cifras del año 91.

Y, en cuanto a la valoración económica, se estimaba que el tráfico que se podría obtener oscilaría en función de la competencia mayor o menor de la carretera, entre las 500.000 toneladas y las 800.000 toneladas.

Es decir, en aquellos momentos no se había producido esa inflexión o ese gran incremento que hemos visto, sobre todo en la primera ponencia, de los tráficos transpirenaicos y se esperaba que entonces el tráfico ni siquiera llegara a un millón de toneladas, con lo cual se concluían que la inversión necesaria, salvo por razones políticas, digamos que era difícilmente justificable, no se amortizaba en un plazo razonable de tiempo. Curiosamente con esas mismas cifras que llevaron a no decidir invertir 20.000 millones en el ferrocarril de Canfranc, se decidió perforar el túnel de Somport que va a costar del orden de 30.000.

Lógicamente estas perspectivas han cambiado mucho y a partir de los años 90 (93-94), el tráfico entre Francia y España ya se ha disparado. Además a esto viene a añadirse una circunstancia político-judicial y es que en esta época las obras del túnel del Somport que acababan de comenzar, son paralizadas a consecuencia de un recurso, por los tribunales franceses y se plantea la posibilidad de que el proyecto del Eje E07 carretero pudiera quedar en cuestión. Es entonces cuando surgió, por ejemplo, nuestra coordinadora por la reapertura y que nosotros nacimos haciendo otro estudio sobre el Canfranc, el del Centro, éste, y que lo que valoró era si no se hace el túnel de carretera, ¿podría el ferrocarril, mediante la técnica de la carretera rodante, resolver este problema en el Somport?

Voy a saltarme alguna transparencia porque creo que quizá todos ustedes conocen lo que es la carretera rodante, entonces lo que sí querría es que de este estudio que se centraba en ese tema e incluso en una carretera rodante de tráficos a corta distancia, hablábamos de un tráfico Jaca-Bedoux, Jaca-Oloron, cuando, por ejemplo, la experiencia del Pac en los Alpes aconseja trayectos de mayor recorrido, fundamentalmente de una noche de viaje para compatibilizar la noche que el conductor del camión duerme, etc., pero aquel estudio que ya digo que en su planteamiento de alguna manera ha podido quedar superado, sin embargo, nos aportó datos importantes como, por ejemplo, esta malla que se hizo de la capacidad del subtramo crítico de la línea Zaragoza-Pau que sería el subtramo Jaca-Beloux, es el tramo con mayores dificultades. A pesar de la vía única y a pesar de sus rampas y de sus curvas y dejando en las horas nocturnas bastante espacio para mantenimiento, nos daba incluso una capacidad de hasta 48 trenes por vía. Estamos hablando, por tanto, de una capacidad muy importante.

También este estudio nos permitió empezar a tirar por tierra, entonces cuando lo presentamos no nos hicieron demasiado caso y no nos querían, pero uno de los famosos mitos

del Canfranc, que los vagones pegaban en las paredes de los túneles, se hizo un estudio túnel a túnel de toda la parte española y del túnel internacional. Verán que es un... bastante parecido y casi tan generoso como el español, salvo que los hastiales en vez de ser verticales tienen una leve confluencia hacia el centro y no pudimos estudiar el gálibo de los túneles a partir de Fox de ... hasta Bedoux porque no pudimos acceder a esos datos en concreto. Lo que sí les puedo decir es el gálibo de esos túneles es el mismo que el del túnel internacional. Hay túneles encurvados, por lo tanto, variaría la valoración y que son del gálibo del... el gálibo de los más generosos de la red ferroviaria francesa. Se hizo además una comprobación del gálibo cinemático, es decir, en el que se tenía en cuenta no sólo las variaciones que pueda incluir el peralte de la vía sino la suspensión del los vagones ferroviarios y la segunda variante que era la suspensión de los camiones sobre esos vehículos ferroviarios, con lo cual daba un movimiento de la carga mucho mayor, por lo tanto mucho más exigente en términos de gálibo, y llegaron los ingenieros que hicieron este estudio a la conclusión de que un sistema de carretera rodante, camiones de hasta 3'80 sobre plataformas super rebajadas del tipo de las del Pac pasaba por todos los túneles, incluso con catenaria suspendida. No hacía falta que hubiera la tecnología de la catenaria rígida, etc., etc.

Realmente yo creo que esta mañana una de las cosas que han podido ustedes concluir, sobre todo en la primera parte, cuando se han presentado los estudios del Observatorio de Tráfico, es que hay una muy diferente percepción del problema según se mire al sur o al norte de los Pirineos. Al norte de los Pirineos el problema del tránsito se ve como problema, es decir, esos miles de camiones pasando por determinados lugares plantean un problema en términos de capacidad, de disminución de la capacidad de las infraestructuras existentes (autovías, autopistas o carreteras) en términos de accidentabilidad, de contaminación, o en términos de ocupación de espacios a preservar como serían los pirenaicos, ya veíamos que los pasos centrales tienen un tráfico pequeño en comparación con los demás. Sin embargo, siempre que hablamos de este tema en el lado español hablamos del tráfico como posibilidad de futuro, como desarrollo, como activo económico. Deseamos que nos vengan tráficos. Anteayer oía yo unas declaraciones del Consejero de Obras Públicas de la comunidad autónoma quejándose de que la futura posible autopista Madrid hacia el Valle del Ebro desemboque en Tudela y no en Zaragoza porque a lo mejor hay tráficos que no pasarán por aquí.

Ven ustedes la muy diferente concepción que hay.

Pero en lo que esa percepción al norte del tráfico como problema lleva a que quien hasta ese momento, estamos hablando ya de los años 90-95, no se preocupaba para nada del tema, España había reclamado reiteradamente la reapertura del Canfranc, España fue la que impulsó fundamentalmente el túnel del Somport, etc., Francia empieza a cambiar de actitud y empieza a contemplar soluciones aceptables a este paso de la frontera franco-española por los Pirineos, y de ahí surge el primer estudio que se realiza en Francia en este caso, si no me equivoco, por encargo del Consejo General de los Pirineos Atlánticos, y que encarga a la consultora Edes Transport, un estudio quizá insuficiente pero que tuvo la gran virtud de ser el primero y que ahí ven que este estudio, a parte de analizar sobre todo una valoración patrimonial de los activos que había en esa línea y el grado de mejor o peor conservación de esa infraestructura, pues plantea por ejemplo distintas opciones de inversión para tracción diesel, o para tracción eléctrica con unos costes que se estiman bastante modestos. Sin embargo este estudio no fue suficiente para desbloquear el tema, y a la vez estaban todas las acciones o si las quieren ustedes llamar en

términos coloquiales empujones que desde las organizaciones sociales estábamos dando y que consiguieron que, por ejemplo, el Parlamento Europeo en dos ocasiones y concretamente el 22 de octubre del 93 y después el 18 de mayo del 95, aprobará la inclusión de la línea de ferrocarril Zaragoza-Pau en la red transeuropea de transportes, sólo que después la falta de acuerdo de Francia y España al respecto llevó a la que Comisión rechazara ese acuerdo inicial del Parlamento Europeo, en el primer caso muy fácilmente y en el segundo tras un largo y laborioso proceso de codecisión porque ya había pasado Maastricht y se imponía este tipo de actuación.

Llegados a esa situación es cuando en el año 98 se celebra el simposio Transporte sostenido en zonas de montaña en Jaca organizado por la Fundación Ecología y Desarrollo en el cual Crespo tuvo una colaboración activa, el ayuntamiento de Canfranc, la Fundación de Ferrocarriles Españoles y la Universidad de Zaragoza, que reunió a un amplio grupo de expertos y puso al día todos los estudios que se habían hecho hasta ese momento. Fruto de este simposio es este libro con 300 páginas de datos, de argumentos, que tuvimos el gusto de poner en la mesa de los residentes de las regiones de Aragón, de Aquitania, de Midi-Pyrénées en la Mesa de la Comisaria Europea de Transportes, de Loyola de Palacios, y de todo aquél que nos quiso recibir y yo creo que de alguna manera ese simposio con el aval además de instituciones como las que he nombrado que la organizaron, supuso un punto de inflexión. Por supuesto los ciudadanos seguían haciendo sus movilizaciones, ellos lo tenían claro en esa percepción, y dos meses después, no digo que a consecuencia del simposio ni mucho menos pero algo tendría que ver, en la Cumbre de la Rochelle es donde Francia y España acuerdan precisamente crear el Observatorio de Tráfico cuyo primer documento se ha presentado hoy aquí y empieza a trabajar por primera vez de una manera más coordinada que hasta el momento, mucho más al alcance en ese terreno, los Ministerios de Equipement y de ... y ahí yo lo siento porque soy funcionario pero ahí otra vez la sociedad está por delante de las administraciones y ese discurso diferente, esa visión distinta del problema que hay entre Francia y España y que de alguna manera hace difícil que los proyectos comunes entre ambos Ministerios avancen, piénsese en el lentísimo progreso del grupo de trabajo franco-español que tiene que poner en marcha la línea de ancho... Barcelona-Perpignan que en principio debería haber funcionado para el 2004 y ahora ya se habla del 2007, la sociedad da un ejemplo de cómo se pueden poner de acuerdo, y permítanme un farol, una serie de organizaciones sociales y de ayuntamientos de pueblos de un lado y de otro del Pirineo, elaboramos un documento que le llamamos el Pacto del Somport que se firmó en marzo del 99 y que dio lugar a que, por ejemplo, en diciembre de ese mismo año ese texto casi al cien por cien fuera aprobado unánimemente por las Cortes de Aragón, por el Parlamento Regional de Aragón y que en julio pasado ese texto con frases íntegras fuera aprobado unánimemente y con sólo dos votos en contra, y me han asegurado los diputados que fue un error técnico de apretar el botoncito, por el Congreso de los Diputados, que sería el equivalente a la Asamblea Nacional Francesa.

De ahí llegamos a que finalmente el Consejo Regional de Aquitania encargue ya un estudio de mayor calado que aquél que había realizado Edes Transport a una unión temporal de Sistrat y JLR Bureau Centre, Sistrat una consultora muy vinculada a la Compañía Ferroviaria Francesa que aborda la parte técnica y ..., una consultora de ... que aborda más la parte comercial y de explotación. Un estudio de síntesis que la Unión Europea venía demandando hace tiempo y que, no es casualidad, se produce después de que el nuevo gobierno francés decida poner en marcha una nueva política de transportes y que de alguna manera, en lo que se refiere al tráfico

transpirenaico, puede quedar reflejado en esta página extraída de una revista también vinculada a la Compañía Ferroviaria Francesa en donde pueden apreciar cuál es el objetivo desde esta situación inicial en la que el ferrocarril escasamente mueve 4'5 millones de toneladas al año, se desea pasar a esta otra en la que el ferrocarril capte 25 millones. Sobre las infraestructuras existentes hay una serie de posibilidades, lo tienen reflejado en estos gráficos de barras, y ven que la suma de la mejora de las infraestructuras de ambos extremos y de la nueva línea Barcelona-Perpignan que debo aclarar porque antes se ha hecho mención aquí de las dificultades que tendrían los trenes de carga, yo creo que la explotación de esa línea es una apreciación pero creo que bastante próxima a la realidad, no va a ser prioritaria para trenes de alta velocidad de 300 kilómetros por hora, sino que va a ser prioritaria para trenes pesados de mercancías a 120, 140, lo cual posiblemente llegará a que los trenes de viajeros no circulen a mucho más de 220 kilómetros por hora por esa misma línea. En cualquier caso es una apreciación.

Pero vean las previsiones que hay y verán que hay una diferencia entre el total que se prevé y ese desideratum que se desea de los 25 millones. Ahí, en ese espacio, en esa diferencia que queda, es donde entre otras posibilidades, entraría la línea de Canfranc. El estudio de Sistratraf y JVR es en el que más me voy a extender paralelamente con unos poquitos meses de diferencia el Ministerio español de Fomento encarga a la Consultora ... un estudio similar pero que incluso hace arrancar el eje en Sagunto, Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc-Pau. Ese estudio debía haber sido terminado en el mes de julio pasado pero a estas alturas todavía no ha sido definitivamente entregado en el Ministerio de Fomento, por lo tanto, carecemos en absoluto de datos. Como además la administración española no tiene prevista esa fórmula que sí tiene prevista la francesa de los comités de pilotaje que permiten reuniones periódicas, etc., etc., no hemos podido acceder a ningún dato de la consultora, por lo tanto, todos los datos que yo les voy a facilitar son los del estudio Sistratraf-JLR. Plantea tres escenarios que van desde el mínimo que es plantearse una reapertura tan mínima como para que circulen trenes turísticos, hasta el máximo que sería considerar que no sólo se reabre la línea al tráfico de viajeros, mercancías, sino que además se pone el ancho... hasta Zaragoza y se electrifica la línea. Entonces son las distintas posibilidades.

En este caso es una explotación de sólo viajeros. Esta es quizá la que menos nos interesa pero es siempre la referencia a los costes de infraestructura y en algunos casos me he permitido hacer el cálculo a millones de pesetas, en aquellos que no figuren multipliquen por 25. Insisto, ésta es sólo para viajeros. Realmente no tendría sentido gastar mucho dinero para que circularan solamente trenes turísticos por la línea.

En este caso ya es el escenario en el que se contempla la reapertura de la línea para tráfico de viajeros y mercancías pero con tracción diesel. Ahí, lógicamente, en función de la tracción que se utilice nos vamos a la capacidad de la línea, vean que en este caso nos plantamos en 1'4 millones de toneladas porque las locomotoras diesel tienen unas limitaciones importantes. Retengan las cifras de inversión para compararlas con las cifras de inversión de ese mismo horizonte pero con tracción eléctrica. Una inversión ligeramente superior nos da una capacidad de carga mucho mayor, que en este caso se nos va a las 2, 2'5 millones de toneladas año, manteniendo la ruptura de carga en Canfranc. Es decir, en este escenario se contemplaría que los trenes llegarían a Canfranc y habría que habilitar allí, o bien una instalación de cambio de ejes

como el esquema que nos ha mostrado el Director General de Transportes o sistemas de transbordo mediante grúas puente de los contenedores, etc.

El siguiente escenario que se contempla es ya el escenario tres, donde sí que además de la electrificación se cambia el ancho de vía hasta Zaragoza. Se mantiene el trazado actual vía Huesca y vean cómo alcanzamos ya entre 2 y 3'5 millones de toneladas año porque eliminamos ese gran handicap que es la ruptura de carga en Canfranc.

Y, finalmente, el escenario máximo que el estudio registra y JLR contempla que es el llamado tres-tres es en el que contempla incluso la reapertura de ese ramal entre Zuera y Turiñana con lo cual se evitan los problemas de coexistencia de tráficos muy distintos entre Tardienta y Zaragoza y, por lo tanto, nos lleva a unas cifras de capacidad teórica que se darían en esa fase del estudio en la que obtuvimos nuestra información entre los 3 y los 5 millones de toneladas que luego se ajustó a la baja como luego les apuntaré para una inversión que, como ven, se sitúa por el lado español en 32.000 millones.