



Para el transporte de mercancías

Transportes adjudica el estudio de un itinerario ferroviario entre el tramo Pau-Canfranc y el Corredor Mediterráneo

- Contrata por 513.900 euros la redacción de un estudio para analizar la posibilidad de establecer un itinerario ferroviario de mercancías cuando se realice la reapertura de la línea internacional Pau-Canfranc.
- El estudio cuenta con financiación del Mecanismo Conectar Europa (CEF).

Madrid, 5 de septiembre de 2024

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha adjudicado por unos 513.900 euros (IVA incluido) la redacción de los estudios para analizar la viabilidad de establecer un itinerario de mercancías para conectar la línea Pau-Canfranc con el Corredor Mediterráneo, cuando se reabra la línea ferroviaria internacional. En este sentido, se analizarán las necesidades funcionales, actuales y futuras, por tipología de tráfico (viajeros y mercancías) y por tipo de ancho.

El estudio será elaborado por la UTE formada por las empresas Ayesa, Ingeniería y Arquitectura S.A. y Teirlog Ingeniería S.L.

Actualmente, la conexión de mercancías entre el nodo de Zaragoza y el eje litoral del Corredor Mediterráneo en el entorno de Barcelona se realiza a través de dos líneas de vía única de ancho ibérico con un sentido preferente de circulación, de tal forma que las mercancías que van de Zaragoza hacia Barcelona circulan por la línea de Zaragoza-Lleida-Plana de Picamoixons-Barcelona y el sentido contrario se realiza por la línea de Barcelona-Mora la Nova-Caspe-Zaragoza.

En ambas líneas se están impulsando a cargo de Adif, además, actuaciones para impulsar el tráfico ferroviario de mercancías, como ampliación de vías de apartado y gálibos de túneles y pasos superiores.



Con estos estudios se analizarán distintas posibilidades de actuación para paliar la problemática actual y futura, como incremento de kilómetros a realizar, inversión de la marcha o ruptura de carga, incluyendo un posible itinerario directo, sin pasar por Zaragoza, que permita la conexión con Pau-Canfranc, estimando la inversión económica y la programación temporal de esas actuaciones.

En concreto, según se detalla en los pliegos de la licitación, se analizarán, al menos, tres alternativas con las distintas posibilidades de actuación.

- Alternativa 0, iniciativa de mínimos, que consistiría en identificar o implementar una instalación de carga/descarga y/o transbordo de mercancías en el entorno de Zaragoza con el objetivo de posibilitar la continuidad de los tráficos internacionales que bajen de Canfranc por la red de ancho ibérico existente hasta Catalunya.
- La Alternativa 1 consiste en analizar la implementación de un espacio de carga, descarga y transbordo de mercancías en el entorno de Tardienta (Huesca) y, a partir de ahí, los tráficos continuarían hacia Barcelona por ancho ibérico por la línea Tardienta-Lleida-Sant Vicenç de Calders.
- La Alternativa 3, la más ambiciosa, consistiría en llevar las mercancías directamente en ancho estándar sin ruptura de carga desde Canfranc hasta el Corredor Mediterráneo. Para ello, habría que analizar la viabilidad de implementar ancho estándar en la relación Zaragoza-San Vicenç de Calders.

El alcance de este trabajo será el desarrollo de los estudios preliminares con el grado de detalle necesario y suficiente para permitir la toma de decisiones sobre las alternativas de actuación más idóneas para ese itinerario ferroviario de mercancías.

El estudio queda englobado en el proyecto con financiación del Mecanismo Conectar Europa (CEF) para la reapertura de la línea Pau-Canfranc. titulado: "PCZ 2022: Bridging the cross border missing link between FR & SP: Pau-Canfranc-Zaragoza".

Los estudios están en línea con la iniciativa "Mercancías 30", que busca potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, para impulsar la descarbonización y



sostenibilidad del transporte. No en vano, el ferrocarril contribuye a la movilidad sostenible desde el punto de vista social, económico y ambiental. Así, la actuación responde a los objetivos de la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada 2030, encaminada a mejorar la cohesión social, el crecimiento económico y a solventar los problemas de movilidad de la ciudadanía.



Situación de partida del estudio



* RAF: Red Arterial Ferroviaria

