

Transcanfranc triplica el número de viajes del tren de mercancías en 6 meses de funcionamiento

Heraldo de Aragón

La sociedad **Transcanfranc** junto a la empresa Alsa Rail ha empezado a aprovechar la **línea ferroviaria Huesca-Canfranc** desde que se reabrió el 9 de junio, y ha pasado de llevar un tren a la semana a que sean tres con destino a Aragón y a la provincia vecina de Lérida. El material que mueven sobre todo es el maíz francés que es muy deficitario en España y proviene de la zona del Bearn.

El transporte de mercancías regresó a esta línea del Canfranc **siete años después de la última operación, realizada en 2018**, y la empresa aragonesa Transcanfranc (antes Silos de Canfranc) está en plenas negociaciones con destinos más alejados como el puerto de **Valencia o Madrid** para consolidar este convoy de 17 vagones.

El **gerente de Transcanfranc, Javier Apellaniz**, ha detallado que han conseguido por primer llevar carga a Lérida, a la empresa **Guissona**, un imperio agroalimentario que tienen su sede en la provincia vecina y se han desarrollado en los últimos años con sus tiendas y gasolineras en Zaragoza.



Javier Apellaniz, gerente de la empresa Transcanfranc, en el paseo de Independencia.

José Miguel Marco

“Aunque la viabilidad del ferrocarril frente a los vehículos rodantes en la carretera no es competitiva todavía por su rigidez y los costes en las cercanías, **en noviembre hemos llegado a cargar hasta cuatro trenes a la semana**. Aún así, la media han sido tres. Los hemos llevado a destinatarios en **Zuera, Sariñena y Lérida**”, precisa el gerente.

En la batalla para poner al ferrocarril en su lugar por el riesgo de la contaminación de la carretera, como ha pasado con el tren regional de pasajeros y el histórico, el empresario reconoce que se enfrentan con las dificultades de las instalaciones ferroviarias porque algunas son muy antiguas, de los años 70, en los receptoras del maíz.

¡Gracias por suscribirte a nuestra newsletter!

Newsletter Clave y Contexto

¿Sin tiempo para estar informado? Directamente en tu correo las claves principales de la semana de la mano de Esperanza Pamplona.

“**En el puerto de Valencia** no somos competitivos con Ucrania, pero sí cuando llevamos maíces especiales desde Canfranc, los descargamos allí y los trasladamos en barco a otros destinos de la península”, comenta el gerente de Transcanfranc. “También está muy trabajado el destino de clientes en Madrid, pero hay que hacer una fuerte inversión y hay que analizar los riesgos”.

Entre estos destinos han trabajado para llevar maíz a alguna **fábrica de Castilla-León**. En el inicio de este negocio ferroviario, la empresa tiene la voluntad de llegar a estabilizar la situación del tráfico de mercancías desde el sur de Francia a parte del norte de España al cerrar estos nuevos acuerdos.

La convivencia del tren de mercancías con el ferrocarril regional de pasajeros en la vía que gestiona Adif y sube todos los días desde Huesca a Canfranc no ha provocado problemas. Además, el suministro que se recoge en los vagones cargados en el silo se ha garantizado y la empresa está en proceso de automatización y digitalización, tras cerrar el acuerdo con otra sociedad aragonesa.

“Estamos cargando **600 toneladas en una hora** y eso no es fácil de igualar. El tren habitual que bajamos es de maíz francés y se buscan otros productos como sorgo”, apunta el gerente.

Respecto a la relación con los clientes del Bearn, el empresario valora que la logística francesa está con una infraestructura menos desarrollada que en España, pero está contento con las negociaciones.



Vista desde arriba de la bonita ciudad de Pau, en Francia

[Andrey Khrobostov] via Canva.com

De hecho, Apellániz asistió recientemente a un **encuentro sobre la reapertura del tren Pau-Canfranc** con otros empresarios y políticos de la zona organizado por el **Ayuntamiento de Pau**. Participó junto a una empresa francesa que construye helicópteros y algunas otras que defienden este proyecto.

“Ellos hablan de reabrir el tren Pau-Canfranc y se discute algo que ya está hecho. Yo entiendo que lo que falta es el tramo Bedous-Canfranc, donde entiendo que no existe conflicto. Lo único a debatir es si se mejora el asunto de las agujas y la electrificación de toda la línea”, valora el gerente de Transcanfranc.

Transporte quiere aumentar porcentaje ferroviario

El **Ministerio de Transporte** apostó hace dos años por el nuevo modelo de subir los camiones a los trenes para incentivar el crecimiento del uso ferroviario **del 4% al 10%**, como hacen el resto de la Unión Europea y además evitar la emisión de gases de efecto invernadero.

Te puede interesar

Desde 2007 la cuota de mercancías se rebajó en el uso del tren del 4,7% al 4%, y estos datos sitúan a España muy por debajo de la **media europea del 16,9%** que cita el Eurostat. Por ese

motivo el Gobierno ha decidido aumentar este porcentaje y ya se proyectan varios trayectos entre Algeciras y Zaragoza.