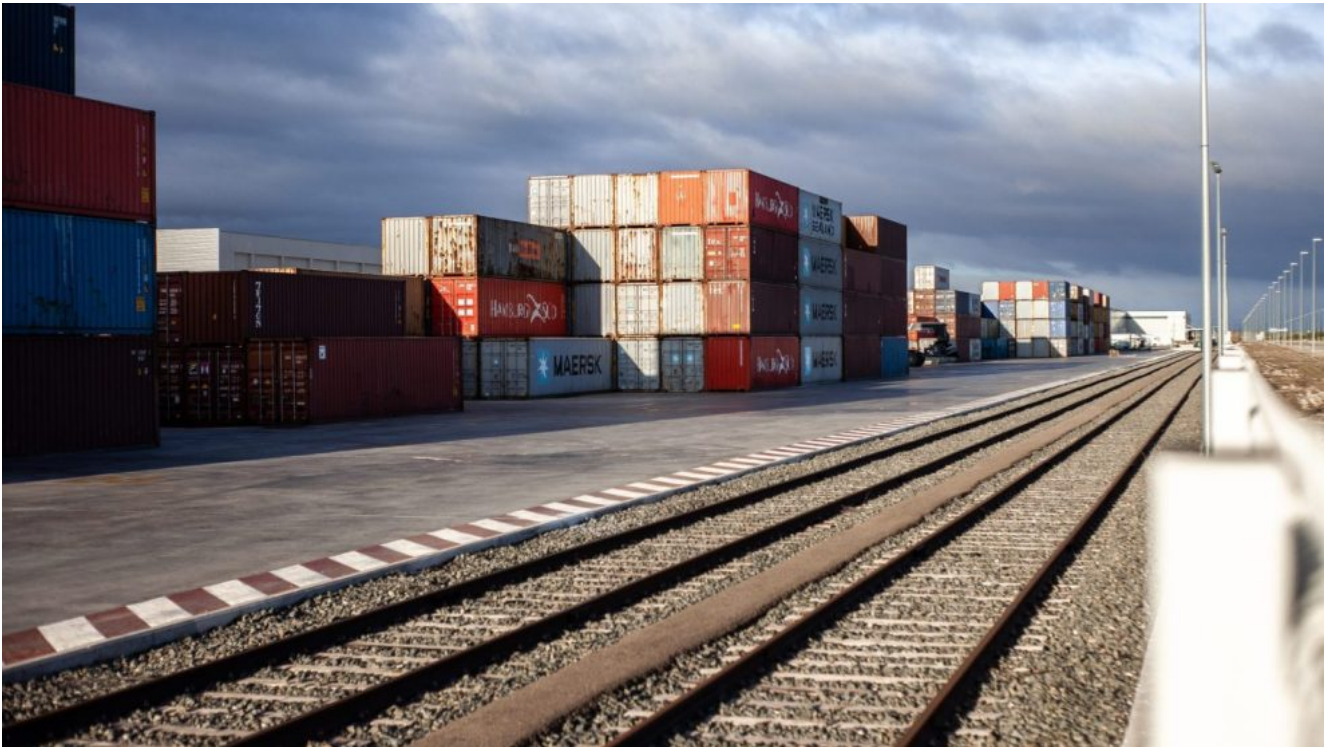


Transportes opta por duplicar las vías en ancho mixto para conectar Canfranc con Plaza



El ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha dado la aprobación definitiva al estudio informativo que pone las bases de la conexión ferroviaria en ancho estándar entre la línea transfronteriza Zaragoza-Canfranc-Pau y la plataforma logística aragonesa de Zaragoza Plaza. La resolución sigue a los trámites que dieron por buena la evaluación ambiental de las actuaciones y a un periodo de exposición pública, ambos en 2023, y establece una guía de actuaciones concreta para aumentar la circulación de trenes de mercancías en ancho estándar e ibérico entre la línea y la plataforma logística de la capital aragonesa. El ministerio ha optado por la «alternativa B» de entre las dos que se proponían, que aboga por establecer ancho mixto y duplicarlo en todo el trazado, en vez de duplicar sólo el ancho estándar. Las obras se realizarán bajo una inversión de Adif de 160,2 millones de euros.

El siguiente paso en esta conexión ferroviaria será la elaboración del proyecto constructivo definitivo. Esta actuación, además, se enmarca en el plan del Gobierno para reabrir la conexión transfronteriza ferroviaria entre Aragón y

Francia a través de Canfranc-Pau, un proyecto que está en marcha desde 2022.

La actuación que se ha aprobado finalmente «tiene unos 21 kilómetros de longitud y abarca desde el ramal del nudo de Miraflores», donde hay el enlace con la línea de Canfranc, hasta el centro logístico, señala el ministerio encabezado por Óscar Puente. Contempla que «en aquellos trayectos en los que ya se dispone actualmente de vía doble de ancho ibérico» se realice «el cambio a ancho mixto de una de las vías», y en los trayectos en donde existe actualmente vía única se duplique el carril con otra vía de ancho mixto. Ello debería «permitir a corto plazo aumentar la capacidad para la circulación de trenes de mercancías en los corredores transeuropeos que atraviesan Zaragoza», apunta el ente ministerial, mientras que a medio plazo «contribuirá al restablecimiento de las circulaciones internacionales de viajeros y de mercancías entre Zaragoza y Pau (Francia)».

La otra alternativa que se postuló a información pública sólo contemplaba duplicar la posibilidad de circular en ancho estándar, cambiando una vía de ancho ibérico a mixto en aquellos tramos donde ya existen dos carriles en ibérico, y añadiendo la vía en ancho únicamente internacional en aquellos en los que solo hay vía única. Así, la propuesta buscaba «separar totalmente los tráfico de mercancías en ancho estándar de los que circulan en ancho ibérico en el trayecto donde se produce la duplicación», apunta el documento sometido a información pública. Por contra, la alternativa elegida se centra en que «los trenes en ambos anchos puedan circular de forma continua» a lo largo de todos los tramos entre el nudo de Miraflores y Zaragoza Plaza.

El proyecto también incluye la renovación de las vías existentes en ancho mixto. Según reza el comunicado emitido por Transportes, «ello se ha planteado manteniendo siempre que ha sido posible los mismos parámetros en planta y alzado de las vías de ancho ibérico existentes en la red arterial ferroviaria de Zaragoza, sin afectar a la plataforma existente ni ejecutar obras de infraestructura nueva». Asimismo, «las duplicaciones de vía se plantean como norma general ampliando la plataforma existente».

Por otro lado, las obras también abordarán una renovación de la estación de mercancías de La Cartuja, situada a las afueras de la capital aragonesa y en el trazado que discurre hacia Barcelona. Se modificará donde sea necesario la longitud de las vías existentes y se reconfigurará la terminal para «favorecer la explotación y versatilidad entre trenes que usen diferentes anchos de vías».