

La Comisión Europea apoya la reapertura del tren Pau-Canfranc para “aliviar el tráfico de carretera en zonas frágiles”

Heraldo de Aragón

La **Comisión Europea** “lleva tiempo decidida a apoyar” la línea **ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza** como parte de la **Red Transeuropea de Transporte**, y por eso están financiando sus proyectos desde 2014 para la puesta en marcha del enlace transfronterizo con cargo al **Mecanismo Conectar Europa**. A finales de 2025 esperan recibir “un conjunto de estudios técnicos, medioambientales y funcionales esenciales para la ejecución del proyecto”, y mantener la cofinanciación en el tramo de 2028-2034.

De esta manera, la **vicepresidenta ejecutiva de la Comisión Europea, Teresa Ribera** ha contestado dos cartas remitidas en los dos últimos años por la **Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc Olorón (Crefco)** con preguntas planteadas sobre el impulso a esta línea ferroviaria entre España y Francia, que permanece cerrada desde 1970.

“La reapertura estimularía el uso de modos de **transporte sostenibles** entre España y Francia y contribuiría a aliviar el tráfico de carretera en zonas frágiles desde el punto de vista medioambiental”, defiende Teresa Ribera, en sintonía con los defensores de la reapertura que le escribieron.

Bruselas,
Ares sv(2025)12844797

Muy señor mío:

Hemos recibido sus cartas de 30 de diciembre de 2024 y 2 de septiembre de 2025, en las que invita a la Comisión a fomentar la reapertura de la línea ferroviaria entre Zaragoza (España) y Pau (Francia).

Como usted ha recordado, el tráfico ferroviario en esta línea lleva interrumpido desde 1970 y su reapertura estimularía el uso de modos de transporte sostenibles entre España y Francia y contribuiría a aliviar el tráfico de carretera en zonas frágiles desde el punto de vista medioambiental.

La Comisión lleva tiempo decidida a apoyar esta línea ferroviaria como parte de la Red Transeuropea de Transporte. Desde 2014 se han financiado varios proyectos relativos al enlace transfronterizo Pau – Canfranc – Zaragoza con cargo al programa de financiación europeo titulado Mecanismo «Conectar Europa».

El último proyecto cofinanciado con cargo al Mecanismo «Conectar Europa» en 2023 es un hito clave, ya que a finales de 2025 debería presentar un conjunto maduro de estudios técnicos, medioambientales y funcionales esenciales para la ejecución del proyecto. En particular, deben finalizarse los estudios necesarios para declararlo «proyecto de interés público» (DUP) en Francia. El proyecto también aportará los planos detallados del túnel ferroviario de Somport. El resultado de estos estudios debería llevar a una decisión de las autoridades francesas sobre la reapertura de la línea en su territorio.

Teniendo en cuenta la activa movilización de Francia y España, como usted señala acertadamente en su carta, la Comisión ha incluido la línea Pau – Canfranc en la lista indicativa de proyectos de interés común con dimensión transfronteriza que figura en el anexo de la propuesta de la Comisión sobre el nuevo Reglamento relativo al Mecanismo «Conectar Europa» 2028-2034, que facilitará la financiación del proyecto mediante fondos europeos. Dicho esto, la decisión final sobre si el proyecto avanzará hacia la ejecución corresponde a las autoridades públicas de ambos países.

Atentamente,

Teresa RIBERA



Sr. D. Benjamín Casanova
COORDINADORA FOR THE REAPERTURA DEL
FERROCARRIL CANFRANC-OLORON (CREFCO)

Caeta de la vicepresenta de la Comisión Europea, Teresa Ribera, a la Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc Olorón (Crefco).
Heraldo

El **presidente de Crefco, Benjamín Casanova**, aplaude la respuesta de la vicepresidenta de la CE como “un ejemplo del apoyo de Europa” porque tienen muy claro “potenciar estas conexiones ferroviarias”, y por eso está dentro del Mecanismo Conectar Europa, lo que “ayuda a la financiación del proyecto”.



Benjamín Casanova (izda.), François Rebillard (Crelog), y Pedro Navarro (Crefco), en un tramo de la vía entre Olorón y Bedous.

Javier Blasco

Aun así, Casanova también advierte que la carta de Teresa Ribera acaba diciendo que “la decisión final sobre si el proyecto avanzará hacia la ejecución corresponde a las autoridades públicas de ambos países”. “Le mandamos las cartas como vicepresidenta de la Comisión Europea y responsable de la Transición Limpia, Justa y Competitiva. **Nos ha demostrado que Europa tiene claro que hay que mejorar estas conexiones. Creemos que deberían empujar más a los dos estados para la reapertura**”, agrega el presidente de Crefco.

¡Gracias por suscribirte a nuestra newsletter!

Newsletter Clave y Contexto

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

El coste de 770 millones entre los dos países

El coste aproximado de la reapertura de esta línea internacional está valorado entre los dos países y la Unión Europea en 770 millones de euros. En la parte francesa, donde deben reconstruir los 30 kilómetros del tramo Bedous-túnel del Somport y la modernización de la línea Pau-Bedous (60 kilómetros) la factura supone unos 450 millones.

La modernización de la línea española, con la implantación del ancho europeo entre Huesca y Canfranc, supondría 237 millones, a lo que se sumaría el resto con el túnel del Somport que dependerá del Gobierno español, que ha acogido la obra completa aunque pertenece a los dos países.

“El último proyecto cofinanciado con cargo al Mecanismo Conectar Europa en 2023 es un hito clave, ya que a finales de 2025 debería presentar un conjunto maduro de estudios técnicos, medioambientales y funcionales”, responde Ribera, vicepresidenta ejecutiva para una Transición Limpia, Justa y Competitiva de la CE.

“En particular, deben finalizarse los estudios necesarios para declararlo **‘proyecto de interés público’ (DUP) en Francia**”, precisa en la carta, respecto a lo que están realizando los ingenieros de **SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses)** en Francia. Además, agrega que “el proyecto también aportará los planos detallados del túnel ferroviario de Somport” (que ha asumido España). Al final, apunta que “el resultado de estos estudios debería llevar a una decisión de las autoridades francesas sobre la reapertura de la línea en su territorio”.

Fuentes de Crefco señalaron que entre las conclusiones a las que han llegado los expertos galos está que la línea debe electrificar y mejorar los pasos de nivel para evitar el cruce de los vehículos. Además de los informes que reclama la CE para mantener la financiación entre los años 2028-2034, **Francia tiene previsto** por su regulación la convocatoria de la **encuesta pública**, que está previsto realizar **en enero** para que voten los ciudadanos del Bearn, por donde pasaría el tren de la reapertura.

Te puede interesar

La vicepresidenta agrega que la Comisión Europea ha incluido la línea Pau-Canfranc en la lista indicativa de proyectos de interés común con dimensión transfronteriza que figura en el anexo de la propuesta de la Comisión sobre el **nuevo Reglamento relativo al Mecanismo Conectar Europa 2028-2034**.