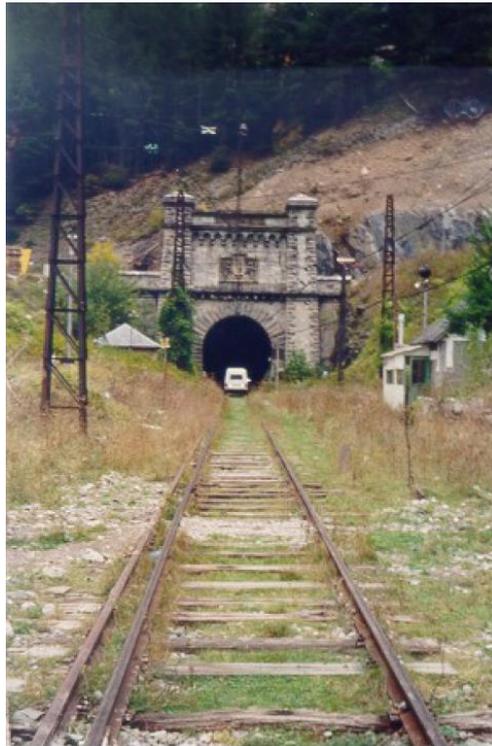


DOSSIER INFORMATIVO



REAPERTURA DE LA LÍNEA FERROVIARIA INTERNACIONAL PAU-CANFRANC-ZARAGOZA

2016

LA LÍNEA FERROVIARIA INTERNACIONAL PAU-CANFRANC-ZARAGOZA

La Línea ferroviaria internacional de Canfranc fue inaugurada el 18 de julio de 1928 por el Rey Alfonso XIII y el Presidente de la República francesa, Gaston Doumergue. Nació con grandes expectativas y los tráficos llegaron a alcanzar cierta relevancia, (en el año 1947 la línea entre Zaragoza y Canfranc registró el mayor número de viajeros, alcanzando la cifra de 300.000 personas), sin embargo, el 27 de marzo de 1970, el descarrilamiento de un tren de mercancías destruyó el puente de L'Estanguet (a unos 5 Km. de Bedous) quedando desde entonces interrumpido el tráfico ferroviario internacional.

Desde entonces vienen solicitando su reapertura las Autoridades Regionales, representantes del sector socioeconómico, Cámaras de Comercio, Federaciones, Asociaciones (CREFCO y CRELOC) y Confederaciones de empresarios, así como los habitantes de ambos lados de los Pirineos, tanto del Valle de Canfranc como del Valle de Aspe.

A **nivel estatal**, el tema ha sido abordado en las numerosas reuniones realizadas entre los Gobiernos de España y Francia:

- En la **Cumbre hispano-francesa** del 23 de mayo de **2000**, celebrada en **Santander**, el Gobierno francés, a través del Ministro M. Gayssot, comunicó el deseo de reabrir la Línea Pau-Canfranc-Zaragoza, tanto para mercancías como para viajeros y comunicó la concesión a cuenta del Estado de 85M€ en el Contrato Programa con la Región de Aquitania para el periodo 2000-2006. Inversión dispuesta que nunca fue llevada a efecto por el Gobierno francés.

- Durante la **Cumbre intergubernamental de Perpignan**, de octubre de **2001**, se reiteró el impulso a este proyecto y se fijó como fecha límite para la reapertura de esta Línea el horizonte de 2006. Su urgencia se tradujo en la necesidad de mejorar las condiciones en todo el recorrido, con la consiguiente redacción de los proyectos de construcción.

- En la **Cumbre** celebrada en **Zaragoza**, en diciembre de **2004**, y durante la **Reunión de Alto nivel** realizada en **Barcelona** en octubre de **2005**, a la vista del interés regional de la conexión, los Ministros de España y Francia acordaron proponer la participación de las distintas entidades territoriales en el seguimiento de la evaluación del proyecto de reapertura de la Línea, en una perspectiva de cooperación interregional, en el seno de un Grupo de Trabajo en el que participaran los dos Ministerios y las regiones afectadas, a la vista de sus políticas ferroviarias respectivas y teniendo en cuenta el proyecto de la nueva travesía ferroviaria de los Pirineos.

- Estas mismas conclusiones se repitieron en la **Cumbre de Gerona** de noviembre de **2006**.

- De acuerdo con lo anterior y después de la **Cumbre hispano-francesa** celebrada el 10 de enero de **2008** en **Paris**, se creó el Grupo de Trabajo Cuatripartito, integrado por el Estado español, el Estado francés, la Comunidad Autónoma de Aragón y la Región de Aquitania. El GT ha celebrado las siguientes reuniones:

- o 16 de enero de 2008, Madrid,
- o 29 de mayo de 2008, Burdeos,
- o 28 de enero de 2009, Huesca,
- o 30 de abril de 2010, Pau,
- o 30 de noviembre de 2011, Zaragoza,
- o 01 de julio de 2014, Zaragoza.

- El 30 de abril de **2010** tuvo lugar en Pau, en el marco de este Grupo Cuatripartito, la firma del **Memorando Marco para la realización de los estudios complementarios del proyecto de reapertura de la línea**. El Memorando estableció una serie de acciones a desarrollar bajo la supervisión de las cuatro administraciones implicadas, y en concreto:

1. La definición de las actuaciones a realizar en la red ferroviaria francesa para permitir, en una primera fase, la explotación de la Línea sobre la base de un tráfico máximo de 1.5 millones de toneladas. En cuanto a las **inversiones** necesarias para el escenario de 1,5 millones de toneladas de mercancías/año:

- o del lado francés alcanzarían los 410M€ según valor 2011 (290M€ en 2003) de los cuales 140M€ corresponden a la sección Pau-Bedous y 50 M€ a la electrificación.
- o del lado español las inversiones ascenderían a 280M€ según valor 2011 (200M€ en 2003) imputables a la reapertura de la sección internacional.

2. El estudio de las actuaciones necesarias para garantizar la seguridad recíproca de los túneles internacionales viario y ferroviario y de sus condiciones de explotación.

3. La realización de una nueva evaluación socioeconómica del proyecto teniendo en cuenta, por parte francesa, los nuevos métodos elaborados resultado de la “Grenelle de l’Environnement”. En cuanto al **balance socioeconómico** del estudio francés, globalmente, no era bueno. Se utilizaron dos metodologías de evaluación del lado francés, BOITEUX e IDRAC, en las que se tenían menos en cuenta los efectos medioambientales y las externalidades que en la metodología utilizada del lado español. Sin embargo del lado español las rentabilidades socio-económicas analizadas por el Ministerio español eran muy positivas con una tasa de **rentabilidad interna** igual o superior al 10%, porque la metodología utilizada para valorizar las externalidades tales como las emisiones era diferente. En España se utiliza la metodología exigida por la UE para proyectos europeos. La

tasa de rentabilidad del proyecto es del 12,5% lado español, con aplicación de la metodología europea. (en Francia se hace un análisis a 50 años y España a 20 años).

- A propuesta del Gobierno de Aragón se celebró en noviembre de **2011** una sesión de la Comisión Cuatripartita para la recuperación del ferrocarril del Canfranc (España, Francia, Región de Aquitania y Aragón), Comisión que no se reunía desde hacía tres años, donde Aquitania y Aragón manifestaron su voluntad de trabajar junto a los Ministerios para poner en servicio esa Línea en el horizonte de 2020.

- La **XXI Cumbre franco-española**, de 28 de abril de **2009**, celebrada en **Madrid** y la **XXII Cumbre franco-española**, celebrada en **París** el 10 de octubre de **2012**, recogen la determinación de los Jefes de Estado y de Gobierno de Francia y España para volver a abrir la Línea ferroviaria internacional Zaragoza-Canfranc-Pau.

- En las últimas **Cumbres franco-españolas**, XXIII y XXIV, celebradas el 27 de noviembre de **2013** en **Madrid** y el 1 de diciembre de **2014** en **París**, los Jefes de Estado y de Gobierno de España y Francia han reafirmado la importancia en el proyecto de reapertura de la Línea férrea Pau-Canfranc.

El acondicionamiento de la Línea y su reapertura están contemplados dentro del programa de inversión del PITVI en transporte ferroviario del Ministerio de Fomento para el periodo 2012-2024 y, concretamente, en los Presupuestos Generales del Estado para el año **2016** está prevista una partida de **2,1 M€**, que se ha visto incrementada vía enmienda a **3M€**, para la mejora en la Línea Huesca-Canfranc, así como una partida plurianual de **80M€** a partir de 2017.

A **nivel regional**, el Gobierno de Aragón y la Región de Aquitania, mediante el **Convenio de Cooperación Transfronteriza** firmado el 10 de mayo de 2001 por un periodo de 10 años y renovado el 15 de marzo de **2013**, se decidió establecer relaciones institucionales permanentes con los objetivos de establecer mecanismos de cooperación que facilitasen, entre otros, el intercambio de información, la institucionalización de programas y acciones comunes en diversas áreas entre ellas las infraestructuras de transporte, así como el fomento de las relaciones transfronterizas.

En el marco del Convenio de Cooperación Transfronteriza suscrito entre la Comunidad Autónoma de Aragón y el Consejo Regional de Aquitania el 15 de marzo de **2013**, se firmó un Protocolo de Acuerdo del Gobierno de Aragón y la Región de Aquitania: **Hoja de Ruta 2012-2020 “Recuperación de los tráficos de la línea ferroviaria internacional Pau-Canfranc-Zaragoza”** por medio de la cual el Gobierno de Aragón y la Región Aquitania se comprometieron a la solicitud de Fondos de las Redes Transeuropeas de Transporte en el

Marco de la Convocatoria Plurianual 2012, para la recuperación de los tráficos de la Línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza.

Esta Hoja de Ruta incluye todas las acciones a financiar tanto en materia de estudios como de obras por parte de las dos regiones implicadas en el periodo comprendido entre 2012 y 2020, estableciéndose un calendario de obras y de estudios a consensuar con los estados español y francés de cara a la reapertura de la Línea en el horizonte 2020, recuperando así los tráficos ferroviarios en la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau.

Por último, el estado español a través del Ministerio de Fomento y ADIF, así como la Comunidad Autónoma de Aragón han ejecutado a lo largo de los últimos años toda una serie de inversiones que han supuesto una mejora de la Línea Pau-Canfranc-Zaragoza y que han permitido avanzar en su adaptación al tráfico Internacional.

Resultado de este compromiso conjunto es el **Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Diputación General de Aragón para la financiación del estudio de las actuaciones para garantizar la seguridad en el Túnel de Canfranc**, suscrito el 6 de julio de **2010**.

Asimismo el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Aragón y la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, firmaron el 16 de diciembre de **2013**, un **Convenio de Colaboración para la Mejora de la Línea Huesca-Canfranc y su adaptación al tráfico Internacional** con el objeto de instrumentar la cooperación necesaria entre las entidades firmantes para la ejecución de inversiones que supongan una mejora de la Línea Huesca-Canfranc en la red ferroviaria convencional, permitiendo avanzar en la adaptación de la Línea el tráfico internacional. En este mismo sentido existe una propuesta de Convenio de Colaboración cuya firma estaba prevista para mayo de 2015.

A **nivel europeo**, el Libro Blanco de Transporte 2001 “La Política europea de Transportes de cara a 2010: la hora de la verdad”, incluyó la necesidad de rehabilitar la línea existente entre Zaragoza y Pau vía Canfranc, para mejorar la permeabilidad de los Pirineos a corto plazo. Afirma además que la permeabilización de los Pirineos mediante enlaces viarios y ferroviarios de gran capacidad, debe ser una prioridad absoluta para España, y entre ellos merece una especial atención el enlace central tanto por ferrocarril a través de Canfranc, como por carretera a través del Túnel de Somport.

La Línea Pau-Canfranc-Zaragoza es una tercera vía de paso a través de los Pirineos, entre los dos corredores prioritarios inscritos en la Red Básica RTE-T, el Corredor Atlántico, al oeste y el Corredor Mediterráneo, al este.

Además, el proyecto contribuye a la implementación de la Red Transeuropea de Transporte RTE-T, ya que la Línea forma parte, como ferrocarril convencional, de la Red Global, lo que permite la obtención de ayuda financiera de la Unión Europea, para la realización de estudios y obras, en el Marco de los Programas de Trabajo Anuales y Plurianuales establecidos por el Mecanismo “Conectar Europa”.



La Línea ferroviaria internacional Pau-Canfranc-Zaragoza ha obtenido financiación europea en el Marco del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER.

En este sentido en el ámbito del Programa Operativo de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra, POCTEFA INTERREG IV A (**2007-2013**), el Gobierno de Aragón y el Consejo Regional de Aquitania presentaron conjuntamente el Proyecto **CANFRANEUS**, basado en la voluntad compartida de restablecer la circulación ferroviaria de la Línea internacional Pau-Canfranc, evaluando las condiciones para su puesta en marcha mediante la realización de un conjunto de estudios. El Proyecto dotado de una asignación de fondos europeos FEDER de 2.378.802,31€ ha permitido la realización de diversos estudios y acciones previas a la rehabilitación de la Línea y a la reanudación de la circulación de trenes, que permitirán el restablecimiento de las circulaciones y el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías y el tráfico de viajeros por la cadena pirenaica no sólo para conexiones locales, sino también para los desplazamientos de más larga distancia.

En el Marco del **Periodo de Programación 2014-2020**, el Gobierno de Aragón, la Fundación Transpirenaica y el Consejo Regional de Aquitania han presentado conjuntamente una solicitud de fondos europeos en la primera convocatoria de Programa Operativo de Cooperación territorial España-Francia-Andorra -POCTEFA 2014-2020-, para la continuar con la cooperación conjunta en vista a la reapertura de este enlace transfronterizo en el horizonte 2020. El Proyecto presentado bajo el nombre de **CANFRANEUS II** surge como continuación del proyecto CANFRANEUS, realizado en el marco del programa POCTEFA 2007-2013, que permitió la realización de los estudios necesarios para la reapertura del tramo entre Oloron y Bedous, prevista para junio de 2016.

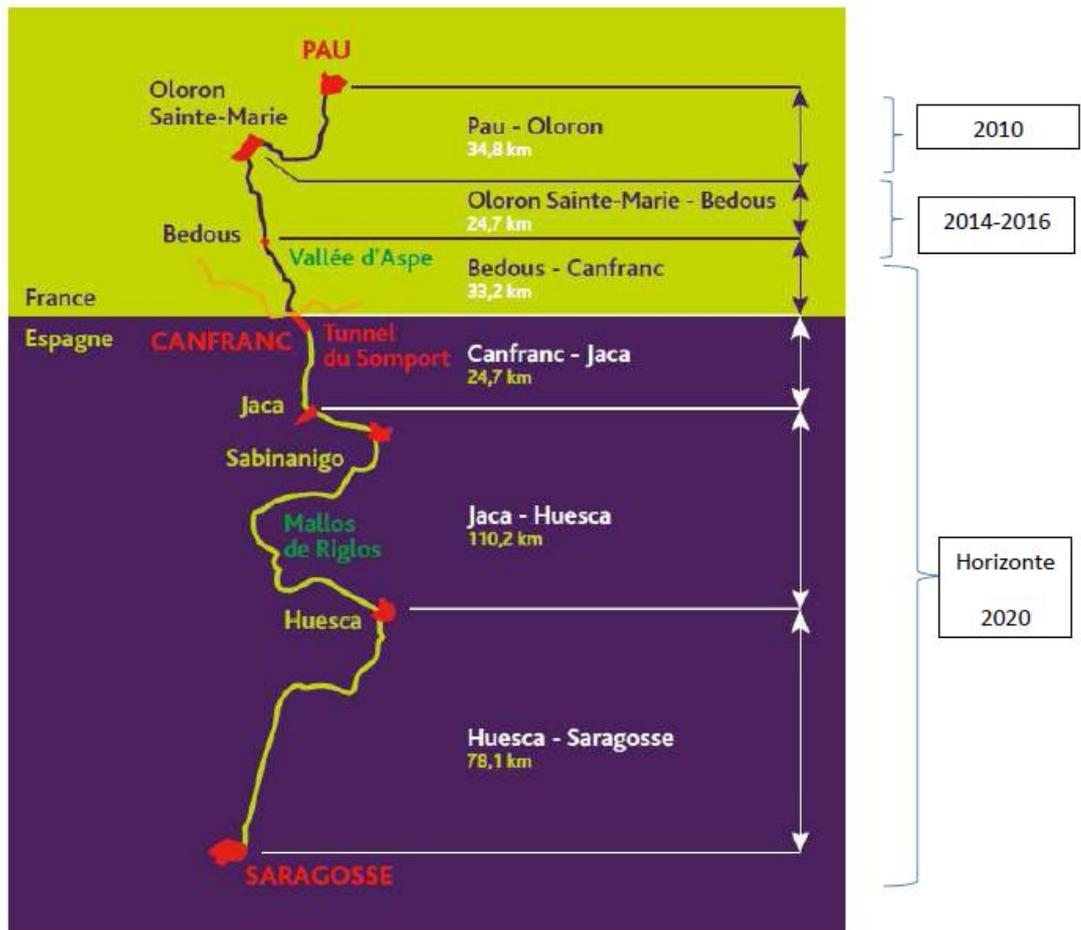
Con un coste total de 556.419,97€, el objetivo general del proyecto es aumentar y mejorar los servicios de transporte de viajeros y mercancías entre Aragón y Aquitania, y para ello está previsto profundizar por un lado en el estudio sobre la seguridad recíproca de los túneles internacionales ferroviario y viario, así como sus condiciones de explotación, y por otro lado identificar las fortalezas de la Línea para potenciar el uso del tren para pasajeros y mercancías, lo que sin duda facilitará un desarrollo económico y turístico sostenible para esta zona transfronteriza y contribuirá a la protección del entorno al favorecer el trasvase modal de la carretera al ferrocarril.

Trazado de la Línea Ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza- 307 Km. -

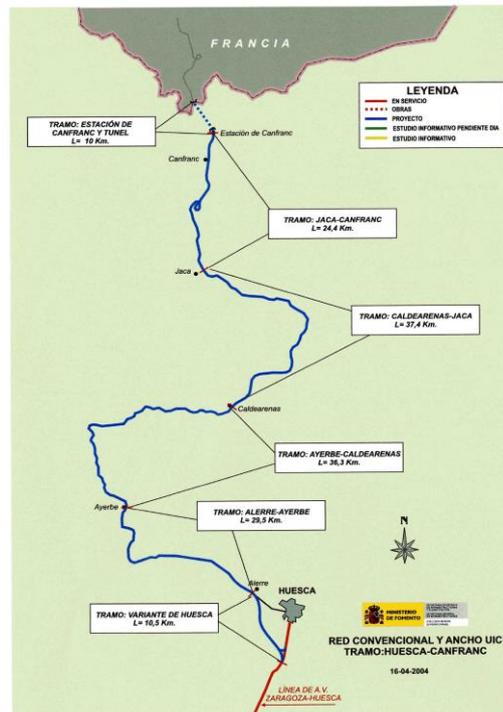
Con una longitud total de 307 Km., la Línea se divide en dos secciones: una española de 214 Km. entre Zaragoza y Canfranc, y otra francesa de 93 Km. entre Canfranc y Pau.

El trazado de la Línea en territorio español presenta unas características muy distintas a lo largo de sus distintos tramos. El primer tramo de 90 Km. entre Zaragoza y Huesca, incluye rampas suaves y curvas de gran radio. El segundo tramo de 124 Km. entre Huesca y Canfranc Estación, cuenta con rampas que alcanzan el 20% y curvas de radio reducido.

El trazado de la Línea en la vertiente francesa se ve condicionado por la rápida pérdida de altura del Pirineo. El tramo Canfranc-Pau presenta 33 Km. iniciales de gran complejidad con rampas del 43% y curvas de radio reducido.



Sección española



La **sección española** de la Línea ferroviaria Internacional Zaragoza-Canfranc-Pau está en funcionamiento. Entre **Zaragoza y Huesca** existe hasta Tardienta una Línea compuesta por dos vías simples: una de ancho UIC electrificada a 25 kv corriente alterna, de altas prestaciones con una velocidad máxima de 220 km/h, y otra vía en ancho ibérico, electrificada a 3 kv corriente continua. A partir de Tardienta, hasta Huesca, la Línea se compone de una vía con tres carriles, electrificada a 25 kv corriente alterna, permitiendo la circulación de trenes en ancho ibérico e internacional.

El trazado es muy bueno con curvas amplias y pendientes inferiores a 10 milésimas.

A partir de Huesca, hasta alcanzar Canfranc, la Línea está compuesta por una vía de ancho ibérico sin electrificar.

En el tramo entre **Huesca y Jaca**, de 100 Km. de longitud, las características del terreno son favorables hasta la población de Ayerbe, a 35 Km. de la estación de Huesca.

En la primera parte del recorrido, entre Huesca y Ayerbe, la Línea presenta pendientes en torno al 3-4‰, y es a partir de Ayerbe donde el terreno es más abrupto y accidentado. En este tramo se distinguen dos cantones diferenciados: Huesca-Plasencia del Monte y Plasencia del Monte-Ayerbe, con longitudes de 15,640 Km. y 19,320 Km. respectivamente.

Los principales condicionantes del trazado se encuentran en el tramo Ayerbe-Sabiñánigo ya que, a pesar de que en el mismo las rasantes no salvan fuertes desniveles, el radio mínimo de las curvas oscila entre 300 y 500 metros en numerosos puntos del

recorrido. Posteriormente, entre Sabiñánigo y Jaca las rampas vuelven a estar por debajo de 12% y el terreno no presenta grandes accidentes geográficos.

El último tramo de la Línea en la parte española es el comprendido entre **Jaca y Canfranc**, de 24 Km. de longitud. El terreno se vuelve mucho más abrupto y, en consecuencia, el trazado se complica siendo necesarias numerosas obras de fábrica y túneles. El radio de las curvas se reduce hasta el valor mínimo de 200 m y la pendiente crece hasta alcanzar un máximo de 20 %. Al final de este tramo se ubica la Estación Internacional de Canfranc, que actualmente ofrece servicios de viajeros y de mercancías. Esta estación funciona como fondo de saco desde que la conexión con Francia quedó interrumpida, obligando a los trenes a cambiar de sentido para regresar a Huesca y Zaragoza.

A día de hoy, la Estación Internacional de Canfranc se encuentra en fase de rehabilitación.

Sección francesa

A partir de la estación de Canfranc, una vez atravesado el túnel de Somport, el trazado de la Línea discurre por la **vertiente francesa**, siguiendo el valle de Aspe, en la que distinguen los tramos: Canfranc-Bedous, Bedous-Oloron y Oloron-Pau.

En el tramo **Canfranc-Bedous**, de 33 Km. de longitud, se sitúan las mayores rampas de la Línea Zaragoza-Canfranc-Pau. El radio mínimo es 200 m y la pendiente máxima, 43 %. Se trata del tramo de Línea que se encuentra cerrado al tráfico desde 1970. Quedaría pendiente su reapertura.

El tramo **Bedous-Oloron Sainte Marie** de 25 Km., dispone de una orografía de terreno que permite diferenciar dos partes. El primer sub-tramo de 16 Km. desde Oloron hasta Escot es relativamente llano con desniveles próximos a 11 m, mientras que en el segundo sub-tramo, entre Escot y Bedous, los declives alcanzan los 74 m. El trazado en planta es sinuoso y presenta curvas y contracurvas que escasamente superan los 300 m de radio. Este tramo cerrado desde 1980 se encuentra actualmente en fase de obras con previsión de realizar las primeras pruebas de circulación en septiembre de 2016.

El tramo entre **Oloron Sainte-Marie y Pau** se encuentra operativo desde el año 2011. Se trata de un tramo de 35 Km. de longitud que discurre por un terreno favorable con rampas inferiores a 20 % y curvas de amplio radio superior a 3.000 m.