

LIBRO BLANCO

Palancas de optimización del tráfico de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza

Diciembre 2019

Con el Proyecto
Canfraneus

www.canfraneus.eu

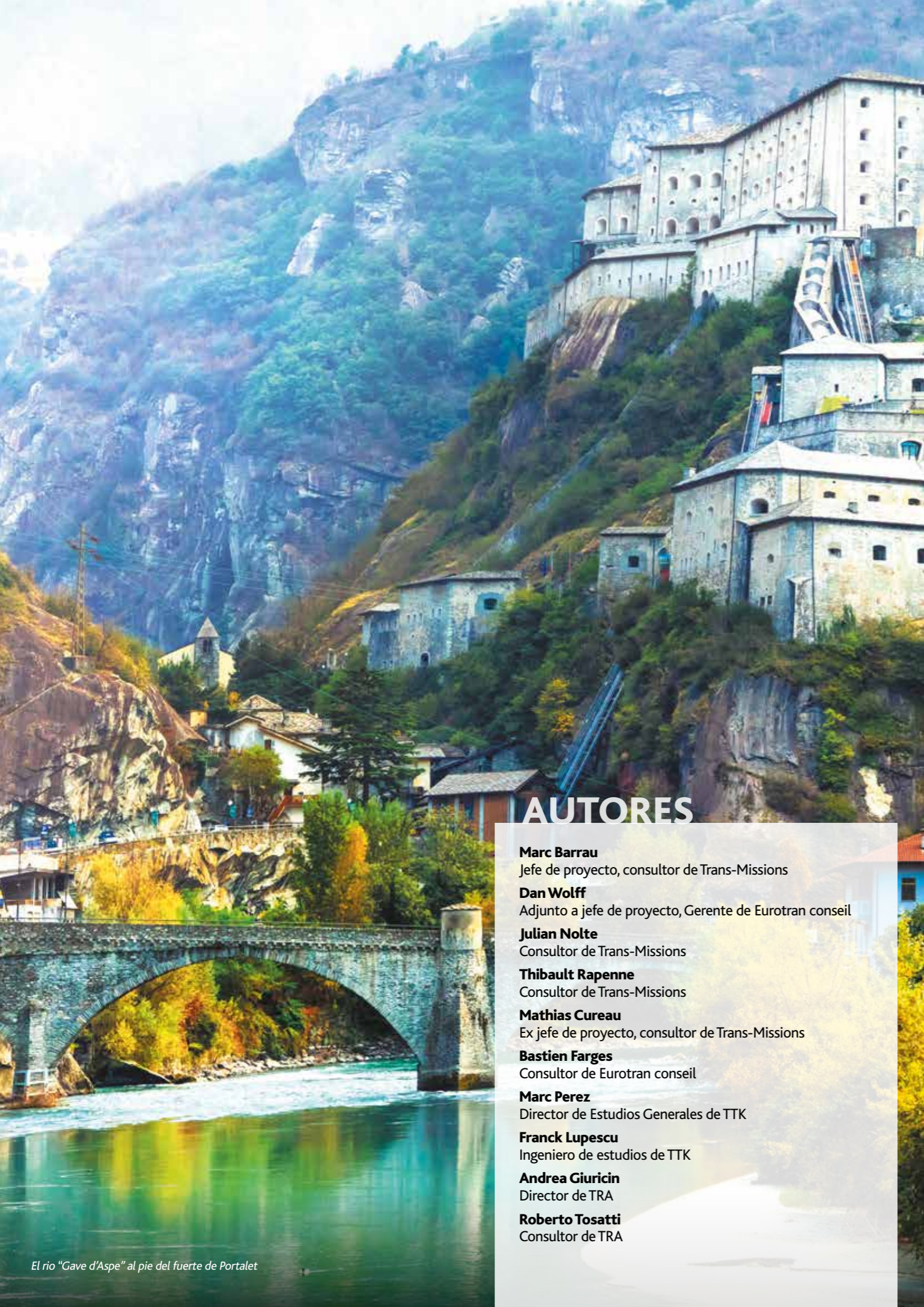


Interreg
POCTEFA



**GOBIERNO
DE ARAGÓN**

FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional)



AUTORES

- Marc Barrau**
Jefe de proyecto, consultor de Trans-Missions
- Dan Wolff**
Adjunto a jefe de proyecto, Gerente de Eurotran conseil
- Julian Nolte**
Consultor de Trans-Missions
- Thibault Rapenne**
Consultor de Trans-Missions
- Mathias Cureau**
Ex jefe de proyecto, consultor de Trans-Missions
- Bastien Farges**
Consultor de Eurotran conseil
- Marc Perez**
Director de Estudios Generales de TTK
- Franck Lupescu**
Ingeniero de estudios de TTK
- Andrea Giuricin**
Director de TRA
- Roberto Tosatti**
Consultor de TRA

Sólo faltan 33 kilómetros para el restablecimiento del tráfico, con todas las oportunidades que eso conllevaría. Este Libro Blanco nos permite ver las posibilidades que ofrece esta línea y nos invita a plantear nuevos proyectos alrededor de ella. Confirma el inmenso potencial que representa para el transporte de mercancías teniendo en cuenta que cada año circulan dos millones de toneladas por la carretera y el modo ferroviario es sin duda la mejor alternativa al tránsito de todos estos camiones.

Ante los retos medioambientales y de salud pública, es nuestra responsabilidad fomentar un proyecto que evite las molestias provocadas por semejante flujo de tráfico circulando por la carretera. El Libro pone en evidencia las oportunidades del desarrollo turístico desestacionalizado de nuestros valles a cuya riqueza patrimonial excepcional contribuye la línea. Por último, el Libro Blanco nos habla de un proyecto, el de un territorio en el que el futuro de la línea debe escribirse por y con la gente que lo habita.

Interrumpida desde 1970, la reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza constituirá una baza estratégica importante para los territorios de Aquitania y Aragón. En junio de 2016, celebramos la reapertura del tráfico entre Oloron y Bedous y actualmente se están realizando los estudios para restablecer la circulación de trenes de manera ininterrumpida desde el principio hasta el final de la línea.



La Región de Nueva Aquitania y el Gobierno de Aragón llevan varios años trabajando para reanudar el tráfico internacional entre Pau y Zaragoza. Lo hacen con el apoyo de la Unión Europea. Este Libro Blanco muestra, más que nunca, que la continuidad ferroviaria es ante todo la oportunidad de favorecer los intercambios entre dos territorios y acercar dos Regiones, una francesa y otra española.

Alain Rousset

Presidente del Consejo regional de Nueva-Aquitania

La reapertura de la línea internacional de Canfranc es uno de los proyectos comunes más importantes entre ambas comunidades. En Aragón, se está viviendo un momento histórico con el inicio de las obras de rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc y la recuperación para uso ciudadano de la explanada de Los Arañones. Unas obras que garantizan el uso ferroviario de la estación con la vista puesta a la reapertura de la línea internacional.

Tanto la reapertura de la línea, como el proyecto de recuperación de la Estación de Canfranc, forman parte de un proyecto común, de un proyecto transfronterizo que demuestra que los Pirineos, que a veces fueron barrera y separación, también son espina dorsal de proyectos compartidos con amplio interés para ambas regiones.



La Región de Nueva Aquitania y el Gobierno de Aragón llevan varios años trabajando para reanudar el tráfico internacional entre Pau y Zaragoza. Lo hacen con el apoyo de la Unión Europea. Este Libro Blanco muestra, más que nunca, que la continuidad ferroviaria es ante todo la oportunidad de favorecer los intercambios entre dos territorios y acercar dos Regiones, una francesa y otra española.

Javier Lambán

Presidente del Gobierno de Aragón



Antiguo túnel en el paso de Somport en la línea Pau-Canfranc-Zaragoza

Tabla de Contenidos

1 Introducción	6
1. Introducción	6
1.1. Contexto y objetivos de la misión: el interés de un Libro Blanco	7
1.2. Presentación de la agrupación del estudio	7
1.3. Lista de los actores consultados	7
1.4. Estado de la situación de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza	9
1.5. Los retos del proyecto	13
2 ESTUDIO I Diagnóstico prospectivo y determinación de las palancas para el desarrollo del tráfico ferroviario.	14
2.1. Identificación de los actores del territorio	15
2.2. Palanca turismo	17
2.3. Palanca mercancías	29
2.4. Palanca "estructura para apoyar el proyecto"	35
2.5. Otras palancas que se pueden accionar	37
3 ESTUDIO II Implementación de las palancas de desarrollo	40
3.1. Plan de acción sobre el aspecto turístico	41
3.2. Plan de acción sobre el transporte de mercancías	45
3.3. Plan de acción sobre la estructura que apoya el proyecto	47
3.4. Plan de acción sobre otras palancas	48
4 Síntesis	52
Sumario	55

1 Introducción

Apoyado por las Regiones Nueva-Aquitania y Aragón, el proyecto de reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza es objeto de un Libro Blanco, con el fin de establecer un diagnóstico, de identificar las palancas de desarrollo y de proponer planes de acción para hacer de esta reapertura un éxito territorial, reuniendo a los actores locales en torno a un gran proyecto de transporte.

El presente Libro Blanco, elaborado por un grupo multidisciplinar, pretende hacer de esta reapertura algo más que un sencillo proyecto de infraestructura. Las distintas recomendaciones formuladas en este estudio no pretenden establecer los términos de la reapertura: la lista de condiciones para el éxito no es exhaustiva ni restrictiva. Se trata, sobre todo, de pistas de reflexión, basadas en experiencias nacionales y europeas que han demostrado su pertinencia, que permitirán a los actores locales, económicos, institucionales y turísticos hacer suyo este proyecto y expresar todas las potencialidades del territorio. Las Regiones invitan así a la sociedad civil a que se apropie de este proyecto de reapertura para que se convierta plenamente en un proyecto ecológico, estructurante, capaz de enriquecer los intercambios franco-españoles y el desarrollo económico, que ofrezca un mejor acceso al territorio o que incremente el turismo.

Este Libro Blanco, que ha sido objeto de numerosas entrevistas con los agentes implicados en el proyecto, es, por tanto, una guía para presentar las ventajas del territorio, las oportunidades y los retos de esta reapertura, para que este proyecto pueda ser incluido, mucho más allá del balasto.

1.1. - Contexto y objetivos de la misión: el interés de un Libro Blanco

El objetivo de este estudio es la elaboración de un libro blanco destinado a identificar «las palancas para la optimización del tráfico de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza». Este servicio forma parte del proyecto de cooperación transfronteriza CANFRANEUS II, financiado por el FEDER (Fondos Europeos de Desarrollo Económico Regional) del programa POCTEFA (Interreg V-A Programa España-Francia-Andorra) para el 65% de los servicios.

El Libro Blanco debe servir para hacer un inventario de la situación existente (contribuciones de estudios anteriores y diagnóstico actualizado) con el fin de:





- Medir las expectativas de todos los usuarios potenciales de la línea Pau - Canfranc en términos de demanda de desplazamiento y de desarrollo,
- Medir el tráfico potencial una vez abierta la línea,
- Detectar la creación de tráfico de mercancías y turismo que aún no existe, posiblemente facilitado por la apertura de la línea.

Durante la fase preparatoria, se encuestó a la población local, a las administraciones públicas, a los industriales y a las partes interesadas del sector ferroviario sobre su apoyo y su ambición para que estos últimos pudieran apropiarse de este proyecto.

Una vez redactado el Libro Blanco, se celebrará un seminario de restitución en forma de taller público en el que todas las partes interesadas y los actores de la línea de mañana podrán expresarse y ser la fuerza motriz de las propuestas y de las iniciativas.

1.2 - Presentación de la agrupación del estudio

Los proveedores de servicios responsables de la redacción del Libro Blanco son un grupo de varias oficinas de proyectos especializadas en el sector ferroviario:

-  • **Trans-Missions** (mandatario), especializado en las modalidades de organización de los transportes ferroviarios y urbanos;
-  • **Eurotran**, con sede en Bruselas, especializada en proyectos europeos de transporte, en su puesta en marcha y su financiación;
-  • **Transport-Technologie Karlsruhe** (TTK), con sede en Karlsruhe, Alemania, especializada en planificación de transportes y en infraestructura ferroviaria;
-  • **TRA consulting**, con sede en Barcelona y especializada en el desarrollo turístico de los territorios en torno al tren.

Cada uno de ellos aportó sus habilidades específicas para asegurar la finalización exitosa de este proyecto.

1.3 - Lista de los actores consultados

ACTEUR	QUALITÉ
Ayuntamiento de Canfranc	Institucional
Gobierno de Aragón - Fundación Transpirenaica	Institucional
Comunidad de aglomeración de Pau - Pirineos	Institucional
AFRA	Transporte
SNCF Mobilités	Transporte
VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles)	Transporte
EuroCargo Rail	Transporte
CRELOC (Comité para la REapertura de la Línea Oloron - Canfranc)	Transporte
SNCF Réseau	Transporte
SNCF Logistics	Transporte
Transdev	Transporte
Oficina de Turismo de Haut-Béarn	Turismo
Agencia Departamental del Turismo 64	Turismo
UNECTO	Turismo
Parque Nacional de los Pirineos	Turismo
Geolval	Turismo
TMZ	Mercancías
Plaza	Mercancías
Aguas de Ogeu	Mercancías
Objectif OFP	Mercancías
OFP Sud-Ouest	Mercancías

Tabla de los actores consultados



1.4 - Estado de la situación de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza

1.4.1 - La situación en breve

El proyecto global de reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza le da continuidad a los estudios realizados desde 2003 por parte española y francesa, tanto sobre su potencial de tráfico y sus impactos socioeconómicos y medioambientales, como sobre los acondicionamientos que se deben llevar a cabo.

Hasta la fecha, los estudios no han sido realizados conjuntamente por Francia y España. Han producido resultados variables, excepto en los aspectos relacionados con el tráfico de pasajeros.

El grupo se hizo cargo de todos los estudios llevados a cabo (23) y proporcionó asesoramiento experto sobre:

- El estado actual de la infraestructura;
- demanda actual (pasajeros y carga);
- el potencial identificado (pasajeros y mercancías).

1.4.2 - Los desafíos de la reapertura

La reapertura del tráfico ferroviario entre Pau y Zaragoza es objeto de un fuerte consenso político local y regional. La Región Nueva-Aquitania y el Gobierno de Aragón la han convertido en un gran proyecto prioritario, ya que abarca muchos aspectos:

Estratégicos y simbólicos

- Crear un tercer corredor para responder a la necesidad fundamental de interconexión de la Península Ibérica con el resto de Europa (aumento del tráfico +2,2% en los Pirineos entre 2010 y 2014, 6,1 millones de camiones cruzaron la frontera pirenaica frente a los 2,6 millones en los Alpes en 2014, el 47% del tráfico de camiones que pasa por los Pirineos se refiere al comercio entre Francia y España y, por tanto, el 53% al comercio fuera de estos dos países fronterizos);
- Conectar directamente los principales centros urbanos: Zaragoza, Burdeos, Toulouse;
- Hacer de la línea ferroviaria el eje vertebrador para los desplazamientos domésticos, turístico y de mercancías;
- Permitir que el territorio transpirenaico disponga de una infraestructura común que permita una federación de actores y una visibilidad que vaya más allá de las regiones;

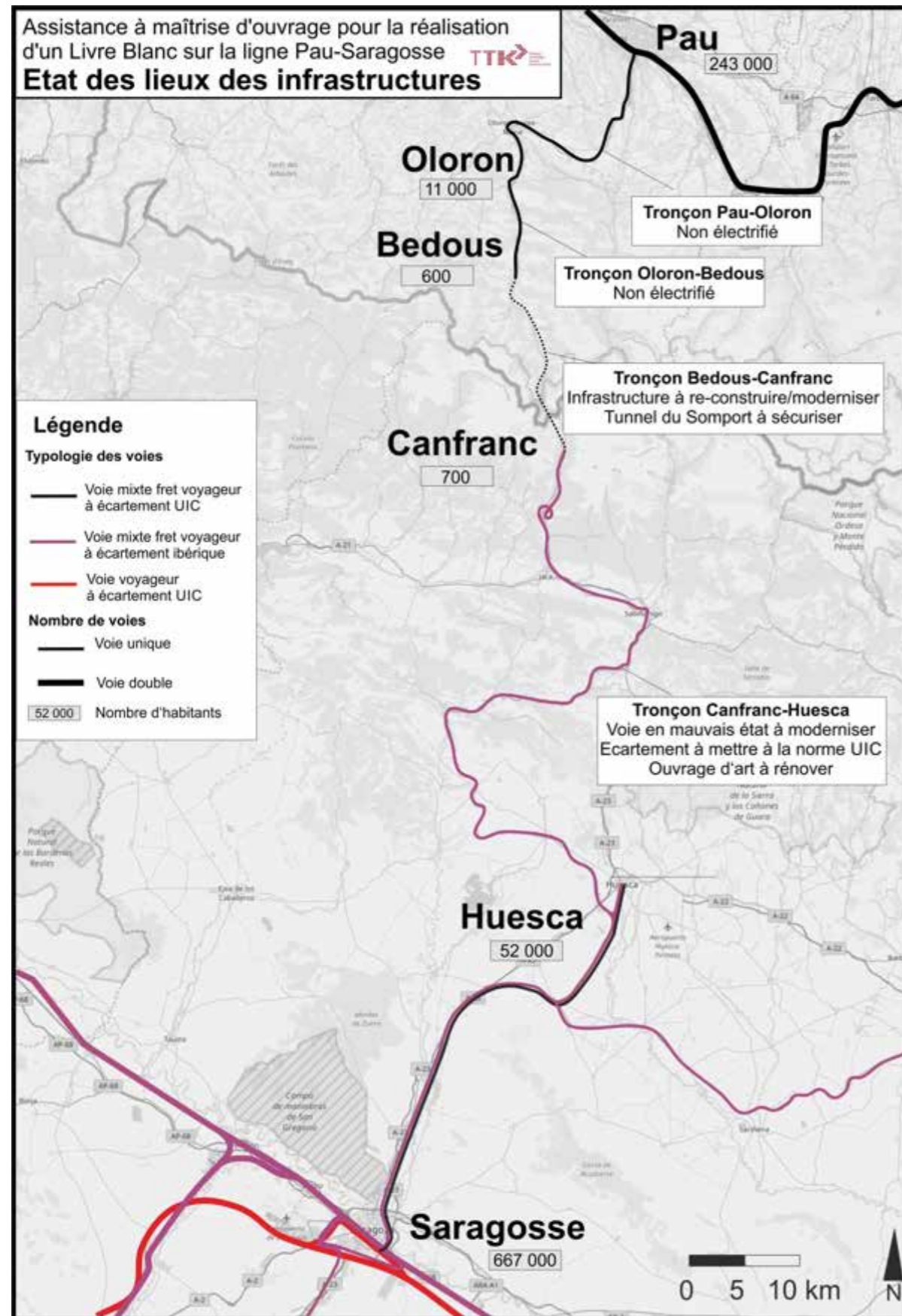
Ecológicos

- Reducir el tráfico por carretera mediante una transferencia modal entre la carretera y el ferrocarril;

Económicos

- Organización de zonas industriales y turísticas transfronterizas estructuradas en torno a la línea ferroviaria.

1.4.3 - Situación de la infraestructura



Situación de la infraestructura (TTK)

1.4.4 - Análisis de la oferta y de la demanda de pasajeros

En el corredor Pau - Canfranc, la oferta actual de transporte público es de:

- 8 trenes/día/dirección entre Pau y Oloron, para un tiempo de viaje de 35 minutos. En horas punta, dos de estos trenes llegan hasta Bidos;
- 4 trenes/día/sentido en invierno, 6 trenes/día/sentido entre Oloron y Bedous, para un tiempo de viaje de 25 minutos;

Autobuses departamentales completan la oferta de transporte con 5 (verano) y 6 (invierno) viajes de ida y vuelta entre Bedous y Canfranc por un tiempo de viaje de 58 minutos, incluyendo 3 a través del Paso Somport en verano, y 1 (verano) hasta 3 (invierno) se extienden a Oloron.

En el eje Canfranc - Zaragoza, la oferta de transporte público incluye:

- 3 trenes/dirección/día entre Zaragoza y Jaca, para un tiempo de viaje de 3h30, 2 de estos trenes se extienden hasta Canfranc para un tiempo de viaje adicional de 40 minutos, incluyendo una parada de 15 minutos en Jaca;
- 6 trenes/dirección/día entre Huesca y Zaragoza, con una duración de 47 minutos.

La oferta de transporte público se complementa con las conexiones entre Pau y Zaragoza operadas por la compañía Eurolines. Pero el tiempo de viaje (entre 6 y 8 horas) y el paso por San Sebastián no hacen que sea una oferta relevante entre estas dos ciudades. Por lo tanto, no hay conexiones directas ofrecidas por los llamados autocares "Macron".

Cabe señalar que la RN 134, que une Pau con Canfranc, tiene una densidad de tráfico de 10.000 a 17.000 vehículos al día.

La reapertura de la línea ferroviaria internacional Pau-Canfranc-Zaragoza parece ser una necesidad absoluta en términos económicos, sociales, medioambientales y patrimoniales en los Pirineos, tanto para la circulación de personas como para el transporte de mercancías."

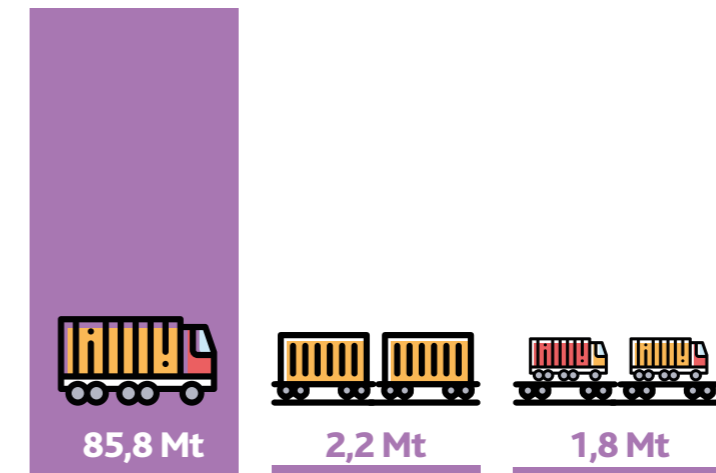
Sr. Jean-Luc Palacio, CRELOC

1.4.5 - Análisis de la oferta y de la demanda de mercancías

Como se detalla en el estudio de Rail Concept de 2015, basado en la evaluación socioeconómica de Systra de 2013, el tráfico mercancías terrestre transpirenaico en 2010 es el siguiente:

- 85,8 Mt por la carretera, de las cuales casi 80 Mt por los cruces de autopistas y 2 Mt por los túneles de Somport y de Veilha;
- 2,2 Mt por ferrocarril;
- 1,8 Mt mediante transporte combinado.

Cabe señalar que los accidentes de camiones en la RN 134 son recurrentes, como pasó el 27 de agosto de 2018 cerca del Fort du Portalet (un muerto además de la contaminación del río Gave).



Silos en Canfranc, en la estación, que permiten el transporte de cereales por mercancías hasta Zaragoza



1.5 - Los retos del proyecto

El proyecto de reapertura de la línea encara muchos retos:

- Su temporalidad: la reapertura de la línea será efectiva a medio plazo, en 2025 como mínimo. La temporalidad de la reapertura puede parecer un horizonte lejano para los distintos actores económicos, lo que dificulta la apropiación inmediata de este proyecto territorial. Si para el mundo del ferrocarril 7 años es un horizonte cercano, la percepción es muy diferente para los actores del territorio.
- Un costo significativo de rehabilitación de la infraestructura,
- Competencia de otros grandes proyectos de infraestructura,
- La coexistencia de dos autoridades organizadoras distintas en la misma línea, lo que requiere una cooperación franco-española eficaz y permanente,
- Una interoperabilidad limitada que requiere la armonización de la infraestructura a ambos lados de la frontera
- La falta de demanda de transporte en el territorio.

Con la elaboración del presente Libro Blanco, y con el fin de poder hacer frente a estos numerosos desafíos, la Región Nueva Aquitania y la Región de Aragón desean identificar las palancas de acción para el desarrollo del tráfico ferroviario (**LIVRET I**) y establecer un plan de acciones para la aplicación de estas palancas (**LIVRET II**).

ESTUDIO I

Diagnóstico prospectivo y determinación de las palancas para el desarrollo del tráfico ferroviario.

El establecimiento de un diagnóstico prospectivo y la determinación de las palancas del tráfico ferroviario sólo pueden hacerse mediante una identificación previa de los actores del territorio (2.1), porque son ellos los que harán vivir diariamente la línea ferroviaria. Una vez identificados estos actores, surgen dos palancas principales: el turismo (2.2) y el mercancías (2.3).

2.1 - Identificación de los actores del territorio

Más de 150 actores directamente afectados por la reapertura de la línea Pau-Canfranc-Saragossa han sido identificados como parte de este proceso. Acompañados y apoyados por la Unión Europea, la Región Nueva Aquitania, el Gobierno de Aragón, el Fomento, ADIF y SNCF Réseau, como organismo encargado de la ejecución por el Ministerio de Transición Ecológica y Solidaria, son los actores que llevarán a cabo el proyecto de reapertura por los motivos siguientes:

- Financiación de la revitalización de la infraestructura, de los gastos de explotación en el marco de un acuerdo y de los estudios;;
- AOM del transporte regional, dándoles la decisión de cómo gestionar y operar la línea;
- Actores en la encrucijada de las iniciativas de otras instituciones (actores del transporte, cargadores, turismo...)

Sin embargo, la reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza no es sólo un proyecto de infraestructura o de transporte. Abarca dinámicas mucho más amplias en las que los actores locales pueden y deben participar porque son ellos los que darán vida a la línea en el día a día. En estos aspectos, las instituciones regionales mencionadas anteriormente tendrán más bien un papel de apoyo y de catalizador de las iniciativas locales. Asimismo, una propuesta de estructura portadora del proyecto especificará posteriormente las prerrogativas de cada institución.

La tabla siguiente muestra bien que el número de actores locales en el proyecto de reapertura de Pau-Canfranc-Zaragoza es muy grande, lo que constituye una fuente de perspectivas ricas en un proyecto que va más allá del transporte para convertirse en un proyecto territorial.

Algunos de ellos fueron directamente entrevistados, lo que permitió dar a conocer el proceso del Libro Blanco iniciado por las Regiones de Nueva Aquitania y de Aragón, así como proporcionar elementos de reflexión sobre las palancas de desarrollo.

La tabla siguiente tiene como objeto identificar a los actores directamente interesados por la reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza, pero no pretende ser exhaustiva.

	INSTITUCIONES	TRANSPORTE PASAJERO/ MERCANCIAS	CHARGEURS	TOURISME
INTERNACIONAL EUROPEO	DG Regio	Eurocargo Rail Europorte Eurotunnel		
NACIONAL	DGITM	AFRA Fédération objectif OFP VFLI UNECTO UETLF	AUTF	-
	Fomento	RENFE ADIF	-	-
REGIONAL	Region Nueva-Aquitania AUDAP Eurorégion NA E Na	SNCF TER N-A SNCF RESEAU SNCF Logistics FNAUT Sud-Ouest FNTV Sud-Ouest	-	-
	Gouvernement d'Aragon	Plataformas Logísticas	Décathlon	Asociación Turística del Valle del Aragón Association des hotelliers - Aragón
LOCAL	CCI Pau Béarn CC Haut Béarn CD 64 Conseils Municipaux Pau Pyrénées Agglomération BAP	CRELOC / CREFCO OFP Sud-Ouest	Carrières Daniel CELSA France EURALIS EURASUD GIP Chemparc Messier Bugatti Dowty Eaux d'Ogeu TOTAL	ADT 64 CDT BPB Producteurs de Jurançon Geolval Le Moulin d'Orcun Les fermiers Basco-Béarnais Offices de tourisme Parc National des Pyrénées Pau Pyrénées Tourisme Station ski du Somport
	Cámara de Comercio de Huesca y Zaragoza Comunidades	Fondation Transpyrénéenne Diputación Provincial	Grupo BSH Grupo General Motors Grupo Pikolin Grupo SAMCA SAICA CAF	Office de tourisme d'Astun Office de tourisme de Candanchú (station de ski) Office de tourisme de Canfranc Office de tourisme de Sabiñánigo Office de Tourisme de Valle de Hecho Office de tourisme de Villanua Oficina Comarcal de Turismo Asociación Amigos Ferrocarril Jaca Canfranc

Tabla recapitulativa de los actores según el nivel de competencia y la escala de influencia

2.2 - Palanca turismo

La palanca turismo es doble para el tren: puede ser a la vez un elemento estructurante para el desarrollo del turismo en el Valle de Aspe (1) y un elemento turístico de pleno derecho (2). El tren es a la vez un medio y un fin turístico.

2.2.1 - La línea como vector de desarrollo turístico

El Valle de Aspe tiene poco más de 2 500 habitantes. Todavía sufre un éxodo rural y su población ha ido disminuyendo constantemente desde principios del siglo XX. Se estima que el 65 % de la población se ha perdido desde 1900.

A pesar de este declive demográfico, el Valle de Aspe tiene muchas ventajas. Este territorio se caracteriza por una naturaleza que ofrece numerosas panoramas sobre la cadena pirenaica, una fauna y flora diversa y variada. El pastoreo sigue estando muy presente en el valle, lo que permite preservar las cualidades del paisaje y la biodiversidad, a la vez que marca el ritmo de las estaciones. El valle ofrece, por lo tanto, ventajas aseguradas para los turistas que desean alejarse de las áreas metropolitanas y de las áreas urbanas. El territorio tiene una capacidad de 7 600 camas.

La reapertura de la línea se inscribe plenamente en las lógicas medioambientales actuales, que exigen la protección de los biotopos, la lucha contra el calentamiento global y la transición ecológica y energética.”

Sr. Alain Cazenave-Piarrot, CRELOC

En el Valle pequeño de Bedous se encuentra gran parte de las actividades económicas del valle. Caracterizado por una amplia meseta, se destaca del resto del valle, que es mucho más escarpado.

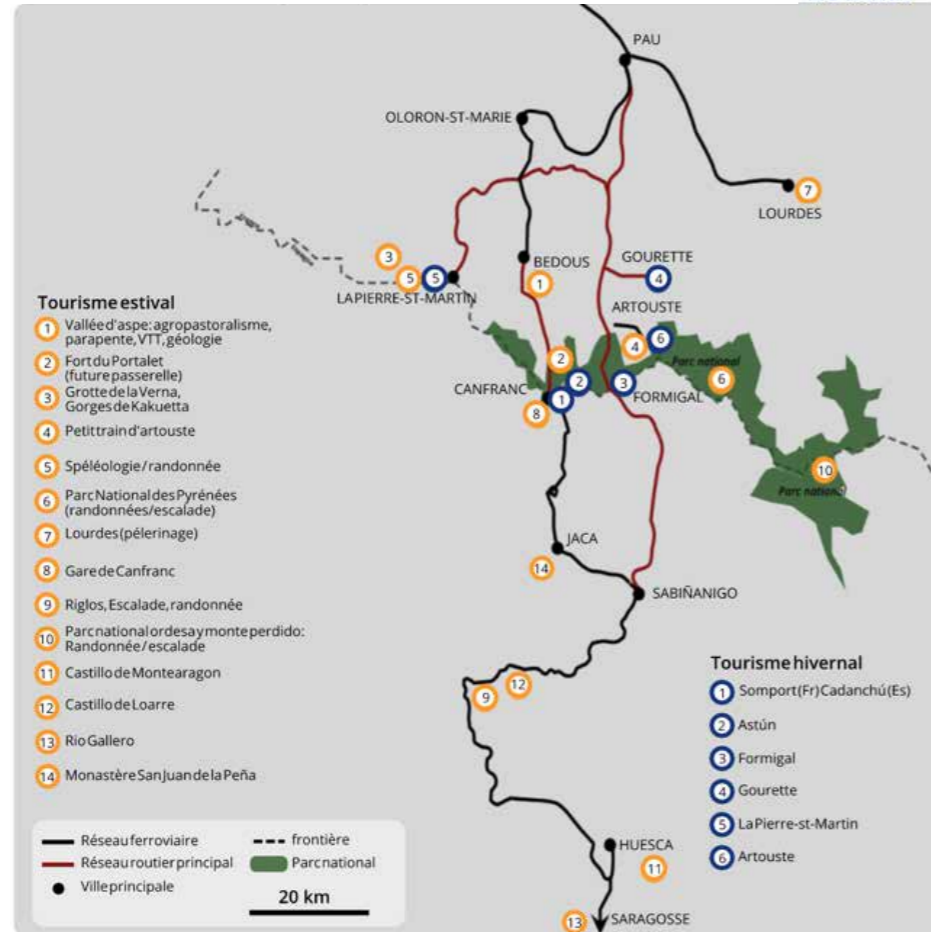
Mucho más seco, el lado español tiene su cuota de sorpresas. Desde Canfranc hasta Huesca estamos asistiendo a un cambio radical de vegetación, pasando de bosques de coníferas a mesetas que se pueden calificar de semiáridas.

El viaje en tren hasta Zaragoza permitirá dinamizar el fuerte potencial turístico del territorio en las cuatro estaciones.



Pequeño valle de Bedous

Potencial turístico cerca del eje ferroviario



A una proximidad inmediata de la línea podemos recordar:

- La estación de Canfranc ;
- Fuerte del Portalet ;
- Los Mallos de Riglos es una zona popular para escaladores de España, Francia y, en general, de todo el mundo;



Estación Internacional de Canfranc

- El monasterio de San Juan de la Peña, a unos veinte kilómetros de la ciudad de Jaca, un importante edificio de turismo cultural, religioso y arquitectónico, alberga la mayor parte de las tumbas de los reyes aragoneses,
- El río Gallego, centro de turismo de aventura: rafting, barranquismo.
- Zaragoza, ciudad y catedral (lugar alto de turismo religioso) ;
- Las estaciones de esquí de Candanchú y Astún ;

La reapertura de la línea permitirá apoyar los distintos grandes proyectos de desarrollo turístico, como el Fuerte del Portalet; la reapertura de la línea podría aumentar su desarrollo.

En efecto, este fuerte podría convertirse en el lugar preferido de los peregrinos de Santiago con una pasarela que uniera el camino desde el Mástil hasta el Fuerte. Este gran proyecto, cuya finalización está prevista para 2020, estimada a 3,5 millones de euros, podría multiplicar por 10 el número de visitantes al año. Esta pasarela también proporcionaría más seguridad a los peregrinos de Santiago, ya que evitarán la peligrosa N134. Al igual que la pasarela de Holzaré hasta Larrau (Valle de la Soule y sus 60.000 visitantes anuales), este proyecto podría impulsar la actividad turística, especialmente en verano, en el sector del Valle de Aspe. A largo plazo, los profesionales del turismo estiman que pueden atraer hasta 60.000 visitantes al año, frente a los 6.000 actuales. Esta cifra puede parecer ambiciosa, pero puede lograrse siempre que se disponga de los recursos necesarios para acoger a estos nuevos clientes.

Los actores locales (granjas, museos, viticultores, piscicultores) no disponen de recursos y tiempo suficientes para iniciar un proyecto global. No obstante, serán receptivos y participarán en la consulta y en el desarrollo del producto una vez que se hayan definido las líneas principales (relativas a los actores que son miembros de la oficina de turismo.)

Señora Régine Casaucau,
Oficina de Turismo de Haut-Béarn



El proyecto de pasarela entre el Camino del Mástil [a la derecha] y el Fuerte del Portalet [a la izquierda] (fuente: La république des Pyrénées)

Este alto lugar turístico en fabricación debe ser accesible por tren. Por lo tanto, se debe favorecer la idea de crear una parada ferroviaria en caso de reapertura. El presidente de la asociación Geolval lo señaló en una entrevista.

El camping Gave d'Aspe en Urdo, que tendrá que ser remodelado cuando vuelva a abrirse la línea ferroviaria, podría diseñarse para acoger a una población turística en crecimiento.

La línea ferroviaria tendrá un impacto estructurante en el futuro del turismo en el Valle de Aspe. La idea de combinar un tren turístico con visitas a lugares tan destacados como el Portalet y su pasarela puede ser relevante. Además, hay alojamientos disponibles en esta zona, lo que permite a los turistas prolongar su estancia en el valle. Pero esto implica a una multitud de actores, que tendrán que trabajar juntos para desarrollar un producto turístico global que, unido a una comunicación de calidad, pueda hacer que este territorio sea aún más atractivo.



2.2.2 - El proyecto del tren turístico

Tanto en Francia como en Europa, los territorios han instalado trenes turísticos para mejorar la rentabilidad de la línea y hacer que el tren forme parte integrante del territorio.

Lo que existe en la línea Pau Canfranc Zaragoza

Por parte española, ya existe la iniciativa de un tren geológico cerca de Huesca.



Comunicación del Tren Geológico cerca de los Mallos de Riglos (Béarn Adour Pyrénées)

Como lo señala la asociación Béarn Adour Pyrénées, el tren geológico de los Pre-Pirineos combina un viaje en el Canfranero con un paseo por paisajes de interés medioambiental en el «reino» de los Mallos. Las excursiones comienzan el domingo 5 de junio de cada año. La iniciativa está liderada por la Comarca Hoya de Huesca, a través de su Departamento de Turismo y Medio Ambiente, y en colaboración con Renfe.

Esta excursión guiada en tren y senderismo ofrece una interpretación en zonas de interés geológico como los Mallos de Riglos y otras zonas de especial interés como la Foz de Escalete, el valle del río Gállego y el embalse de la Peña. En este recorrido, el guía sumerge al visitante en la historia geológica, evocando la formación de los Pirineos y el conocimiento de la flora y fauna de cada época. En el tren se cuenta la historia del ferrocarril y de los territorios atravesados.

Este Tren Geológico del Prepirineo realiza cuatro viajes cada primer domingo de mes, de junio a septiembre.

Es necesario inscribirse previamente en la página web de la Comarca (www.hoyadehuesca.es). El número de plazas está limitado a 50 personas.

El precio de la actividad interpretativa es de 2 euros, gratuito para niños de hasta 12 años. Además, el precio del tren -a título orientativo- varía en función de la edad y del número de participantes, y deben adquirir sus billetes directamente en Renfe. El billete individual -desde Huesca hasta la estación de La Peña y desde Riglos hasta Huesca- cuesta 7,90 euros para los adultos y 4,75 euros para los niños hasta los 13 años.



Lo que existe en Francia

En Francia, es posible presentar 3 grandes trenes turísticos, especialmente interesantes e inspiradores para un proyecto de línea turística en Pau-Canfranc-Zaragoza. Estos trenes tienen la particularidad de establecer fuertes vínculos con el territorio y sus actores, con el fin de ofrecer algo más que un sencillo viaje en tren.



Folleto del Tren de las Maravillas

Le Train des Merveilles (El Tren de las Maravillas)

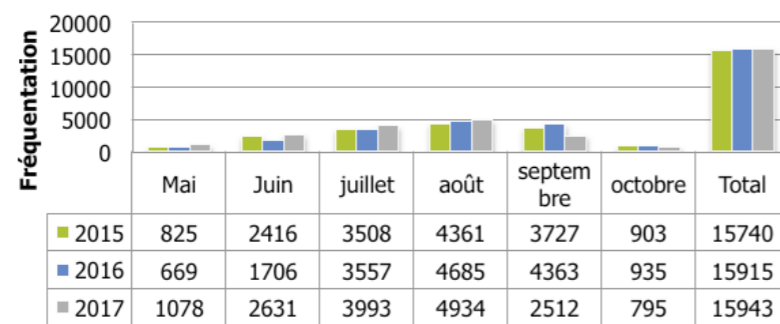
El Tren de las Maravillas es una línea regular de Niza a Tende, con una fuerte dimensión turística. Tiene la particularidad de ser montañosa, transfronteriza y con una dimensión mercancias.

Este tren permite conectar las diferentes ventajas turísticas del territorio, desde la costa mediterránea hasta el Parque Nacional de Mercantour, ofreciendo excursiones señalizadas alrededor de las estaciones de tren.

El folleto permite a los turistas entrar en contacto con todos los actores del territorio, ofreciendo un variado programa de ocio: visitas a pueblos, museos, monasterios o incluso senderismo y deportes en plena naturaleza. También hay ofertas combinadas: se ofrecen vehículos eléctricos para que los turistas puedan acceder a aldeas y pueblos en zonas geográficas fragmentadas.

Según la Oficina de Turismo de Tende, el Tren de las Maravillas es una fuente de dinamismo local: la capacidad del tren (360 plazas) permite transportar una clientela importante para el museo departamental. En 15 años, el número de restaurantes se ha duplicado, pasando de 3 a 6, incluyendo la apertura de una posada agrícola.

Fréquentation Train des Merveilles



Viajeros del Tren des Merveilles (Oficina de Turismo Tende Merveilles) 2015-2017

Le Train des Neiges (El Tren de las Nieves)

La versión de invierno del Tren de las Maravillas es el Tren de las Nieves por una viajera tarifa normal de 15 euros.

Esta línea funciona todos los fines de semana desde finales de enero hasta finales de marzo, y todos los días desde mediados de febrero hasta mediados de marzo. El trayecto se efectúa en tren de Niza a Breil-la-Roya, luego un autobús de enlace completa el viaje hasta Casterino.

El objetivo de este tren es dar servicio a la población desde las cuencas urbanas hasta las estaciones de deportes de invierno. El billete de tren permite acceder a descuentos sobre diversos productos de la estación: bebidas calientes, paquetes combinados de esquí...

Al igual que a bordo del Tren de las Maravillas, un guía turístico comenta el paisaje y el patrimonio de la zona.



Folleto del Tren de las Nieves



Dépliant Ligne des hirondelles

La ligne des Hirondelles (La línea de las Golondrinas)

La Ligne des Hirondelles atraviesa el Jura para conectar Dole con Saint-Claude. Se trata de una línea regular TER, con 2 idas y vueltas diarias durante todo el año.

La línea ofrece 7 fórmulas, con varios actores turísticos del territorio, involucrados en la elaboración del paquete turístico alrededor y a bordo del tren. Así, es posible descubrir el Jura a través de caminatas con raquetas de nieve, visitas gastronómicas y culturales para descubrir el territorio y los diferentes museos a lo largo del recorrido.

Así, desde Saint-Claude o Dole, una fórmula incluye el viaje en tren comentado por un miembro de la Oficina de Turismo. A lo largo del recorrido, ofrece información sobre la construcción de la línea, el paisaje y la historia del Jura. Une fois arrivée à destination, un déjeuner au restaurant est prévu. Una vez que se llega a destino, se planea un almuerzo en el restaurante. Por la tarde, para la fórmula Saint-Claude - Dole, están previstas una visita a la Casa Natal de Louis Pasteur y una visita guiada a la ciudad. Para el paquete Dole - Saint-Claude, se organiza una visita guiada de la catedral, seguida de una visita al Museo de la Pipa y del Diamante o al Museo de la Abadía.

Estas dos formulaciones son un gran éxito para todos los actores: en 2017, las comidas aportaron 54 600€ a los diferentes restaurantes y 15 600€ a los diferentes museos, para 2 600 participantes en esta fórmula para la campaña 2017.

Es una de las líneas ferroviarias más bellas de Francia. Emprendan un viaje de 123 km entre cielo y tierra para descubrir los paisajes del Jura"

Señora Marie Azzolin, Oficina de Turismo de Saint-Claude Haut-Jura

Estos ejemplos de trenes turísticos franceses son proyectos territoriales de gran éxito, ya que reúnen a numerosos actores locales en torno a una infraestructura de transporte, que refuerzan sus actividades y sus conocimientos técnicos dándoles visibilidad.



Lo que existe en España

Trenes turísticos de Galicia

Galicia ofrece varios trenes turísticos.

En la comarca hay una decena de itinerarios para descubrir los vinos de la tierra (las Rutas del Vino), los faros, los sitios medievales (la Ruta de los Pazos) y romanos (la Ruta Lugo Romano) y la gastronomía gallega (Ruta de la Lamprea). La mayoría de los trenes circulan los fines de semana desde principios de junio hasta finales de septiembre.



Foto: Trenes Turísticos de Galicia

Tren turístico de Galicia

Train des lacs (Tren dels Llacs)

En la provincia de Lleida, en el noreste de España, entre abril y octubre, un tren tirado por una locomotora a vapor permite al turista descubrir los paisajes naturales de la región de Lleida.

el viajero puede admirar cuatro grandes lagos y las cumbres de los Pirineos. El tren hace un viaje de ida y vuelta hasta La Pobla de Segur. El viaje se realiza en un tren de época, con grandes ventanales.



Foto: Oscar Urgés

El tren de los Lagos con la locomotora de La Garrefeta

Lo que existe en Europa

Fuera de nuestro territorio nacional, nuestros vecinos europeos han demostrado creatividad para poner de relieve su territorio a través del ferrocarril. Cabe señalar que la mayoría de las famosas líneas turísticas europeas han surgido de la gestión y explotación de infraestructuras por parte de empresas públicas históricas.



Bernina Express (Suiza)

La línea Bernina Express, que une Chur con Tirano, es sin duda la línea ferroviaria turística más famosa del mundo.

Lo que es de particular interés en el caso de la línea Pau-Zaragoza se resume a continuación:

- Vistas espectaculares (línea con desnivel pronunciado) ;
- Promoción del producto desarrollado (a través de agencias de viajes);
- Material rodante panorámico específico ;
- Oferta turística de invierno desde 1982;
- Operador de línea integrado (Rhätische Bahn) ;
- Conexión explotación tren diario/ tren turístico.



Foto: RhB

El Bernina Express con su techo panorámico



El Tren de los Castillos Región de Trento Alto Adige, Provincia de Trentino (Italia)

El Tren de los Castillos es un proyecto de turismo ferroviario y vial que une Trento con Ossana. Es un proyecto que fue llevado a cabo por varias entidades públicas y privadas: la Región Trentino, un grupo de municipios, la oficina de turismo, el operador de la línea ferroviaria -también gestor de infraestructura- y una empresa de promoción turística.

Sin embargo, la cooperación no se hace sólo entre instituciones, ya que muchos socios privados han apoyado la iniciativa, como empresas de productos locales, propietarios de castillos, pequeños productores, etc.

La iniciativa prevé que los usuarios (100) salgan de la estación de Trento en un tren con adhesivos específicos, totalmente alquilado para ellos, con 3 guías turísticos por día. El viaje en tren a Malé dura 1 hora y 40 minutos, con comentarios de los guías que distribuyen productos locales, y los viajeros pasan por un biotopo donde los coches no tienen acceso. Una vez llegados a la estación de Malé, cogen dos autobuses que los llevan a visitar cuatro castillos a lo largo de la carretera (en uno de éstos se da el almuerzo con degustación de productos locales).

Este tren turístico es muy popular entre los turistas ya que tiene una tasa de ocupación de un 95 % durante la temporada. El éxito del producto va más allá de las fronteras regionales: algo menos de un tercio de los clientes proceden del Trentino (23 %), el 75 % del resto de Italia y el 2 % de los clientes son extranjeros.

Por último, el tren turístico tiene un impacto limitado en los gastos públicos: el precio del billete cubre el 83 % de los costes.



diagrama del tren de los castillos (fuente : <http://www.iltrenodeicastelli.it/it/>)

¿Cuáles son los beneficios en estos territorios?

Uno de los objetivos de la iniciativa es involucrar al máximo los recursos económicos y culturales del territorio. El proyecto también está vinculado a las políticas de la región de Trentino-Alto Adige durante los últimos 20 años destinadas a impulsar el turismo y los transportes públicos. Además, gracias a las importantes inversiones vinculadas a estas políticas, estos dos sectores han obtenido resultados positivos en los últimos años.

La particularidad de este proyecto reside en el enfoque elegido: la colaboración de los actores regionales implicados en esta iniciativa ha permitido mejorar el territorio utilizando no sólo las infraestructuras, sino también el capital social y cultural.

¿Qué aplicación en el Valle de Aspe?

El Bermina Express y el Tren de los Castillos muestran la importancia de un tren turístico para conectar a los diferentes actores locales y valorizar el territorio, a través de un proyecto estructurante.

El tren turístico debe ir más allá de la mera calidad estética de su trazado y de su paisaje. Es necesario instalar un producto completo, como se ha hecho al otro lado de la frontera transalpina.

Sin embargo, no es necesario tener un producto terminado desde el principio, sino que debe ser atractivo: el tren turístico del Valle de Aspe podrá tener un margen de progreso una vez que se lance.

El tren turístico de los Pirineos tendrá muchas ventajas turísticas que podrá poner de relieve, ya sean culturales, deportivas o paisajísticas, sin olvidar los productos gastronómicos regionales. El tren turístico de los Pirineos podrá vincular estas distintas ventajas, afirmándose así como un elemento estructurante importante del territorio.

El presidente de UNETCO (Unión de Ferrocarriles Turísticos y Operadores de Museos) ve cierto potencial en este tren. Sin embargo, para garantizar su sostenibilidad y éxito, habrá que prestar especial atención a varios puntos:

Fuera del tren y en la estación

- La información y la comunicación en torno al tren: detalles de los horarios visibles en diferentes soportes (Internet, folletos, etc.) ;
- Su visibilidad a través de la operación de marketing: El objetivo es distinguir el tren de un tren clásico, a través de una estética adhesiva específica que permite a los turistas y a los actores locales identificarlo fácilmente ;
- Información e hitos para acceder a las áreas de actividades, multiplicando los puntos de información y las señales de dirección;
- Abordar la cuestión de la «última milla» (alquiler de coches eléctricos ya existentes en la estación de Bedous, alquiler de bicicletas eléctricas, TAD...).

En el tren

- Presencia de guías o audioguías (grabaciones de sonido) en varios idiomas;
- Presencia de folletos que detallen las características de la línea, su historia, los paisajes atravesados y los espacios/lugares de interés (Fuerte del portalet, punto de interés geológico, cumbres, viaductos, pueblos de carácter);
- Horarios de trenes y conexiones;
- Actividades ocasionales.



Ejemplo de ferrocarril en la rampa sur del túnel de Lötschberg (Alemania)

2.3 - Palanca mercancías

La palanca mercancías es una de las claves esenciales para la reapertura de la línea ferroviaria Pau - Canfranc - Zaragoza. Además de sus cualidades ecológicas, el tráfico ferroviario de mercancías permite garantizar ingresos adicionales y complementarios a través de los peajes de infraestructura, mejorando así la rentabilidad económica del proyecto: el administrador de infraestructuras beneficia de estos ingresos por el uso de la línea.

2.3.1 - Las primeras conclusiones de las entrevistas INECO

Para estudiar la palanca mercancías, es necesario basarse en los primeros elementos de análisis proporcionados por INECO en marzo de 2018 sobre la demanda de transporte de mercancías en el contexto de la rehabilitación de la línea ferroviaria Pau - Canfranc - Zaragoza. En el momento de redacción del Libro Blanco, este estudio aún está en curso. Se realiza en el marco del proyecto MIE.

En el marco de dicho estudio, INECO ha realizado 17 entrevistas (12 en España y 5 en Francia) a diversos actores con vínculos específicos con la línea Pau - Zaragoza: cargadores, encargadores, operadores logísticos y asociaciones. Se consideró que todos tienen, en mayor o menor medida, un interés potencial en el uso o conocimiento de la línea ferroviaria.

De este trabajo se desprenden tres temas principales: las oportunidades de la reapertura, el tráfico potencial y las características de la infraestructura y de los servicios ferroviarios.

Oportunidades de reapertura de la línea Pau - Canfranc

Durante las entrevistas, todos los grupos de interés destacaron la posición estratégica de Zaragoza como centro logístico esencial del territorio español y como actor central en la conexión de la Península Ibérica con el resto de Europa. La región de Zaragoza también desempeña un papel logístico estructurante en la conexión de Europa con Asia, a través del puerto de Barcelona.

La gran mayoría de las partes interesadas entrevistadas consideraron que había suficiente potencial de carga ferroviaria en el territorio para que la reapertura de la línea fuera oportuna. Además, los entrevistados destacaron el potencial internacional de la línea, superando así el único interés local y regional entre los territorios de Aragón y Nueva Aquitania. En efecto, este proyecto ferroviario puede ser de interés internacional como nuevo punto de cruce transfronterizo entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

Tráfico potencial

En el contexto de este estudio, parece estar surgiendo un consenso entre las partes interesadas en el transporte ferroviario de mercancías para reconocer el potencial del sector cerealista y agroalimentario desde el sur de Francia hasta España, pasando por Huesca, Lérida y el puerto de Tarragona. Sin embargo, este tipo de tráfico encuentra varias dificultades, la principal viene de los problemas de descarga en destino, ya que los vagones ya no llegan a las fábricas. De hecho, gran parte de las estaciones de ferrocarril privadas situadas en España han sido cerradas, lo que reduce las posibilidades de descarga.

Es posible añadir a los flujos ferroviarios de cereales el transporte de productos industriales como piezas de automóviles entre Aragón y Alemania/Austria. Sin embargo, la estabilidad de este tráfico está sujeta a la buena salud económica del sector y a la estrategia comercial e industrial de los fabricantes.

De este modo, el tráfico ferroviario de la línea Pau - Canfranc - Zaragoza podría ser impulsado por el sector de los cereales y la agricultura, así como por el sector del automóvil:

- Cereales y agricultura: por los cargadores Silos Aragoneses, Cargill y Syral y Arento ;
- Automóvil (piezas de automoviles y vehículos): por los cargadores General Motors, Gefco4PL o incluso PSA.

Se han identificado otros tráficos potenciales, en los que podrá contar la reapertura de la línea :

- Industria papelera: SAICA;
- Mercancías diversas: TmZ, Groupe Jorge, Inditex, Decathlon;
- Petroquímica (materiales peligrosos): SAMCA;
- Productos forestales (madera y biomasa): Varios cargadores;
- Vinos y bebidas espirituosas: varios cargadores.

El volumen total de mercancías potencialmente cautivas, obtenido sumando los volúmenes de tráfico comunicados por los actores entrevistados, varía entre 1,5 y 2 millones de toneladas/año. Esto representa un tráfico de 60 000 hasta 80 000 camiones por año, o sea entre 160 y 220 camiones al día¹.

¹- Para una estimación de camiones cargados de un promedio de 25 toneladas. Esta cifra no toma en cuenta los vehículos pesados que viajan vacíos. Por su parte, CRELOC reporta un promedio de 400 camiones/día, con picos que llegan a 700.

Características de la infraestructura y de los servicios ferroviarios

Las expectativas de los entrevistados respecto a la reapertura de la línea Zaragoza - Pau son claras: la infraestructura debe cumplir los requisitos del transporte internacional de mercancías por ferrocarril. Lo ideal sería que la línea estuviera electrificada, con capacidad para soportar trenes de 750 metros y de gran tonelaje.

Actualmente, la infraestructura ferroviaria entre Pau y Toulouse incluye rampas de acceso de 23 % que son esenciales para la explotación de trenes de mercancías. Esta limitación obliga a los cargadores pasar por Burdeos para llegar a la Ciudad Rosa.

Estas limitaciones se ven reforzadas por las posiciones conservadoras adoptadas por el actual administrador de infraestructuras de SNCF Réseau, que advierte de las dificultades de explotación de pasajeros y de mercancías en dichas rampas. Sin embargo, ejemplos de líneas de carga transfronterizas, como la línea Maurienne, muestran una explotación de pasajeros y mercancías con altas velocidades comerciales, mientras que algunas secciones se encuentran en 30 %.



Foto: Le Dauphiné libéré
Una posible explotación en pendientes fuertes

La infraestructura también debe limitar los tiempos de maniobra y transbordo a un mínimo estricto para que el transporte de mercancías por ferrocarril sea lo más competitivo posible con su principal competidor en este territorio: el transporte por carretera. Por lo tanto, la armonización de la infraestructura es necesaria para permitir la plena interoperabilidad franco-española. Por lo que se refiere a los aspectos medioambientales y sociales, los actores locales son unánimes en cuanto a la ventaja del ferrocarril sobre la carretera, aunque reconocen el aumento de la competitividad de la carretera debido a su flexibilidad y fiabilidad. En este sentido, dado el entusiasmo de los actores entrevistados por INECO en el marco de su estudio, es imprescindible eliminar las barreras técnicas transfronterizas mediante la implantación del ancho UIC entre los nodos logísticos ferroviarios, de origen y de destino.

Algunos cargadores destacaron la omnipresencia de los grandes operadores SNCF Fret y Renfe Mercancías en detrimento de la competencia a través de los pequeños operadores. Por lo tanto, sería necesario redinamizar el sector para hacerlo más accesible y adaptar la oferta a las expectativas de la demanda.

Por último, las partes interesadas afirmaron la importancia de ofrecer servicios multiclientes a través de un operador privado que explote la línea con frecuencia. La existencia de una oferta multiclientes se considera una de las claves del éxito económico del transporte ferroviario de mercancías y de la pertinencia de la reapertura de la línea.

Las condiciones del éxito

Enjeux d'un axe fret Aquitaine - Corridor Méditerranée

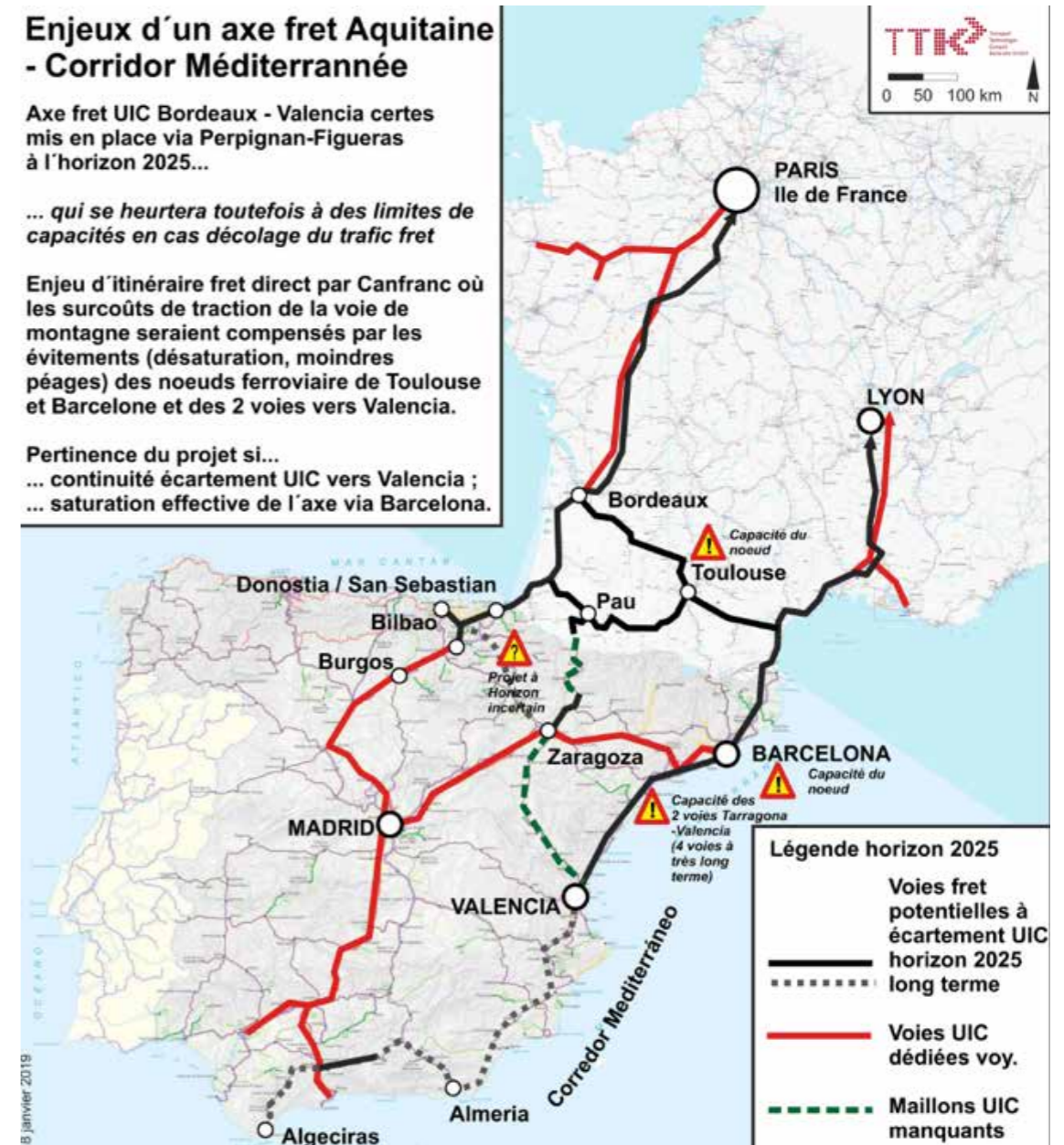
Axe fret UIC Bordeaux - Valencia certes mis en place via Perpignan-Figueras à l'horizon 2025...

... qui se heurtera toutefois à des limites de capacités en cas décollage du trafic fret

Enjeu d'itinéraire fret direct par Canfranc où les surcoûts de traction de la voie de montagne seraient compensés par les évitements (désaturation, moindres péages) des noeuds ferroviaire de Toulouse et Barcelone et des 2 voies vers Valencia.

Pertinence du projet si...

... continuité écartement UIC vers Valencia ;
... saturation effective de l'axe via Barcelona.



Desafíos de un eje de mercancías Aquitania - Corredor Mediterráneo (TTK)

2.3.2 - La explotación mercancías a través de un OFP

La necesidad de una nueva parte interesada en el sector ferroviario

Desde principios de los años 2000, el transporte de mercancías por ferrocarril ha disminuido considerablemente, debido principalmente a:

- la necesidad de seguir trabajando en el mantenimiento de la infraestructura;
- al aumento de las franjas ferroviarias de TER, que provoca una escasez de capacidad de mercancías;
- la profesionalización de los transportistas por carretera;
- la dificultad de la oferta ferroviaria para satisfacer eficazmente los requisitos y las necesidades de los cargadores en términos de gestión de la cadena logística..

Como consecuencia de ello, las grandes compañías ferroviarias han reorientado sus actividades hacia las conexiones de larga distancia, por tren entero, en detrimento de los otros tráficos, que son financieramente deficitarios.

En este contexto, la noción de organización ferroviaria local (OFP) apareció en Francia en 2005 con el informe del Sr. Jacques Chauvineau: Transporte ferroviario de mercancías y desarrollo territorial, que hace hincapié en la necesidad de evitar una contracción de la oferta de mercancías y un cierre de las infraestructuras locales, debilitando así el potencial económico e industrial de algunos territorios y reduciendo su atractivo.

Este concepto de OFP se inspira en las «short lines» estadounidenses y canadienses, que pueden abordar el problema de la reducción del servicio local por parte de los operadores de larga distancia. Su papel es, por lo tanto, poner en común los recursos y crear sinergias locales para organizar la masificación del transporte de mercancías que emana de un territorio. De este modo, el OFP permite acercar el transporte ferroviario al tejido económico local.

Definición del papel de los OFP

El objetivo de los OFP es reducir los costes del transporte de mercancías por ferrocarril, gracias, en particular, a una estructura flexible y a la polivalencia de sus empleados, con el fin de mantener o desarrollar los servicios en las líneas pequeñas, actualmente descuidadas por los operadores de larga distancia. El objetivo es lograr costes y servicios competitivos con un servicio integral de carreteras.

Ya en el informe de 2006 del Sr. Jacques Chauvineau, el papel estratégico de los PFO se caracterizaba por los siguientes objetivos:

Extracto del informe de Chauvineau «Transporte ferroviario de mercancías y desarrollo territorial»:

En el marco de esta misión, los actores económicos precisaron la contribución esperada de los operadores locales y el papel estratégico que podrían desempeñar:

- **Federar el tráfico** promoviendo, en asociación con el tejido económico, una logística territorial, poniendo en común los recursos, organizando y agrupando los flujos procedentes de un mismo territorio..;
- **Reabrir el mercado ferroviario de corta distancia**, que ha sido abandonado por la SNCF, ya que no es compatible con una organización centralizada, localizada y destinada a optimizar los flujos de larga distancia;
- **Diseñar y poner en marcha organizaciones y oficios ferroviarios adaptados** al drenaje y a la distribución local, lo que conduce al desarrollo de métodos de trabajo adecuados, que constituyen la base del concepto de trabajadores ferroviarios locales.
- **Proporcionar a los clientes servicios locales complementarios al transporte**, contribuyendo al equilibrio económico de los nuevos operadores y a la creación de valor para toda la cadena ferroviaria - comprobación de la limpieza y mantenimiento de vagones, del equipo motor, operaciones de carga y descarga, mantenimiento de ramales, etc.

Campo de acción de los PFO

El término OFP es un concepto abierto que no está definido por ningún estatuto o reglamento específico. Se define esencialmente por la diferencia con una Compañía Nacional de Ferrocarriles organizada en torno al tráfico de trenes de largo recorrido. En consecuencia, no existe un modelo único de OFP, que se define en función del mercado al que está expuesto, de su campo de acción geográfico y de la naturaleza del tráfico al que se dirige.

Así pues, un PFO es una empresa (PYME o Microempresa) que combina competencias logísticas y ferroviarias y que puede llevar a cabo una u otra de las siguientes actividades:

Servicios de transportes, adaptados a su territorio y a sus clientes:

- Agrupación (o distribución) de lotes (vagones, cajas móviles o contenedores marítimos) para formar (o a partir de) trenes completos tratados por las EM (empresas ferroviarias) nacionales. Los lotes pueden proceder de (o estar destinados a) varios clientes: industrias unidas, puertos marítimos o fluviales, plataformas multimodales. Los vagones también pueden ensamblarse (o desensamblarse) a un tren de línea que haría colecta (o distribución) ;
- Tracción de trenes enteros en distancias relevantes, eventualmente tráficos irregulares o estacionales, o en ausencia de una oferta satisfactoria por parte de las EF nacionales.

Como tal, un OFP puede ofrecer servicios de transporte en una red constituida a partir de:

- Una o más líneas de la Red Ferroviaria Nacional (RFN);
- Una red fuera de la RFN (como una red ferroviaria portuaria - marítima o fluvial);
- Un ramal particular o una red privada;;
- Una línea de estatus especial (como los ferrocarriles de interés local).

Servicios de proveedor gestor de una infraestructura (PGI), en nombre de:

- SNCF Réseau en las líneas mercancías de bajo tráfico;
- Una autoridad portuaria;
- Un tercero (red local pública o privada fuera de la RFN).

Como tal, el OFP podrá llevar a cabo las siguientes tareas para la infraestructura en cuestión:

- El mantenimiento de la infraestructura;
- La gestión de la seguridad;
- La gestión del tráfico.



Tren de mercancías explotado por OFP RDT 13

Avantages d'un OFP par rapport à un opérateur ferroviario de longue distance

En general, los OFP disfrutan de varias ventajas con respecto a un operador ferroviario de larga distancia: operan en una zona local no cubierta por las empresas ferroviarias nacionales y ofrecen servicios más flexibles y económicamente viables. Además, se trata de un modelo comprobado con un potencial de desarrollo significativo.

«Ante el endurecimiento de los objetivos medioambientales, el tráfico ferroviario es, por una parte, una respuesta al problema de «sólo camiones» para cruzar la frontera y, por otra, permitiría la apertura de la región de los Pirineos.»

Sr. Georges Strullu,
OFP Sud-Ouest

Las compañías ferroviarias nacionales se han organizado para satisfacer las necesidades de los transportes de largas distancias y masivos, en las rutas nacionales y europeas; por lo tanto, no están organizadas necesariamente para satisfacer las necesidades que pueda presentar una actividad local.

En efecto, las necesidades que surgen de los tejidos económicos locales varían mucho, lo que requiere una estructura que ofrezca cierta flexibilidad organizativa para adaptarse lo mejor posible a los entornos económicos atendidos, y vinculaciones estrechas con los actores locales. Ésta es la razón principal para la creación de los PFO.

Por lo tanto, los OFP tienen una clara ventaja sobre las empresas ferroviarias clásicas para las actividades locales.

Se estima que alrededor del 50% del coste proviene de intervenciones al principio o al final del proceso (intervenciones terminales). El control por parte de OFP de esta parte de la cadena de suministro (con un personal polivalente y cualificado, una oferta adaptada a las necesidades logísticas locales, una flexibilidad y una capacidad de reacción para garantizar la competitividad, una respuesta global) permite optimizar los costes asociados a estas intervenciones terminales.

Además, la experiencia de los OFP hasta ahora ha demostrado que el uso de referenciales adaptados a un proveedor gestor de la infraestructuras para líneas de bajo tráfico puede reducir significativamente el coste de renovación y de mantenimiento de líneas pequeñas.

Este modelo se ha desarrollado en Alemania, donde operan 250 empresas ferroviarias, entre ellas 130 actúan en el transporte de mercancías. Estas EF son en su mayoría PYME comparables a los OFP (sólo 15 EF disponen de más de 5 locomotoras), que ofrecen una amplia gama de servicios (maniobra en todas las infraestructuras, transportes regionales o nacionales, servicios especiales, gestión de la infraestructura). Sin embargo, a diferencia de los OFP, muchas EF explotan trenes turísticos o de pasajeros.

2.4 - Palanca "estructura para apoyar el proyecto"

El proyecto de reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza cuenta con la participación de numerosos socios. Además de los principales socios institucionales que están llevando a cabo el proyecto y que financiarán una gran parte del mismo, también es necesario involucrar a los socios locales para hacer del proyecto un verdadero proyecto territorial. En efecto, el proyecto de reapertura permite finalmente reinterpretar el tipo de cooperación transfronteriza deseada, superando el marco del proyecto de transporte. La línea se convierte así en un elemento de un proyecto más amplio destinado a fomentar una mayor cooperación económica y un mayor intercambio cultural entre dos territorios.

Esto plantea la cuestión de la estructura que albergará esta cooperación. Actualmente se está llevando a cabo un estudio más detallado (en lo sucesivo denominado «estudio MIE») en el marco del proyecto «Restablecimiento de los eslabones perdidos entre Francia y España: estudios para la rehabilitación de la línea ferroviaria transfronteriza Pau - Zaragoza» cofinanciado por el Mecanismo para la interconexión en Europa. Este estudio debe permitir la elección y luego la creación de la estructura organizativa más adecuada para llevar a cabo el proyecto.

Por lo tanto, es prematuro, en el contexto del presente Libro Blanco, proponer recomendaciones finales sobre la estructura más adecuada.

Sin embargo, se pueden presentar algunos elementos iniciales para la reflexión.

2.4.1 - Una estructura encargada de la gestión de proyectos

Dada la complejidad del proyecto, en el que participan agentes con competencias y métodos operativos muy diferentes, parece necesario crear una estructura organizativa que reúna a los principales socios y a los comitentes. Esta estructura deberá tener personalidad jurídica, disponer de recursos propios y poder representar el consorcio ante otros socios, financiadores y autoridades administrativas.

La naturaleza transfronteriza del proyecto debería incitar a los socios para que avancen hacia una estructura capaz de actuar a ambos lados de esta frontera.

Existen varios tipos de estructuras de este tipo :

- El consorcio transfronterizo (Traité de Bayonne (1995))
- La Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) (Reglamento (UE) n° 1302/2013)
- La Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) (Reglamento (CEE) n° 2137/85)
- La sociedad de proyecto (Special Purpose Vehicle (SPV):
- Sociedad europea o Sociedad Europea (Reglamento (CE) n° 2157/2001)
- Sociedad de Economía Mixta Local (SEML) transfronteriza (Code général des collectivités territoriales articles L1521-1 à L1525-3)
- Sociedad de derecho privado francesa o española³
- Organismo de derecho público francés o español⁴

En el marco del estudio de las MIE se está llevando a cabo un análisis detallado de estas formas jurídicas y de sus ventajas y desventajas.

Cada estructura se analizará a la luz de las expectativas y necesidades de los socios.

2.4.2 - La cooperación entre las autoridades administrativas

La coordinación de las autoridades administrativas encargadas de la seguridad, la policía y las fuerzas de intervención desempeña un papel fundamental en la gestión y en la explotación de la línea.

Varias estructuras están en condiciones para organizar esta cooperación transfronteriza y el presente estudio también presentará recomendaciones al respecto.

Esta cooperación puede preverse dentro de la estructura organizativa que llevará a cabo el proyecto, o dentro de otra estructura. Entre las estructuras externas, podría preverse una comisión intergubernamental (CI) entre Francia y España. Las CI no tienen recursos propios, pero pueden asumir amplias competencias, incluidas las competencias de regalía. En particular, una CI podrá ser reconocida como autoridad de seguridad ferroviaria en el sentido del capítulo IV de la Directiva de seguridad ferroviaria (UE) 2016/798. Este es el caso, en particular, de la CI del Túnel del Canal de la Mancha. CIG du Tunnel sous la Manche.

³ L'article L. 1115-4 du Code Général des Collectivités Territoriales ouvre la possibilité aux collectivités territoriales françaises d'intégrer des sociétés étrangères

⁴ L'article L. 1115-4 du Code Général des Collectivités Territoriales ouvre la possibilité aux collectivités territoriales françaises d'intégrer des sociétés étrangères

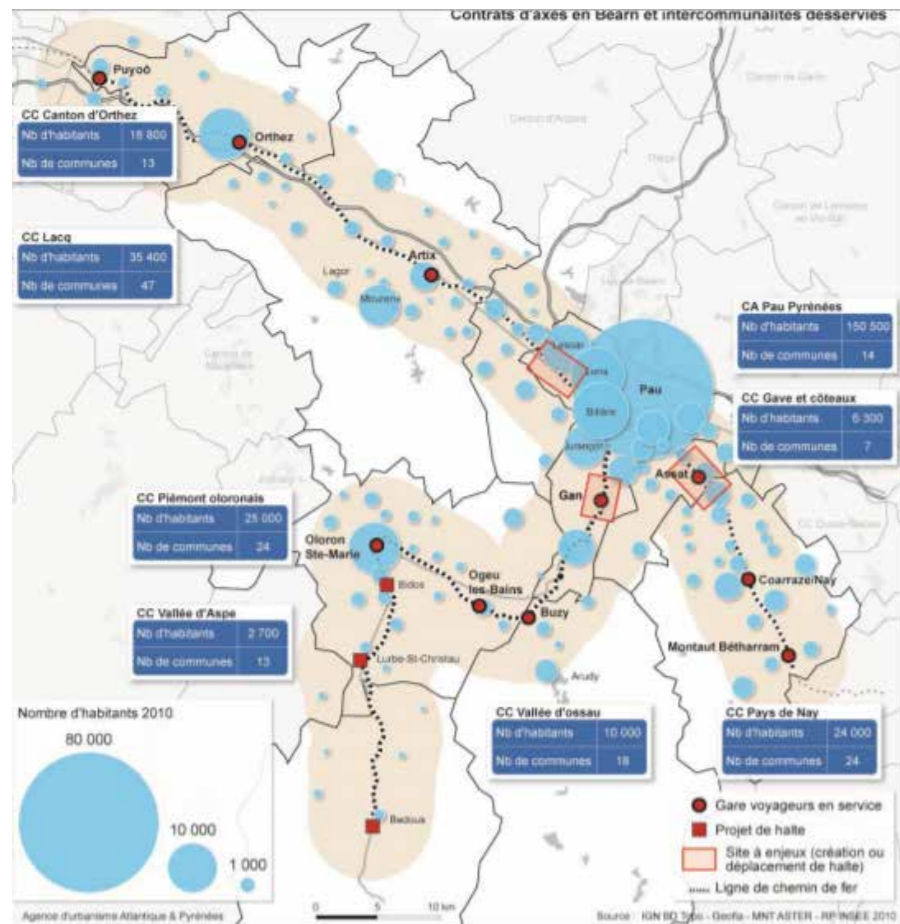
2.4.3 - La cooperación territorial

Por último, el proyecto de reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza debe ser adoptado y apoyado por los actores locales, aunque no participen directamente en su financiación.

Estos actores, tanto públicos como privados, deben participar para anclar el proyecto en el territorio. Estos actores pueden participar de diferentes maneras.

Pueden integrarse directamente en la estructura organizativa que lleva el proyecto. El estudio en curso ya mencionado en este capítulo volverá a tratar este tema en detalle. Sin embargo, la estructura organizativa principal debe considerarse como propietaria del proyecto y, por lo tanto, no puede integrar en él un consorcio demasiado grande.

Se pueden utilizar varias formas de cooperación «soft» para integrar a actores tan diversos como las autoridades locales, las instituciones públicas, los futuros beneficiarios de la línea (asociaciones de usuarios, empresas, oficinas de turismo y otras instituciones públicas) y, de manera más general, las fuerzas vivas del territorio (asociaciones, colectivos, parques regionales, agricultores, organizaciones transfronterizas).



Los contratos de Eje en Béarn (fuente: AUDAP)

Entre estas formas de cooperación, es posible considerar varias herramientas:

- **Los contratos de eje:** permiten una contractualización flexible entre una autoridad organizadora de transporte (AOT) y un territorio. El objetivo es crear un entorno propicio para la explotación de una solución de transporte haciendo participar a los actores locales en el desarrollo de una solución de transporte. La antigua región de Aquitania ya ha creado una herramienta de este tipo en Béarn.

- **Comités consultivos** organizados por la estructura que lleva el proyecto.

También es posible la creación de una segunda entidad jurídica transfronteriza (AEIE, SEML transfronteriza, consorcio, AECT) para organizar la dinámica territorial en torno al proyecto. Sin embargo, esta opción implica una carga administrativa significativa con dos niveles de gobierno que pueden generar una complejidad administrativa.

Pero también se puede adaptar sin crear una nueva estructura. Por ejemplo, podría ampliarse el ámbito de intervención de una estructura existente (AECT del Espacio del Pourtalet, Comunidad de trabajo de los Pirineos).

2.5 - Otras palancas que se pueden accionar

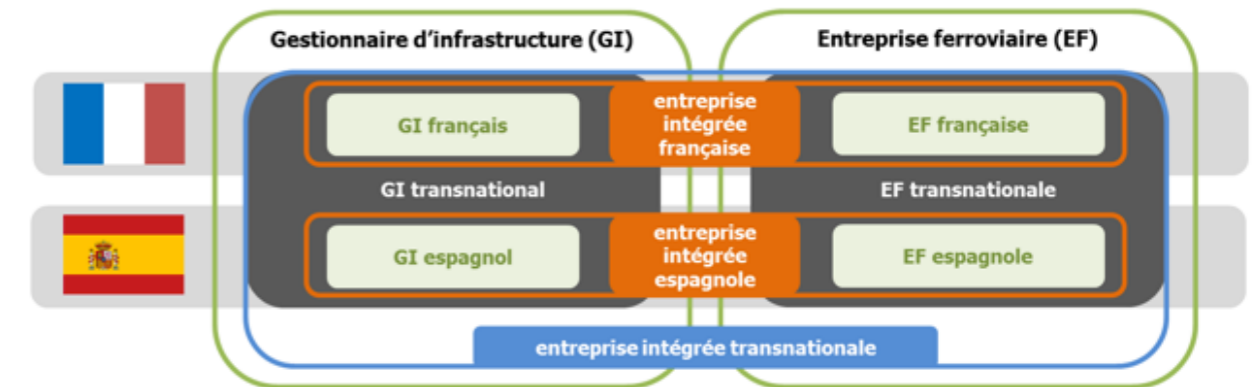
2.5.1 - Encontrar otras formas de gestión y de explotación de la infraestructura

Más difusas que las palancas del turismo o del transporte de mercancías, las formas de gestión y de explotación de las infraestructuras influyen directamente en los costes de explotación y el tráfico. Por lo tanto, es esencial encontrar la forma más adecuada de gestión de la infraestructura y el modo de explotación más pertinente posible para la reapertura de la línea.

En el sector ferroviario coexisten en Europa varios tipos de ecosistemas. La gestión de la infraestructura y la explotación ferroviaria pueden estar completamente separadas. Como mínimo, la legislación europea exige cierta independencia del administrador de la infraestructura (financiera, jurídica y de toma de decisiones).

Sin embargo, el modelo del Operador Ferroviario de Proximidad (OFP) también es posible en Europa para la gestión de líneas circunscritas, tal y como se ha presentado anteriormente. La infraestructura y la explotación se integran en una sola entidad.

Para la línea Pau-Canfranc-Zaragoza, también son posibles combinaciones transnacionales, lo que permite considerar 9 estructuras diferentes para esta línea:



Los 9 tipos de ecosistemas posibles para la gestión de la infraestructura y la explotación (Trans-Missions)

> Infraestructura

Hasta la fecha, el modelo dominante en Francia es la gestión de la infraestructura ferroviaria que entra en la RFN a través de un único administrador de infraestructuras: SNCF Réseau. La explotación de los servicios ferroviarios de la RFN está bajo el monopolio del operador histórico para el tráfico doméstico de pasajeros.

Sin embargo, pueden considerarse otras formas de gestión de la infraestructura si la línea está fuera de la RFN.

> Explotación bajo contrato

La apertura a la competencia del transporte ferroviario de pasajeros permitirá a las autoridades organizadoras reducir el precio de explotación del servicio, como ocurrió en Alemania y Suecia. El equilibrio de poder entre el operador y la autoridad organizadora favorece ahora a esta última durante la apertura del mercado. En efecto, la decisión de adjudicar un contrato mediante licitación consolida la autoridad pública, reforzando su papel de principal: la autoridad organizadora puede así redefinir el servicio deseado, imponer un mejor sistema de control de la calidad, externalizar ciertas funciones...

En este mercado, los operadores están obligados a optimizar su método de producción y a minimizar el margen de beneficio para aumentar sus posibilidades de ganar el contrato.

> Operador integrado

También es interesante considerar la creación de un operador integrado para la explotación de trenes y para el mantenimiento de la infraestructura, ya que si la separación de la explotación y el mantenimiento es relevante para las líneas de alto tráfico y de operadores múltiples, tener un operador integrado tiene sentido para las líneas pequeñas, ya que el número de operadores es menor y se deben buscar las máximas economías de escala.

La adquisición de la infraestructura y la explotación por un único actor es un modelo probado para nuestros vecinos europeos. Algunas autoridades de transporte alemanas han tomado esta decisión, con éxito, ya sea en zonas urbanas, periurbanas o rurales:

- Ammertalbahn, desde 1999 (sindicato intercomunal/DB) : de 700 a 8.800 viajes/día
- Schönbuchbahn 1996 (Transdev) : desde 2.000 hasta 10.000 viajes/día
- Regiobahn 1998 (Regiobahn) : desde 512 hasta 23.100 viajes/día
- Taunusbahn 1993 (HLB) : desde 500 hasta 11.000 viajes/día
- Usedomer Bäderbahn 1995 (DB) : desde 700 hasta 8.770 viajes/día
- Tschopautalbahn 2004 (DB) : desde 660 hasta 1.310 viajes/día



Foto - Landkreiss Böttingen
La línea Schönbuchbahn, cuya infraestructura ha sido retomada por la AOM

> Operador de ferrocarril local

Como ya se ha indicado, las Regiones pueden confiar la infraestructura a un operador ferroviario local para evitar elevados costes de explotación de SNCF Réseau y beneficiarse de la experiencia local del OFP.

> Operador a cargo de la Administración

Para la explotación de la línea, la autoridad organizadora podrá decidir la creación de un operador interno más o menos autónomo. Así, desde la administración hasta la empresa pública local, pasando por el establecimiento público o la sociedad anónima de economía mixta, los poderes públicos tienen a su disposición diferentes modelos de gestión de servicio público. El operador interno permite una gestión lo más cercana posible a los ciudadanos y una mayor transparencia. Sin embargo, en este modo de gestión, los riesgos industriales son asumidos por la autoridad pública, y puede existir un riesgo de reciclaje político y de disminución de la productividad.

En este sentido, la Región Sur - PACA se ha hecho cargo de una parte de su servicio de transporte ferroviario regional a través de los Chemins de Fer de Provence. Anteriormente operados por una filial de Veolia / Transdev, en 2012 la Región decidió hacerse cargo de la explotación del servicio con el fin de tener un mayor control sobre este servicio, al tiempo que disfrutaba de la flexibilidad ofrecida por el personal bajo contrato privado. También existe la explotación administrativa de las redes de transportes en lo urbano en Francia. Por lo tanto, es totalmente posible explotar un servicio ferroviario de pasajeros sin el operador histórico o sus competidores tradicionales.



Foto - Le Point
Los ferrocarriles de Córcega en Régie

2.5.2 - Internalizar los efectos externos

LEI tráfico por carretera transpirenaico plantea importantes problemas de contaminación que se ven agravados por el entorno montañoso. En algunas de las principales carreteras de Francia y España, existe un sistema de tarificación de los costes de las infraestructuras, por ejemplo con las concesiones de autopistas. Sin embargo, estos dos Estados todavía no han desarrollado los instrumentos de retenciones financieras que permiten hacer frente a los costes externos del tráfico de carreteras, como por ejemplo:

- Congestión;
- Accidentes;
- Contaminación acústica;
- Contaminación del aire, en particular óxidos de nitrógeno;
- Impactos ambientales;
- Impactos climáticos debidos a las emisiones de gases de efecto invernadero.

Por su parte, la Unión Europea ha definido un marco reglamentario para la internalización de los costes externos. Se trata de la Directiva de 1999 revisada en 2011, denominada Euroviñeta. Pero este marco no es obligatorio en el sentido de que corresponde precisamente a los Estados decidir la aplicación de un sistema de tasas para cubrir los costes externos. En su forma actual, la directiva Euroviñeta, tampoco exige un sistema de internalización de los costes directos (construcción, mantenimiento, mantenimiento de la infraestructura). Cada Estado miembro puede decidir introducir una tasa de usuario (conocida comúnmente como viñeta) basada en la duración del uso o una tasa por el uso de la infraestructura (la forma más común es un peaje) basada en la distancia recorrida.

En Francia, se recuerda el fiasco de Ecotax que dejó recuerdos amargos y una factura cara. Se necesitará una fuerte voluntad política para imponer una pauta similar en el futuro. En España, tanto los gobiernos de izquierda como los de derecha han denunciado sistemáticamente las viñetas como una medida a favor de los países de tránsito que reciben mayores ingresos «a expensas» de los países periféricos.

Sin entrar en consideraciones ideológicas, puede parecer lógico que **la aplicación de los principios de contaminador-pagador y usuario-pagador constituya una palanca importante para el desplazamiento modal de la carretera hacia el ferrocarril**. Varios estudios encargados por la Comisión Europea o por la ONG Transport&Environment lo certifican especificando que se necesitan condiciones estrictas para ir más allá de la sencilla mejora de la eficiencia de las carreteras y provocar un cambio hacia modos más suaves⁵. Esto es aún más cierto si los aumentos se aplican a las zonas montañosas.

El modo ferroviario paga el uso de cada kilómetro recorrido (tasa de acceso a la infraestructura). Este no es el caso de la carretera nacional que pasa por el túnel de Somport y no está sujeta a ningún peaje. Sin embargo, otros túneles de montaña como el de Fréjus imponen tasas elevadas: los vehículos ligeros pagan casi 50 euros y los camiones pagan al menos 163 euros (hasta 900 euros para convoyes excepcionales).

La señal de los precios podrá demostrar su eficacia una vez que se hayan establecido alternativas creíbles a la carretera. Entretanto, el aumento de la tarificación por el uso de las infraestructuras de carreteras puede permitir obtener una parte de la financiación necesaria para la rehabilitación de la vía férrea (por ejemplo, el túnel de San Gotardo). La asignación clara de nuevos recursos es un factor importante de aceptabilidad para los usuarios.

Los sistemas de percepción y de control no deben ralentizar el tráfico. Pórticos como los del Maut alemán permiten mantener el tráfico a una velocidad constante. Sin embargo, representan una inversión que no es posible en un tramo aislado de la red de carreteras francesa o española. Para que sean rentables, deben desplegarse a gran escala. Esto es también lo que animará a los transportistas a equiparse con unidades a bordo, como en Bélgica.

“Aunque el parque nunca se ha planteado realmente la cuestión de sus propios intereses, parece evidente que la llegada del tren podría permitir reducir el número de camiones a través de la transferencia modal carretera-ferrocarril. Sabiendo que el Parque es un territorio que alberga ciertas especies frágiles (fauna y flora), esto sería algo positivo.”

Sr. Tisseire,
Director del Parque Nacional de los Pirineos

⁵ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/docs/2017-05-support-study-ia-revision-eurovignette-dir.pdf>

ESTUDIO 2

Implementación de las palancas de desarrollo

3.1 - Plan de acción sobre el aspecto turístico

Este plan de acción para el componente turístico consta de dos partes. En efecto, para que esta palanca desempeñe plenamente su papel, será necesario garantizar la creación de una zona turística común que pueda ser estructurada por un tren turístico.

3.1.1 - El establecimiento de una zona turística común...

El papel de las regiones de Nueva-Aquitania y de Aragón en el establecimiento de una zona turística común es doble. Por un lado, pueden ser actor principal, pero por otro lado, también tienen un papel más discreto pero no menos importante, que es el de estimular la dinámica de un proyecto.

Las Regiones como autoridades responsables del proyecto ferroviario

Las Regiones, como autoridades organizadoras de la movilidad, deben ser el protagonista de este proyecto de reapertura. Con este fin, podrán utilizar plenamente sus competencias en materia de transporte para promover soluciones innovadoras en términos de acceso a la movilidad de los turistas.

Al igual que la movilidad cotidiana, la movilidad turística evoluciona constantemente, tanto en términos de uso como de oferta. Esto se refleja en el desarrollo de modos alternativos al coche privado: autocares, coche compartido, transportes eléctricos y movilidades suaves.

Para los destinos turísticos de ambos lados de la frontera, el desarrollo de soluciones alternativas e innovadoras representa una oportunidad real que permite abrir ciertas partes del territorio y hacerlo accesible a través del mercado turístico. En el Valle de Aspe, algunos actores han creado soluciones como el «Rezo Pouce», o el autobús lanzadera establecido cada jueves (día de mercado) por la comunidad de municipios de Haut-Béarn.

El objetivo es, por tanto, mejorar el acceso a los distintos destinos turísticos, ofrecer a los clientes turísticos ofertas de movilidad eco-responsables, y conocer mejor los flujos turísticos para ofrecer la oferta más relevante del territorio.

Para ello, las Regiones deben actuar como una verdadera autoridad organizadora y acercarse a los diferentes socios potenciales, tanto públicos como privados, proponiendo y apoyando las inversiones materiales e inmateriales necesarias para las iniciativas de desarrollo de la movilidad turística. Esto se puede hacer a través de varios canales:

- Desarrollo del coche compartido, fomentar el uso de movilidades suaves;
- Multiplicar las zonas turísticas multimodales;
- Estudiar los flujos turísticos para poder gestionarlos mejor;
- Asegurar la comunicación de la oferta total de transportes a las partes interesadas y a los clientes del turismo;
- Impulsar una dinámica local de proyectos.

El papel de las Regiones no puede limitarse al del portador del proyecto ferroviario. También debe permitir a los actores del territorio ser proactivos para garantizar su motivación en este gran proyecto de reapertura. A partir de entonces, las Regiones podrán apoyar las diferentes acciones locales, tales como la acción sobre el rendimiento de las empresas, la puesta en marcha de programas de acción colectiva coordinada para los sectores, el desarrollo del agroturismo, etc....

“La reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza permitirá, como mínimo, mantener la actividad en el Valle de Aspe. En efecto, la línea no traerá desarrollo por sí sola, sino que será un catalizador de las actividades existentes que permite consolidar o apoyar.”

Sr. Florent Kunc u Sr. Etienne Picher, SNCF Réseau

“La historia de la ciudad de Canfranc está estrechamente correlacionada a los ferrocarriles. Los políticos y comerciantes actuales están a favor de la reapertura y ven el potencial de desarrollo económico. Este desarrollo permitirá redinamizar este territorio de fondo de valle.”

Sr. Fernando Sanchez Morales, Alcalde de Canfranc

El sector turístico se caracteriza por una amplia red de estructuras de diversas índoles: asociaciones, oficinas de turismo, empresas muy pequeñas y PYME... Por falta de recursos, algunos de estos actores no pueden poner en marcha proyectos ambiciosos y/o proyectos a medio y largo plazo. Las Regiones pueden desempeñar un papel de apoyo para mejorar la competitividad y el atractivo de las partes interesadas. Para ello, deben, en el marco de su competencia económica, aparecer ante los actores como garantes de su desarrollo cualitativo y cuantitativo. Así, la acción pública debe desarrollar la dimensión estratégica de los proyectos empresariales turísticos, asegurar la viabilidad técnica, financiera y comercial, y satisfacer las necesidades de financiación de las empresas y de las asociaciones a través de la ingeniería de proyectos. Varias acciones son posibles, mediante el desarrollo de asociaciones con bancos, con la Agencia de Desarrollo Económico, con otras autoridades locales y sus grupos.:

- Financiar los servicios de consultoría externa y los proyectos de carácter estructurador del territorio ;
- Facilitar el acceso a diagnósticos estratégicos y financieros, a través de la provisión de recursos humanos o de subsidios, para que las partes interesadas tengan un plan de negocios coherente y relevante ;
- Apoyar la creación de empleos perennes ;
- Apoyar los proyectos de desarrollo plurianuales.

Impulsar la dinámica local requiere también el desarrollo del turismo "4 estaciones". Siendo el turismo un factor de equilibrio territorial, económico y social, el reto es permitir que los territorios sean atractivos durante todo el año. La distinción entre temporada alta y baja debe reducirse al mínimo. El desarrollo del turismo para todas las estaciones podría permitir a los agentes locales garantizarse una actividad satisfactoria durante todo el año.

La región de Nueva-Aquitania ha hecho de la cuestión del turismo de cuatro estaciones en los Pirineos una de sus prioridades⁶ y ya ha decidido apoyar a los actores, tanto humana como financieramente, en el desarrollo de este tipo de turismo.

Para promover esto, es deseable que los actores públicos (Regiones, Departamentos...) puedan:

- Seguir apoyando financiera y humanamente una nueva estrategia de "4 estaciones" para los agentes del turismo ;
- Apoyar la creación de grupos turísticos locales para la creación de áreas de competitividad turística territoriales ;
- Desarrollar las ofertas culturales y artísticas en temporada baja para asegurar el atractivo del territorio ;
- Establecer una red de actores locales, públicos y privados para crear un ambiente propicio para el intercambio de buenas prácticas.

Por último, un plan de acción complementario debe centrarse en el desarrollo del agroturismo con un doble objetivo: valorizar los productos locales a través del atractivo del territorio y permitir que los territorios se beneficien de la reputación de los productos.

La Región Nueva-Aquitania ya apoya el agroturismo en su territorio, y hay varias ayudas disponibles para los actores agrícolas y turísticos que deseen enriquecer la oferta. Así, para apoyar el desarrollo de una oferta turística estructurada en el territorio y apoyar la creación de contenidos de interpretación y/o el descubrimiento de circuitos de producción para el público en general, la Región contribuye a financiar determinados gastos (optimización energética, servicios de consultoría externa, instalaciones de acogida individual o colectiva, etc.) en determinadas condiciones (eco-condicionalidad y responsabilidad social) y compromisos por parte del beneficiario.

Con la ayuda de las organizaciones agrarias profesionales, de las autoridades locales y de los profesionales del turismo, la Región debe prestar apoyo para lograr este doble objetivo :

- Estructurar a los actores del agroturismo y del enoturismo desarrollando el anclaje territorial de los proyectos, fortaleciendo las alianzas entre los sectores agrícola y turístico, para crear sinergias que permitan la implementación de estrategias colectivas ;
- Fortalecer/ Seguir apoyando las estructuras agrícolas voluntarias en las transformaciones necesarias para diversificar sus actividades con el fin de promover el turismo, a través de la promoción de productos, la realización de eventos o el desarrollo de herramientas de turismo digitales.

⁶ Región de Nueva-Aquitania, Esquema regional de desarrollo del turismo y del ocio

3.1.2 - ...estructurada por la instalación de un tren turístico

En el marco de la parte I y de las palancas de acción, se ha subrayado la necesidad de crear un tren turístico para optimizar el uso de la infraestructura y hacer de la línea Pau - Canfranc - Zaragoza un proyecto territorial. A tal fin, deberán seguirse determinadas medidas para garantizar la pertinencia del proyecto, tanto en su esencia como en su coherencia.

La concertación previa de los actores es esencial en la implementación de un tren turístico. A ambos lados de la frontera, es esencial encuestar a las partes interesadas para conocer sus ambiciones para este proyecto, pero también para saber hasta qué punto desean participar en esta aventura. El taller público es un evento importante para asegurar esta concertación. Sin embargo, esta concertación sólo puede ser puntual y será útil asegurar esta concertación a lo largo de este proyecto de reapertura.

Simultáneamente, durante las distintas concertaciones que se llevarán a cabo, se deberá definir una oferta potencial, que se elaborará en colaboración con los agentes locales. Esta definición debe hacerse a través de un estudio de mercado para poder satisfacer las expectativas de los turistas en este territorio. La co-construcción permitirá a los actores locales tomar el control total de este proyecto de tren turístico mediante la integración de las ventajas del territorio a través de visitas, degustaciones, actividades deportivas o culturales,...



El tren de los Castillos en Trentino ofrece un paquete turístico completo asociado al tren

Esta concertación y esta co-construcción permitirá a las Regiones determinar con precisión la oferta de trenes turísticos que desean desarrollar, como autoridades organizadoras. En función de la apropiación que hagan los actores de este proyecto, las Regiones tendrán visibilidad sobre la coherencia de su oferta de trenes turísticos. El objetivo deseable tanto para las Regiones como para la sociedad civil es la creación de un tren turístico global, siguiendo el ejemplo del Tren de los Castillos italiano, que en un primer tiempo podría adoptar la forma siguiente:

Proponer una oferta de sábado y domingo de abril a septiembre para empezar por lo menos con:

- Visita de la estación de Canfranc ;
- Visita del Fuerte del Portalet ;
- Una comida en una bodega con degustación de vinos de Jurançon + queso de oveja y pan de Bedous ;
- Senderismo en el Camino del Mástil (estudio de Fauna y Flora).

El formato de las visitas guiadas en tren y autocar es, obviamente, el que se va a explotar. Por último, parece esencial jugar con los aspectos de Marketing nombrando este proyecto "Train des Pyrénées?" El ejemplo del Tren del Castillo muestra que la "marca" es fundamental.

En segundo lugar, puede ser interesante ver las posibles ampliaciones convirtiendo el tren turístico en muchas ofertas de calidad dadas las posibilidades que ofrece el valle. Como recordatorio, el Train des Hirondelles ofrece una decena de fórmulas para todos los públicos:

- Juntar la oferta tren + noche en el lujoso hotel de Canfranc ;
- Train des Pyrénées de Neiges: Oferta de invierno con una fórmula de esquí a las pistas de Canfranc ;
- Dotarse de un material tipo techo panorámico como en el Bermina Express ?

Toca a los actores locales, especialmente en el marco del Taller Público, demostrar iniciativas y fantasías, es así cómo nacen proyectos hermosos, innovadores, completos y financieramente viables.

Para crear y determinar su oferta, es necesario que las regiones de Nueva Aquitania y Aragón estimen las limitaciones relacionadas con la explotación, ya sean técnicas, políticas o financieras.

Por último, cuando se instala un tren turístico es obligatorio estimar con precisión los costes e ingresos preliminares de esta operación. El Train des Châteaux nos ofrece una vez más una excelente fuente de inspiración, ya que el 83% de los costes están cubiertos por los ingresos de la venta de billetes.

3.2 - Plan de acción sobre el transporte de mercancías

Siguiendo el ejemplo de lo que se ha presentado sobre el turismo, la parte II de este Libro Blanco tiene como objetivo presentar un plan de acción para el sector del transporte de mercancías. Este plan de acción para el transporte de mercancías puede presentarse en tres orientaciones estratégicas: el apoyo a la transformación de la cadena de suministro de las empresas, la perduración y el desarrollo de las actividades locales de distribución y de recogida ferroviaria y, por último, el desarrollo de centros logísticos multimodales.

3.2.1 - Apoyo a la transformación de la cadena de suministro de las empresas

El diagnóstico realizado en la parte I mostró que los trenes enteros / trenes de mercancías de larga distancia no estaban adaptados a las necesidades logísticas del tejido económico local afectado por la reapertura de la línea Pau - Canfranc - Zaragoza. Por lo tanto, se trata de conseguir una mejor oferta de transporte ferroviario para que sea económica y logísticamente relevante. Para ello es necesario apoyar a las empresas para que fomenten la mutualización y la aparición de enfoques de colaboración entre cargadores, proveedores de servicios logísticos y clientes finales.

La evolución de la organización industrial está empujando a las empresas poder ofrecer sus productos en el momento adecuado y al mejor coste, controlando al mismo tiempo los costes logísticos. La puesta en común de los flujos puede ser una solución para optimizar los recursos logísticos, reducir los costes adicionales vinculados a las frecuencias de entrega y a la huella ecológica del transporte.

La mutualización requiere procesos que son complejos y difíciles de implementar, que estén a la altura de las circunstancias. Por lo tanto, para promover los enfoques de colaboración, es necesario:

- Identificar las empresas potenciales interesadas por el enfoque ;
- Identificar las ganancias de productividad y comunicar sobre los beneficios mutuos de esta mutualización ;
- Garantizar la confidencialidad de los negocios.

Para este plan de acción, es necesario seguir las etapas siguientes:

- Poner en marcha una red de expertos capaces de comprender los retos y las claves del éxito de esta mutualización;
- Identificar los grupos de empresas que pueden apoyar este enfoque;;
- Financiar estudios de viabilidad.

En esta acción, las Regiones deben actuar como verdaderos líderes para tranquilizar a las partes interesadas sobre la realidad del proyecto y su viabilidad. Las Regiones podrán contar con las diferentes asociaciones profesionales y las ICC para llevar a cabo este plan de acción.



Pastoreo en el paso del Somport

3.2.2 - Perpetuar y desarrollar las actividades locales de recogida y distribución ferroviaria

El objetivo de este plan de acción es identificar los factores claves para el éxito del transporte ferroviario local de mercancías, de acuerdo con las expectativas de los actores económicos identificados durante el diagnóstico de la parte I.

La sostenibilidad y el desarrollo de las actividades locales de recogida y distribución permiten garantizar a los actores locales una oferta difusa de transporte ferroviario de mercancías, capaz de responder a las necesidades de las pequeñas y medianas empresas presentes en el territorio. De este modo, el tejido económico local sigue siendo irrigado, lo que crea un entorno favorable para la intermodalidad ferrocarril/carretera.

Para ello, las Regiones Nueva Aquitania y Aragón deben llevar a cabo esta acción como verdaderos líderes adoptando un sistema regional de transporte de mercancías para responder al escepticismo de los cargadores locales demostrando que la acción pública ha comprendido los retos a los que se enfrentan a diario. Por lo tanto, es imprescindible, antes y durante la obra de reapertura de la línea:

- Definir y analizar el mercado para consolidar y generalizar los flujos transferibles en los ferrocarriles;
- Informar sobre las ofertas ofrecidas a los cargadores y sobre las ventajas competitivas que se puede esperar del transporte de mercancías y del transporte intermodal;
- Adaptar y configurar las ofertas a las expectativas de los actores económicos, garantizando la inclusión del transporte ferroviario de mercancías.

Las Regiones podrán contar con las ICC, las federaciones empresariales y los profesionales de la logística para garantizar la pertinencia de la acción.

3.2.3 - Supervisar el desarrollo de centros logísticos multimodales

Del "todo ferrocarril" al "toda carretera", la respuesta pertinente a los retos logísticos, económicos, sociales y medioambientales reside en el desarrollo del transporte combinado en la región, a ambos lados de la frontera franco-española.

La acción de las Regiones consiste entonces en supervisar este desarrollo de los sectores multimodales con el fin de proporcionar una solución logística concreta, sostenible y económicamente pertinente. Flexible y versátil, el transporte combinado promueve la intermodalidad con todos los beneficios que se pueden esperar tanto de la carretera como del ferrocarril.

Desde esta perspectiva, es útil anticipar y preparar las futuras necesidades de transporte de las empresas y las industrias, integrando al mismo tiempo sus limitaciones y expectativas para tranquilizarlas en cuanto a la capacidad de las autoridades públicas de garantizarles un entorno estable y favorable para sus actividades.



Ejemplo de un sector multimodal logístico a desarrollar

Dada la temporalidad del proyecto para reapertura de la línea Pau - Canfranc - Zaragoza, es necesario crear un comité de expertos compuesto por empresas, profesionales de la logística, actores locales y autoridades locales para:

- Definir las expectativas en un sitio multimodal que debe cumplir con los requisitos de transporte de mercancías local e internacional;
- Estructurar el transporte de mercancías alrededor de 4 o 5 sectores multimodales;
- Elaborar un pliego de condiciones en el que se establezcan las condiciones de elegibilidad de los proyectos financiados regionalmente que puedan dar lugar a una convocatoria de proyectos tan pronto como se garanticen los usos, la complementariedad de los emplazamientos y la explotación ferroviaria.

3.3 - Plan de acción sobre la estructura que apoya el proyecto

Actualmente se está llevando a cabo un estudio más detallado (en lo sucesivo denominado «estudio MIE») en el marco del proyecto «Restablecimiento de los eslabones perdidos entre Francia y España: estudios para la rehabilitación de la línea ferroviaria transfronteriza Pau - Zaragoza» cofinanciado por el Mecanismo de Interconexión en Europa. Este estudio propondrá en primer lugar una descripción de los hitos para el establecimiento de las estructuras organizativas más relevantes. Esta etapa se terminará a finales de 2018. Una vez elegida la estructura, los proveedores encargados de llevar a cabo el estudio MIE apoyarán el montaje y la instalación de la estructura. El objetivo es crear esta estructura antes del 31 de diciembre de 2020.

Sin embargo, a partir de ahora, los socios pueden discutir la mejor manera de involucrar a los actores locales. Podrán inspirarse en:

- Las buenas prácticas: implicación de los territorios, implicación de la estructura cuando aporta un valor añadido real, carácter permanente de la estructura y personalidad jurídica.

Las malas prácticas: evitar desequilibrios entre socios, posibles conflictos de intereses, politización de la estructura en detrimento de sus competencias técnicas...

El taller de presentación de este Libro Blanco será una etapa clave en este proceso. Se invitará a todas las partes interesadas a expresarse y tendrá que surgir una solución.

Antes de este taller, los dueños de la obra pueden estudiar las soluciones que tienen para formalizar la asociación. Antes de finales de 2018, deberán validar una primera clasificación de las estructuras de gobernanza más adecuadas para el proyecto de reapertura de la línea, así como de los sistemas de gestión y de explotación de la línea (véase más adelante). Estas actividades están intrínsecamente vinculadas a la gobernanza transfronteriza, cuyas líneas maestras deben definirse.

La Región Nueva Aquitania podría, por ejemplo, presentar el contrato de ejes establecido en Béarn a los demás socios, y luego durante el taller. A continuación, podría firmarse un memorándum de acuerdo en el que se comprometiera a las partes interesadas a adoptar un enfoque constructivo para la firma de un contrato de eje transfronterizo. Este memorándum tendrá que ser abierto para permitir que nuevos actores se unan en el futuro.

Sin ser jurídicamente vinculante, este tipo de herramienta permitiría estructurar las fuerzas vivas del territorio en torno al proyecto para comprenderlo mejor.

3.4 - Planes de acción de las otras palancas

Por último, aparte del turismo, del transporte de mercancías y de la estructura de apoyo, se tiene que estudiar otros planes de acción, tanto en lo que se refiere a las formas de gestión de la infraestructura y de la explotación como a la internalización de los efectos externos.

3.4.1 - Encontrar otras formas de gestión de la infraestructura y de explotación

Regionalización de la infraestructura, salida de la RFN

Ante las dificultades encontradas con el gestor de infraestructura clásica (SNCF Réseau) en términos de eficacia, la cuestión de la regionalización de la línea debe examinarse con la mayor atención. Esta acción tiene varias ventajas:

- La regionalización acerca la toma de decisiones a los ciudadanos sobre la base de un modelo probado y permite la participación de las autoridades locales: aglomeraciones, municipios, etc;
- La descentralización de los recursos financieros es una de las claves del éxito de la renovación del tranvía en Francia (pero también de los ferrocarriles suizos);
- Promueve la identificación de ciudadanos y políticos con su línea ferroviaria;
- Diversifica los conocimientos en el sector ferroviario y permite dejar de estar sujeto a la posición de fuerza de SNCF Réseau.

Sin embargo, para llevar a cabo esta regionalización, es necesario que las autoridades públicas dispongan de los medios necesarios.

La cuestión de esta regionalización debe abordarse lo antes posible. Si las Regiones desean considerar esta oportunidad, se aconseja:

- Financiar un estudio de viabilidad que destaque el coste de los recursos y la viabilidad de las tasas para garantizar la pertinencia de la acción;
- Mejorar las competencias, mediante la formación y la contratación en materia de gestión de infraestructura, antes de la reapertura de la línea;
- Buscar activamente recetas y ser creativo para diversificar las fuentes: transporte ferroviario de mercancías incluso, trenes turísticos...

Explotación

Para la explotación, la Región puede llevar a cabo dos planes de acción en función del calendario.

A corto plazo, la Región debe desarrollar lo antes posible una estrategia para garantizar la competencia de la red TER en el próximo acuerdo con la SNCF. Con este fin, la Región también tendrá que decidir el plazo en el que desea comprometerse y los grupos de líneas que desea asignar a sus servicios ferroviarios. En el marco de la división de la red, la Región deberá considerar la pertinencia de integrar o no la línea Pau - Canfranc en un lote, o de aislarla para una licitación específica, una vez que la línea esté lista para su explotación. Así pues, en la elaboración de la licitación, las autoridades públicas deberán decidir sobre el contenido del servicio objeto de la presente convocatoria de licitación: explotación, gestión de infraestructuras o licitación integrada. Por último, la Región deberá evaluar también la pertinencia económica y política de la explotación de la línea a través de un operador interno.

A más largo plazo, una vez que se haya rehabilitado la línea, se aconseja a la Región que publique una convocatoria de manifestación de intereses con el fin de encuestar a posibles socios, como lo que ha hecho la Región PACA para la operación de su servicio ferroviario regional de pasajeros. La contratación y la formación de los agentes regionales serán necesarias para el seguimiento eficaz del contrato y de la licitación. Por último, corresponderá a la región poner en marcha procedimientos de contratación pública.

Operador ferroviario de proximidad

El operador ferroviario de proximidad situado en Bayona podría encontrar un interés en explotar la línea, dada su proximidad y su conocimiento de los problemas socioeconómicos y de los posibles cargadores presentes en la zona. Sin embargo, en esta etapa del estudio, no se puede decir que la OFP Sud-Ouest estaría motivada para explotar este eje. Por lo tanto, el plan de acción podría ser el siguiente (aproximado y deliberadamente confuso, sin supuestos financieros o temporales). En ese caso, sería necesario lo antes posible:

- Realizar un análisis de mercado de los OFP potencialmente interesados en la línea PCS (Pau - Canfranc - Zaragoza), en forma de Convocatoria de Manifestación de intereses;
- Determinar su grado de implicación, en particular mediante un estudio de viabilidad destinado a determinar su capacidad para la gestión y el mantenimiento de la línea, pero también para las posibilidades de disponer de locomotoras para reforzar la tracción de la carga en los tramos más empinados y, por último, ver si tienen o no interés en la explotación de trenes de viajeros.
- Hablar con la OFP Sud-Ouest de sus intenciones una vez que la línea vuelva a abrirse;
- Actuar en colaboración con la OFP Sud-Ouest como operador ferroviario local.



Foto: La Tribune
La OFP Sud-Ouest, un actor importante en la explotación del tren de mercancías del proyecto

3.4.2 - Internalizar los efectos externos

Es apropiado aquí abrir la reflexión. La internalización de los costes externos es la concreción del principio de que quien contamina paga. El principio de «el usuario paga» se refleja en los sistemas de tarificación de las infraestructuras (peajes o viñetas).

Estos dos sistemas ofrecen las mismas ventajas :

- Promover la transferencia modal aumentando el coste de la utilización de la carretera, que actualmente goza de una ventaja comparativa con respecto al ferrocarril, que está sujeto a peajes obligatorios;
- Proporcionar financiación para la ejecución del proyecto.

Por lo tanto, a primera vista, parece interesante poner en práctica estas diferentes palancas de acción. Sin embargo, el momento es extremadamente delicado.

En primer lugar, el 31 de mayo de 2017, la Comisión Europea propuso una revisión de la Directiva Eurovignette. Los colegisladores (Consejo de la Unión Europea y Parlamento Europeo) están trabajando actualmente en el texto. La Comisión, apoyada por el Parlamento Europeo, desea ampliar esta directiva a una gama más amplia de vehículos, prohibir a la larga los derechos de uso y desarrollar tasas para los costes externos. Los Estados miembros no están a favor de estas propuestas. Además, el futuro marco jurídico europeo es muy incierto..

Además, el Gobierno francés, en el marco de la Ley de Orientación a la Movilidad (LOM)⁷, está considerando la introducción de una viñeta para vehículos pesados en todo su territorio. El 19 de octubre, Elisabeth Borne se reunió con organizaciones de transporte por carretera para presentarles proyectos de financiación de transportes. El objetivo es proporcionar 500 millones de euros adicionales para financiar el AFITF. El gobierno está trabajando en dos hipótesis: una viñeta para vehículos pesados y un aumento del TICPE. La viñeta se impondría a los camiones de más de 12 toneladas que viajen por Francia. Los importes mencionados son de 430 euros anuales para los vehículos de 3 ejes y de 1 200 euros para los vehículos de 4 o más ejes.

Sin embargo, la actual Directiva Eurovignette prohíbe estrictamente la superposición de una tasa por el uso de la infraestructura y una viñeta. Por lo tanto, es poco probable, hasta la fecha, que el Estado francés inicie un procedimiento para crear un peaje sobre el RN134.

Sin embargo, la directiva Euroviñeta en vigor autoriza la introducción de peajes a algunas obras de ingeniería, como los túneles de carretera, incluso cuando se ha introducido una viñeta. Por lo tanto, es concebible la posibilidad de un peaje para el uso del túnel de Somport.

Pero al otro lado de la frontera, el gobierno español se ha comprometido en una política de abolición de varios peajes, por lo que la tendencia no es hacia la creación de nuevas tasas de infraestructura. Además, la cancelación del peaje introducido por la Diputación de Guipúzcoa en enero de 2018 por el Tribunal Superior del País Vasco en abril de 2018⁸ crea una inseguridad jurídica para la implementación de cualquier nuevo peaje, a la espera de la decisión del Tribunal Supremo español.

Además, la implementación de un peaje en el túnel de Somport requerirá la aprobación de la comisión intergubernamental encargada del túnel, que no está a favor del mismo.

Incluso si se eliminaran todas estas incertidumbres jurídicas, la creación de dicho peaje podría tener efectos no deseados. La reapertura de la línea ferroviaria está prevista para 2025, en el escenario más optimista. Sin embargo, la introducción de un peaje varios años antes de la posibilidad de cualquier aplazamiento modal podría incitar a los operadores a orientarse hacia nuevas rutas logísticas, lo que los desviaría del cruce de los Pirineos por el paso de Somport.

⁷ Les modalités de la vignette poids-lourds annoncées fin octobre, Euractiv, 27/09/2018

⁸ El TSJPV anula el peaje de la N-1 para camiones a su paso por Gipuzkoa, El Diario Vasco, 14/04/2018





4.1.1 - Síntesis de las palancas

Las palancas de desarrollo presentadas muestran que las acciones deben llevarse a cabo a diferentes escalas:

- **Supranacional** con las negociaciones europeas sobre las condiciones de internacionalización de los costes externos de las carreteras;
- **Nacional** con la voluntad necesaria de España y Francia para financiar la infraestructura ferroviaria;
- **Regional** con las herramientas a disposición de Nueva Aquitania o Aragón para la implementación de una posible ecotasa regional o la creación de una sociedad de proyecto dedicada a la reapertura del tráfico;
- **Local** con la apropiación de los actores, especialmente industriales y turísticos, en cuanto al interés de reabrir para el desarrollo del territorio y de sus actividades.

Además de la multiplicidad de escalas, existe también una diversidad significativa en cuanto a la naturaleza de las acciones que deben llevarse a cabo:

Decisiones legislativas y normativas sobre aspectos:

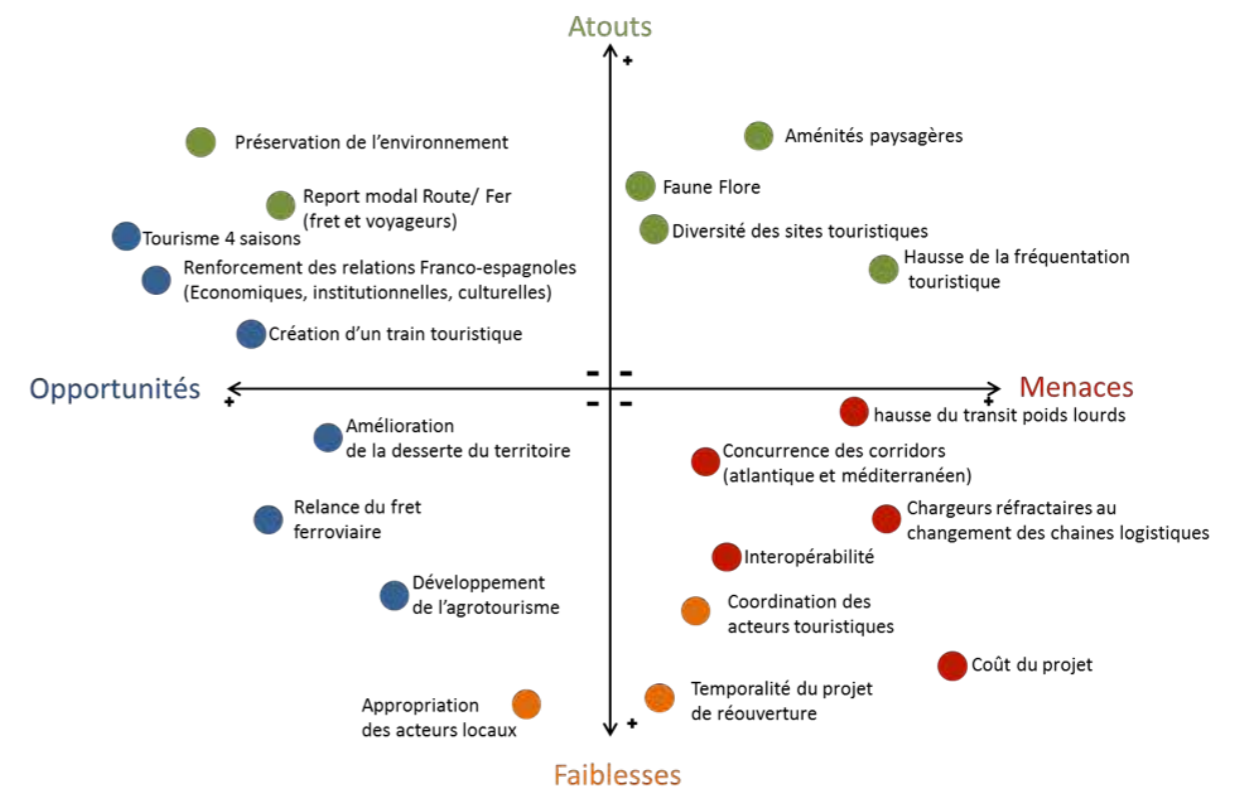
- Medioambientales (tasación de los vehículos pesados);
- Técnicos/Transporte (creación de una sociedad del proyecto, organización del mercado ferroviario, probable salida de la RFN);

Comunicación y valorización del patrimonio y de la cultura local;

Puesta en común de los recursos industriales (mercancías) y turísticos a través de una estructura de apoyo al proyecto.

- La aplicación de las palancas presentadas permitirá hacer frente a los retos del proyecto de reapertura y garantizar el equilibrio económico de la línea. Estas palancas esenciales permitirán explotar la inmensa riqueza del territorio.

4.1.2 - Matriz SWOT





Sumario

La reapertura de la línea Pau - Canfranc - Zaragoza ha sido considerada durante mucho tiempo como un proyecto de infraestructura de dimensiones esencialmente técnicas, que ha hecho más compleja su finalidad y ha desviado el interés de un gran número de actores.

Sin embargo, los «planetas parecen estar ahora alineados» porque el proyecto cuenta más que nunca con el apoyo político de la Región Nueva Aquitania, el Gobierno de Aragón y muchos actores locales que han hecho de la reapertura de la línea Pau - Canfranc - Zaragoza una prioridad para su territorio. De este modo, se anuncia la vuelta al servicio de los trenes para el año 2025.

Este horizonte cercano para un proyecto de tal envergadura invita a este Libro Blanco a identificar las diferentes palancas para maximizar la sostenibilidad económica del proyecto y crear un proyecto territorial.

Entre estas palancas, se destacan algunas de las principales que parecen esenciales para garantizar el equilibrio del proyecto: el desplazamiento de los cargadores hacia el ferrocarril, la creación de una zona turística común simbolizada por la instalación de un tren turístico, la creación de una estructura de apoyo al proyecto, el alejamiento de la gestión de la infraestructura y de la explotación actual del tren, inadecuada para el tamaño del proyecto ferroviario. Se describen muchas otras palancas que muestran que las posibilidades de acción son múltiples y que son, en particular, las tomas de iniciativas locales las que garantizarán el éxito del proyecto.

El Libro Blanco incluye una segunda parte operativa, en la que se describen los planes de acción que deben llevarse a cabo mediante palancas, en función de los actores y de los efectos esperados.

Más allá del enfoque emprendido a través de estas recomendaciones de expertos, corresponde a los distintos actores aprovechar y ser el motor de las propuestas para el futuro «tren de los Pirineos».

El Libro Blanco es sólo el comienzo de un proceso de cooperación entre actores que tienen un objetivo común: dinamizar un territorio que les es querido y para él que el tren ofrecerá nuevas perspectivas y oportunidades.

LIBRO BLANCO

Palancas de optimización del tráfico de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza

El proyecto de reapertura de la línea de ferrocarril Pau-Canfranc-Zaragoza, desde hace varios años cuenta con el apoyo de la Región de Nueva-Aquitania y la Comunidad Autónoma de Aragón. El presente Libro Blanco establece un diagnóstico, identifica las palancas de desarrollo de esta línea y propone planes de acción para convertir la reapertura en un éxito territorial, aglutinando a todos los actores locales. Persiguiendo la ambición de convertir la reapertura en algo más que un sencillo proyecto de infraestructura, este Libro Blanco ofrece ideas para la reflexión, basadas en experiencias nacionales y europeas que permitirán a todo el mundo hacer suyo este proyecto y transmitir todas las potencialidades que este territorio ofrece.

El proyecto ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020).

El objetivo del POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas a favor del desarrollo territorial sostenible.

Fotos: iStock, AdobeStock. VITAMINE B

Con el Proyecto
Canfraneus

www.canfraneus.eu



FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional)