



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

“La estación de Canfranc: situación actual y propuesta para su uso como centro cultural”

Autor/es

AROA MORCATE ESCUER

ANEXOS

Director/es

LARA ÍÑIGUEZ BERROZPE

Escuela de Turismo Universitaria de Zaragoza
2015

Anexo 1: Asociaciones y sindicatos que conforman la Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril de Canfranc-Oloron.

<p>Sindicatos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comisiones Obreras - Unión General de Trabajadores - Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios - Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón. - Organización Sindical de Trabajadores de Aragón - Confederación General del Trabajo 	<p>Asociaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fundación Ecología y Desarrollo - Ecologistas en Acción - Asociación zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvía - Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza - Colectivo Pedalea - Plataforma Andén-Tren de Huesca.
--	---

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 2: Motivos por los que no se ha reabierto la línea de Canfranc.

España	Francia
<p>Motivos técnicos (motivo principal)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vía única, ancho de vía, fuertes pendientes... - Infraestructura obsoleta con pocas expectativas de modernización. - Escasa demanda y calidad del servicio, interés regional y turístico. 	<p>Motivos técnicos (principal motivo)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Fuerte pendientes, distinto ancho de vía, escasez de electrificación...
<p>Motivos políticos</p> <ul style="list-style-type: none"> -Falta de interés del Estado francés. -Gobiernos de Aquitania y Aragón presionar a los gobiernos nacionales. -Para Europa la reapertura de la línea no es un proyecto prioritario. 	<p>Motivos políticos</p> <ul style="list-style-type: none"> -La línea Pau-Canfranc es considerada como secundaria ya que la línea que transcurre por Hendaya y Cerbere no se encuentra saturada. -En España tiene mucha importancia el transporte de mercancías desde camiones.
<p>Motivos Económicos</p> <ul style="list-style-type: none"> -Falta de rentabilidad debido a la alta necesidad de inversión (200-500 millones de euros). -Fuerte competencia del tráfico por carretera (Túnel del Somport), más económico -PLAZA mayor centro de logística de Europa 	<p>Motivos Económicos</p> <ul style="list-style-type: none"> -Imposibilidad de mantenimiento de la línea (muchas financiación, infraestructura obsoleta, etc.) -Mayor repercusión económica el transporte por carretera.
<p>Motivos medioambientales</p> <ul style="list-style-type: none"> -Alto consumo energético, muy por encima que el de carretera. -Valle de Aspe muy protegido medioambientalmente 	<p>Motivos medioambientales</p> <ul style="list-style-type: none"> -Los vecinos del Valle del Aspe se oponen a los cambios que habría que producirse en el terreno para adaptar las vías y así reabrir la línea.

Fuente: Elaboración propia

Anexo 3: Empresas, tanto aragonesas como francesas, beneficiadas por la reapertura de la línea.

ARAGÓN	FRANCIA
<ul style="list-style-type: none"> - Plataforma Logística de PLAZA - Silos Aragoneses del Canfranc S.A (venta al por mayor de cereales, abonos, plantas, etc.) - SAICA (venta de papel para cartón duro) que tiene sedes en Francia y en el Barrio Rural de Montañana en Zaragoza. - SAMCA (sector de la minería, agricultura, energía, plástico, etc.) - General Motors 	<ul style="list-style-type: none"> - Yara France (fertilizantes, gas y productos químicos) - Sud Epix-Ox Alliance (Cereales) - Gefco (empresa de transportes) - Euralis Cereales

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 4: Posibles ingresos en captación de viajeros y mercancías si se hubiera reabierto la línea.

	Año horizonte 2013	Año horizonte 2020
Ingresos viajeros (miles €)	4.539,54	8.219,63
Ingresos mercancías (miles €)	14.046,33	21.949,68
Total (miles €)	18.585,87	30.169,31

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 5: Análisis DAFO de la reapertura de la línea Canfranc-Oloron.

<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dificultades técnicas debido a la complicada orografía del terreno. - Fuerte competitividad entre el ferrocarril y el transporte por carretera. - Poca cuota de mercado del ferrocarril en el transporte de mercancías. 	<p>Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Según Francia la línea simplemente tiene interés regional. - Poca credibilidad para la captación de pasajeros. - Poca rentabilidad económica y social.
<p>Fortalezas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apoyo de la política europea debido a la saturación de las carreteras, - Reducción de costes externos frente a la red de carreteras. - Menor impacto medioambiental 	<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paso previo al cambio de ancho en la red viaria española. - Potenciación de la plataforma logística PLAZA. - Posibles subvenciones para el desarrollo de las comarcas. - Recuperación de la cultura ferroviaria de Aragón.

Fuente: Elaboración propia.