

El Canfranero se queda sin mercancías al suspender Silos de Canfranc el tren de maíz a Martorell

● Se cargaban tres convoyes cada semana y unas 140.000 toneladas al año

● Sustituye el ferrocarril por los camiones que cargan en la zona de Toulouse y pasan por Viella

ZARAGOZA. El tren de mercancías histórico del Canfranero que ha resistido una línea ferroviaria sin apenas inversiones será suspendido el próximo 1 de febrero por la empresa Silos de Canfranc. Pero el motivo es la mala cosecha de maíz en la zona del Bearn, alrededor del Pau, y que este año tienen que cargar los camiones por Toulouse, lo que invalida el uso del ferrocarril.

El empresario Luis Encabo, un defensor del uso del tren y gerente de Silos de Canfranc, explicó que el motivo de la suspensión del tren que empezó a funcionar en 1991 (aunque el silo se construyó en 1986) es meramente «coyuntural» y «económico», pero «no supone» en absoluto «el cierre definitivo».

«Ha bajado la cosecha de 16 millones de toneladas a 11,5 millones de maíz francés y nosotros trabajamos en el área de 150 kilómetros de Canfranc para recogerlo con camiones en el Bearn y trasladarlo en tren hasta Martorell, la sede de la empresa Cargill, que se dedica a alimentación», detalló Encabo.

La subida de precio del maíz por la carestía en la zona del Bearn ha provocado que Silos de Canfranc contrate unos 14 camiones en Lérida, en lugar que en la comarca de la Jacetania, para ir a cargar cereal en los alrededores de Toulouse, donde ha sido mejor la cosecha. Y la proximidad de esta zona de los pasos fronterizos de Viella (Lérida) o Bielsa (Huesca) supone que el tren de mercancías de Canfranc será sustituido por los camiones que transportarán las toneladas de maíz a Cargill, la empresa de Martorell.

La situación económica ha supuesto que se apruebe un expediente de regulación temporal o ERE para dos de los cinco trabajadores del silo de Canfranc, donde se carga el cereal en tolvas para llevarlo hasta Barcelona. Pero Luis Encabo sostiene que si la coyuntura cambia en el Bearn en la próxima cosecha del próximo octubre volverán a utilizar el tren.

Privatización del ferrocarril

Desde enero de 2015, Renfe dejó de ocuparse de este tren de mercancías y se hizo cargo la empresa privada Continental Rail. La privatización del ferrocarril agilizó el tráfico de las tres expediciones semanales que tardaban once horas en cada viaje, en lo que Renfe usaba dos días para llevarlo desde Canfranc a Martorell.

El alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez, mostró ayer su preocupación por el «cierre temporal» del tren de mercancías de maíz, que afecta también a una veintena de camioneros de la zona y a algunos negocios de la localidad, como las gasolineras o los restaurantes. Aun así, confía en que la nueva cosecha vuelva a suponer el uso del convoy ferroviario desde Canfranc hasta la localidad catalana.

La ruta ferroviaria de mercancías y la alternativa por carretera



Fuente: Silos de Canfranc

El cereal no transgénico de la zona de Pau se transporta en camiones hasta Canfranc. Se almacena en el silo hasta que se pueda cargar el tren y llevarlo hasta la empresa de alimentación Cargill, en Martorell (Barcelona).

El tren Continental Rail sustituyó a Renfe en enero de 2015 y agilizó el tránsito. La privatización mejoró el tráfico de mercancías en más de un día.

140.000 toneladas de maíz

Se almacenan en el silo hasta que cargan las tolvas. Se transportan más de 10.000 Tm. al mes.

11 horas de viaje | **3 convoyes semanales**

Fuentes del Gobierno de Aragón señalaron que esta decisión que empezará el 1 de febrero no va a perjudicar la posición de ADIF (Administración de Infraestructuras de Ferrocarriles) ante la reapertura del Canfranc y el dossier que están preparando para entregarlo en la Unión Eu-

ropea el próximo 7 de febrero. «Adif sigue interesado en el desarrollo de la línea del Canfranc, en cuanto a mercancías y pasajeros, y no va a cambiar de posición», manifestaron fuentes del Ejecutivo aragonés. De hecho, responsables de ADIF de Barcelona, Madrid y Zaragoza se van a

reunir el próximo lunes para tratar sobre el desarrollo de la estación de Canfranc y el tráfico de trenes de mercancías.

Ayer cumplió el plazo de alegaciones al Plan General de Ordenación Urbana de la estación de Canfranc y aún no hay ninguna.

RAMÓN J. CAMPO

HERALDO