

## RESUMEN DOSSIER CONJUNTO

"Superando las conexiones perdidas entre España y Francia:  
estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria  
transfronteriza Pau-Zaragoza"

**Título de la Acción:** Superando las conexiones perdidas entre España y Francia:  
estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza

**Convocatoria de Ayudas:** Mecanismo Conectar Europa 2016, Programa ANUAL  
– Convocatoria General –.

**Prioridad de la Convocatoria:** Proyectos de la Red Básica y de la Red Global.

**Sub-prioridad de la Convocatoria:** Ferrocarril.

**Tipo de Propuesta:** Estudios.

**Fecha de inicio/ fin:** 01/07/2017 – 31/12/2020

### Socios:

- Région Nouvelle Aquitaine;
- SNCF- Réseau;
- Gobierno de Aragón;
- Ministerio de Fomento;
- ADIF.

### Entidades Afiliadas:

- Plataforma Logística de Huesca “PLHUS”;
- Fundación Transpirenaica.

### Información Financiera:

**Coste Total:** 14.710.000,00€

**Financiación solicitada en el Marco del Mecanismo Conectar Europa:**  
7.355.000, 00€, aplicando la tasa máxima de cofinanciación del 50% para  
estudios.

## **Alcance y objetivos de la Acción propuesta**

La Acción propuesta consiste en un conjunto de estudios con la madurez necesaria para la rehabilitación y mejora de la sección ferroviaria transfronteriza entre Pau-Canfranc-Zaragoza con el fin de permitir su reapertura para el tránsito internacional de pasajeros y de mercancías. El Proyecto Global supondrá la puesta en funcionamiento de un tercer paso ferroviario transfronterizo a través de los Pirineos, ofreciendo una ruta alternativa a los pasos fronterizos costeros para conectar mejor la Península Ibérica a la RTE-T, contribuyendo además al cambio modal de la carretera al ferrocarril.

El objetivo principal de la acción es preparar los procedimientos de diseño y autorización necesarios para la ejecución de las obras tanto en la sección ferroviaria española como en la francesa. Además, se plantea el desarrollo de toda una serie de actividades horizontales que tienen por objeto la puesta en marcha de una estructura organizativa común para mejorar la cooperación internacional, así como el desarrollo de modelos de financiación y conceptos operativos adecuados. Y lo que es más aun, las actividades horizontales tienen por objeto la creación de una convergencia entre los procedimientos de planificación a ambos lados de la frontera, con el fin de garantizar la interoperabilidad técnica de la sección transfronteriza y ajustar el calendario para su implementación.

A fin de garantizar el buen funcionamiento de la red, la Acción propuesta también cubrirá el acceso a las Plataformas Logísticas de PLAZA en Zaragoza y PLHUS en Huesca para servicios interoperables de transporte de mercancías.

- Proyecto Constructivo para la construcción de un acceso ferroviario directo a la Plataforma Logística PLHUS en Huesca.

## **Finalidad de la Acción propuesta**

La Acción propuesta tiene como finalidad la reapertura de la Línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza.

Para permitir el restablecimiento total de los tráficos entre la Comunidad Autónoma de Aragón y la Région Nouvelle-Aquitaine, es necesario modernizar las infraestructuras ferroviarias a ambos lados de la frontera, estableciendo el ancho estándar internacional, de manera que sea posible la circulación de trenes de mercancías y de pasajeros directos entre Zaragoza y Pau. Es necesario aún llevar a cabo determinadas obras:

- **Del lado francés**, se tiene que proceder a la renovación completa de la vía y de las estructuras entre Bedous y la entrada del túnel ferroviario de Somport (25 km). También se debe rehacer la vía férrea en el túnel e instalar equipos de seguridad que permitan garantizar la seguridad reciproca

permanente de los túneles ferroviario y carretero de Somport. Los estudios se llevarán a cabo en el marco de una acción futura, fuera de la Acción propuesta (después de 2020), en función de los resultados de los estudios que se llevarán a cabo en el marco del proyecto Canfraneus II (financiado por el FEDER).

- **Del lado español**, es necesario rehabilitar la vía y las estructuras en aquellas partes de la línea que no han sido modernizadas, alrededor de 90 Km, estableciendo ancho UIC. Es también necesario completar las instalaciones ferroviarias y permitir su integración y explotación en la gestión de los flujos de pasajeros y de mercancías de la línea ferroviaria internacional Pau-Canfranc- Zaragoza.
- Finalmente, **en toda la línea** entre Pau y Zaragoza, se procederá a la modernización y armonización técnica de las instalaciones ferroviarias (ancho, gálibos, apartaderos...) y de los equipos de señalización necesarios para la interoperabilidad este eje internacional, y prever la electrificación.

## Entregables

La Acción tendrá como resultado los siguientes entregables:

- Plan de Gestión del proyecto, y plan de difusión y comunicación.
- Establecimiento de estructuras organizativas comunes.
- Identificación de modelos y fuentes de financiación adecuadas.
- Desarrollo de CBA (análisis coste-beneficio) para el Proyecto Global.
- Estudios de Convergencia para garantizar la interoperabilidad de la línea ferroviaria.
- Estudio preliminar de diseño para la sección Pau-Somport.
- Estudio de evaluación del impacto de la sección Pau-Somport.
- Estudio socioeconómico de la sección Pau-Somport.
- Estudios preliminares de diseño para la modernización y preparación de la futura explotación de la sección Zaragoza-Canfranc (incluido el acceso a PLAZA).
- Proyectos Constructivos detallados para la modernización y preparación de la futura explotación de la sección Zaragoza-Canfranc (incluido el acceso a PLAZA).

## Actividades propuestas

### 1. GESTIÓN DEL PROYECTO, COORDINACIÓN Y DIFUSIÓN (ES & FR)

---

**Responsable de la Actividad:** Région Nouvelle Aquitaine

Socios participantes: Région Nouvelle Aquitaine, SNCF-R, Ministerio de Fomento, Gobierno de Aragón y ADIF

**Fecha Inicio / fin:** 01/07/2017-31/12/2020

**Coste total:** 940.000,00€

**Resumen de la Actividad:**

Esta actividad movilizará a los socios del proyecto con la finalidad de implicarlos, de coordinar sus acciones (en España y Francia) y de establecer las herramientas y los procesos de control y supervisión para la puesta en marcha de las diversas Actividades previstas en el marco del proyecto.

Por otra parte, esta actividad pretende asegurar la difusión del proyecto y la comunicación sobre el apoyo europeo concedido.

Se prevé:

- la realización de los soportes de comunicación necesarios,
- la celebración de un seminario para dar a conocer, en particular a los profesionales del sector y a las instituciones nacionales y europeas, las conclusiones de las diferentes actividades,
- la elaboración de un dossier de prensa,
- la creación de una página web especialmente dedicada a este proyecto que permita ofrecer información actualizada y sensibilizar al público en general.

**Descripción de la Actividad:**

- Coordinación del consorcio del proyecto y gestión y monitorización de la implementación del Convenio de subvención (Gestión de proyectos europeos).
- Gestión del proyecto para la puesta en marcha de las Actividades.
- Preparación de los Procedimientos de Contratación, Licitaciones, y Gestión de los contratos.
- Comunicación y difusión.

**2. DESARROLLO DE MODELOS ADECUADOS DE FINANCIACIÓN & ESTRUCTURAS ORGANIZATIVAS (ES & FR)**

---

**Responsable de la Actividad:** Région Nouvelle Aquitaine

Socios participantes: Région Nouvelle Aquitaine, SNCF-R, Ministerio de Fomento, Gobierno de Aragón y ADIF

**Fecha Inicio / fin:** 01/07/2017-31/12/2020

**Coste total:** 230.000,00€

**Resumen de la Actividad:**

Esta actividad tiene como objetivo definir y poner en marcha una estructura organizativa (ej. AECT, AEIE...) entre los socios españoles y franceses, e identificar las fuentes de financiación que pueden mobilizarse para lograr la reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza.

**Descripción de la Actividad:**

- Establecimiento de una estructura organizativa adecuada para la puesta en marcha del proyecto transfronterizo que permita reagrupar y coordinar las acciones de los miembros (ej. AEIE o AECT).
- Identificación de las potenciales fuentes de financiación y modelos de financiación adecuados para la puesta en marcha del Proyecto Global (ej. MCE, instrumentos financieros BEI...).
- Desarrollo de un Análisis Coste-Beneficio (CBA) para el Proyecto Global.
- Analizar las diferentes opciones en cuanto a modelos de explotación posibles para la línea reabierta (por los operadores ferroviarios nacionales, por operadores privados, etc.) y evaluar su pertinencia para el conjunto del Proyecto Global y sus impactos, en particular, en términos presupuestarios. Estos elementos se utilizarán en particular en el marco de los Estudios preliminares (AVP).

**3. ESTUDIOS DE CONVERGENCIA PARA GARANTIZAR LA INTEROPERABILIDAD DE LOS TRÁFICOS TRANSFRONTERIZOS (ES & FR)**

---

**Responsable de la Actividad:** Ministerio de Fomento

Socios participantes: Ministerio de Fomento, SNCF-R

**Fecha Inicio / fin:** 01/07/2017-30/09/2018

**Coste total:** 1.040.000,00€

**Resumen de la Actividad:**

La actividad "Convergencia" tiene como finalidad definir una base y unos objetivos de trabajo comunes para asegurar la realización de las obras que garanticen una explotación interoperable y sin interrupciones de un extremo a otro de la línea reabierta, tanto en la red española como en la francesa.

Esta actividad tiene dos objetivos:

1. Garantizar la convergencia en materia de especificaciones técnicas, de interoperabilidad y la aplicación de las obligaciones técnicas exigidas en el Reglamento RTE-T.
2. Garantizar la convergencia de los análisis, en materia de estudios de mercado, de previsiones de tráfico, de evaluación de impactos socioeconómicos.

Se realizarán 2 sub-actividades:

- Convergencia en materia de estudios comerciales y de explotación: estudios de tráfico y previsiones sobre la totalidad de la línea, estudio transfronterizo de mercado, previsión de tráfico transfronterizo, estudios comunes de explotación internacional (surcos, material rodante...), estudio de impacto socioeconómico transfronterizo.
- Convergencia en materia de especificaciones técnicas: gálibos, carga por eje, longitud de los convoyes, estudios preliminares de electrificación de la Línea entre Huesca y Pau, estudios de señalización ERTMS...

#### **Descripción de la Actividad:**

Con objeto de avanzar al unísono, garantizar la fluidez de los intercambios, contar con una visión conjunta y finalmente desembocar en una fecha común para la puesta en servicio de la línea, se planificará y coordinará la realización de los estudios técnicos entre la parte española (desde la entrada en el túnel hasta Zaragoza) y la parte francesa (entre Pau y la entrada del túnel de Somport).

Las reflexiones relativas al tramo internacional (túnel de Somport) se efectuarán en el marco del proyecto Canfrancus II, financiado por el fondo FEDER.

#### **4. ESTUDIOS PRELIMINARES RELATIVOS A LA SECCIÓN PAU- SOMPORT (FR)**

**Responsable de la Actividad:** SNCF-R

Socios participantes: SNCF-R, Région Nouvelle Aquitaine

**Fecha Inicio / fin:** 01/07/2017-31/12/2020

**Coste total:** 9.020.000,00€

#### **Resumen de la Actividad:**

Esta actividad afecta de manera específica a la parte francesa de la línea. Aun queda mucho trabajo por realizar, en especial:

- renovación completa de la vía y estructuras entre Bedous y la entrada al túnel ferroviario en Abel de Forges (25km).
- el establecimiento de una nueva señalización estándar europeo (ERTMS) y, eventualmente, electrificación, a priori a 25Kv.

Estas obras serán definidas en función de la futura explotación y de los futuros servicios ferroviarios que deberán ser eficientes y competitivos. El estudio preliminar permitirá de esta manera definir la planificación necesaria para la reanudación de las operaciones entre Pau y Zaragoza, en función del estado de las

diferentes secciones. En este contexto, esta actividad tiene como objetivo clarificar y actualizar los resultados de los estudios ya realizados.

**Descripción de la Actividad:**

- Recogida de datos: diagnóstico técnico de la línea (sección Bedous-Somport).
- Diseño de electrificación (sección Pau-Somport).
- Diseño de plataforma (sección Bedous-Somport).
- Diseño de apartaderos (sección Pau-Somport).
- Análisis de riesgos y diseño de las medidas de seguridad (sección Pau-Somport).
- Diseño de interoperabilidad incl. la señalización y ERTMS (sección Pau-Somport).
- Diseño del trazado de conformidad con las previsiones de tráfico (sección Pau-Somport).
- Plan de mantenimiento y renovación (sección Pau-Somport)

**5. EVALUACIÓN DE IMPACTO EN LA SECCIÓN PAU-SOMPORT (FR)**

---

**Responsable de la Actividad:** SNCF-R

Socios participantes: SNCF-R

**Fecha Inicio / fin:** 01/11/2018-31/12/2020

**Coste total:** 350.000,00€

**Resumen de la Actividad:**

De conformidad con el artículo R.122-2-2-I del Código de Medio Ambiente (modificado por Decreto N ° 2016-1110 de 11 de agosto de 2016 que permite la transposición al derecho francés de la Directiva N° 2011/92 / UE), el proyecto de reapertura de la línea ferroviaria entre Pau y Canfranc será objeto de un estudio de impacto y por tanto a consulta pública.

La evaluación de impacto tiene como objetivo evaluar los efectos, directos e indirectos, temporales y permanentes, de la infraestructura sobre el medio ambiente en sentido amplio ("el equilibrio armonioso de la población que reside en las zonas urbanas y rurales").

**Descripción de la Actividad:**

- Resumen no técnico.
- Descripción del Proyecto: que incluya información sobre su emplazamiento, características físicas del conjunto del proyecto y una estimación de los tipos y cantidades de residuos.

- Descripción de aspectos pertinentes del estado actual del entorno y de su evolución en caso de implantarse el llamado “escenario de referencia”, y una visión global de la probable evolución del entorno en caso de no realizarse el proyecto.
- Descripción de las incidencias que el proyecto pudiera generar en el entorno
- Descripción de las incidencias negativas que el proyecto pudiera provocar en el medio ambiente
- Descripción de las principales alternativas estudiadas.
- Descripción de las medidas para evitar o compensar los efectos adversos del proyecto.

## **6. ESTUDIOS SOCIOECONOMICOS EN LA SECCION PAU-SOMPORT (FR)**

---

**Responsable de la Actividad:** SNCF-R

Socios participantes: SNCF-R, Région Nouvelle Aquitaine

**Fecha Inicio / fin:** 01/07/2019-31/12/2020

**Coste total:** 230.000,00€

### **Resumen de la Actividad:**

La evaluación socio-económica tiene por objeto evaluar el impacto de la infraestructura en la vida económica y social de las zonas en cuestión.

En tanto que proyecto de infraestructura de transporte ferroviario sujeto a Aprobación Ministerial y cuyo importe de inversión supera los 23 millones de euros, el proyecto está sujeto a una evaluación económica y social. Este estudio se adjuntará a los dossiers de encuestas, y por lo tanto se llevará a cabo en paralelo a la evaluación de impacto.

Ya se han realizado los primeros estudios socioeconómicos, particularmente en el marco de la reapertura de la sección Oloron-Bedous.

Esta actividad tiene como objetivo lograr un estudio socio-económico adaptado al proyecto de restablecimiento de los tráficos entre Pau y el túnel de Somport.

### **Descripción de la Actividad:**

- Análisis socioeconómico / diagnóstico.
- Estudio de tráfico / previsión.
- Balance socioeconómico.

## **7. ESTUDIOS PRELIMINARES PARA LA MODERNIZACIÓN Y PREPARACIÓN DE LA FUTURA EXPLOTACIÓN DE LA SECCIÓN ZARAGOZA – CANFRANC (ES)**

---

**Responsable de la Actividad:** Ministerio de Fomento



Socios participantes: Ministerio de Fomento, ADIF

**Fecha Inicio / fin:** 01/03/2018-31/04/2019

**Coste total:** 700.000,00€

**Resumen de la Actividad:**

El objeto del estudio es identificar y definir todas las actividades necesarias para la modernización del tramo entre Canfranc y Zaragoza (ej. ancho estándar, ERTMS, etc.) para permitir los tráficos transfronterizos interoperables tanto de viajeros como de mercancías.

El resultado esperado identificará la opción de desarrollo más adecuada con el fin de implementar las necesidades previstas, tal y como se identifiquen en la actividad 3.

Este trabajo analizará de manera global todo el tramo indicado y servirá de base para el desarrollo de los posteriores estudios detallados (proyectos constructivos previstos en la actividad 8) que definan las actuaciones con el detalle suficiente para la contratación de las obras.

Asimismo, este trabajo que comprende todas las actuaciones debería servir de base para las tramitaciones ambientales y de consulta pública que pudieran ser necesarias.

Esta actividad está basada en los resultados de la Actividad 3 en la que se definirán las especificaciones técnicas de la infraestructura y las condiciones de explotación previstas.

Está previsto dividir el estudio en dos tramos:

**Tramo Huesca-Canfranc**

Necesidad de adecuación de la infraestructura a la carga por eje prevista.

- Comprobación y adecuación de la línea, en su caso, a los gálibos previstos. Análisis específico de gálibos sobre la posible electrificación de la línea.
- Adecuación de los apartaderos a la funcionalidad prevista (distancia entre ellos y longitudes de apartado).
- Análisis de pasos a nivel y construcción de nuevos pasos a distinto nivel.
- Comprobación de la geometría de la infraestructura y posibles actuaciones sobre la misma.
- Subsanación de deficiencias de plataforma.
- Renovación integral de superestructura, incluyendo su cambio de ancho.
- Definición de nuevas instalaciones de seguridad y de comunicaciones

## **Tramo Zaragoza-Huesca**

Para garantizar el buen funcionamiento de la red ferroviaria, es necesario garantizar la accesibilidad de los servicios de transporte de mercancías en ancho UIC estándar a la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA).

Este es un tramo en el existen circulaciones transversales y radiales, internacionales y nacionales, por lo que además de los aspectos señalados para el tramo Huesca-Canfranc será necesario tener en consideración las interferencias entre estos tipos de tráfico.

Una vez definido el conjunto de posibles actuaciones a realizar en ambos tramos, y en función del resto de parámetros a considerar (financiación disponible, calendario de reapertura, posibilidad de afectar a los tráfico actuales, etc.) se definirán el conjunto de actividades precisas para completar la actuación, seleccionando los diferentes proyectos constructivos a redactar.

### **Descripción de la Actividad:**

- Actualización de los estudios de 2006 de acuerdo con los nuevos requisitos para las futuras explotaciones.
- Actualización de la sección Huesca-Canfranc.
- Actualización de la sección Zaragoza-Huesca.
- Accesibilidad a la plataforma logística PLAZA en Zaragoza.

## **8. PROYECTOS CONSTRUCTIVOS PARA LA MODERNIZACIÓN Y PREPARACIÓN DE LA FUTURA EXPLOTACIÓN DE LA SECCIÓN ZARAGOZA – CANFRANC (ES)**

---

**Responsable de la Actividad:** ADIF

Socios participantes: ADIF

**Fecha Inicio / fin:** 01/01/2019-31/12/2020

**Coste total:** 2.080.000,00€

### **Resumen de la Actividad:**

El objeto de esta actividad es suministrar los documentos (estudios preliminares/proyectos constructivos) que permitan la definición completa de las obras a acometer así como la documentación necesaria para la posterior contratación de las obras (fase siguiente en el Proyecto Global).

En principio, y teniendo en cuenta el calendario de las actuaciones previstas en la parte francesa, se prevé realizar en primer lugar la renovación completa de la línea Huesca-Canfranc (a partir de la actualización de los proyectos constructivos redactados en el año 2006) y proyectar de manera independiente las actuaciones de cambio de ancho y de acceso en ancho estándar a la Plataforma Logística de

Zaragoza, PLAZA, aunque este aspecto se analizará en el estudio a redactar en la actividad 8.

**Descripción de la Actividad:**

- Actualización de los estudios de 2006 de acuerdo con los nuevos requisitos para las futuras explotaciones.
- Actualización de la sección Huesca-Canfranc.
- Actualización de la sección Zaragoza-Huesca.
- Accesibilidad a la plataforma logística PLAZA en Zaragoza.

**9. PROYECTO CONSTRUCTIVO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN ACCESO FERROVIARIO DIRECTO A LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE HUESCA “PLHUS” (ES)**

---

**Responsable de la Actividad:** Gobierno de Aragón

Socios participantes: Gobierno de Aragón / Plataforma Logística de Huesca “PLHUS”

**Fecha Inicio / fin:** 01/03/2018-31/12 2018

**Coste total:** 120.000,00€

**Resumen de la Actividad:**

Actualización del proyecto constructivo redactado en 2009 que tenía como finalidad la construcción de un apartadero ferroviario entre la variante de Huesca y la Plataforma Logística de Huesca “PLHUS”.

La actualización del Proyecto constructivo permitirá definir las obras necesarias para dotar a PLHUS de un acceso ferroviario desde la variante ferroviaria de Huesca que permita operar desde dos plataformas de carga y descarga de contenedores. El estudio servirá para preparar las especificaciones técnicas requeridas para la posterior contratación de las obras (fase posterior en el Proyecto Global).

La construcción del Apeadero permitirá dotar a la línea de una conexión ferroviaria con los principales centros logísticos, cadenas de suministro y estaciones sin interrupciones en la frontera. Ello tendrá como resultado la mejora exponencial de los niveles de rendimiento facilitando intermodalidad del transporte, permitiendo por tanto la construcción de un sistema de transporte eficiente para los servicios de transporte de mercancías intermodales basados en la mejor combinación entre los distintos modos de transporte. Por último, esta actividad dinamizará los intercambios económicos de las zonas por las que atraviesa la Línea Ferroviaria internacional Pau.-Canfranc-Zaragoza sea más dinámica.

En la actualidad la Línea Ferroviaria internacional Pau-Canfranc Zaragoza en su tramo español se encuentra operativa. Los tráficos de pasajeros y de mercancías no se han vistos interrumpidos y algunos tramos de la Línea han sido actualizados en los últimos años.

En el primer tramo de 94 km entre Zaragoza y la variante de Huesca coexisten dos vías hasta Tardienta, una de ancho internacional (1,435m) electrificada y otra de ancho ibérico (1,668m) ambas electrificadas a 25.000V corriente alterna y 3.000V corriente continua respectivamente. Entre Tardienta y Huesca existe una sola vía equipada con 3 carriles, que permite circulaciones en los dos anchos, electrificada a 25.000V, corriente alterna.

La variante ferroviaria de Huesca, puesta en servicio en 2007, es una infraestructura que enlaza las líneas Tardienta –Huesca y Huesca – Canfranc, de forma a través de ella que se puede realizar el itinerario Tardienta – Canfranc evitando el paso por la ciudad de Huesca. Se trata de un tramo de unos 10 km en vía única sin electrificar y ancho ibérico, con vía sobre balasto y traviesa polivalente en previsión de un futuro cambio de ancho al estándar UIC.

La nueva variante ferroviaria de Huesca, incluye un PAET que está situado junto a la zona prevista para la ubicación del apartadero de mercancías de la plataforma logística PLHUS.

La buena disponibilidad de comunicaciones que tiene Huesca, le permite gestionar la logística con grandes facilidades para el transporte intermodal, y por ello es creada la Plataforma Logística Huesca Sur (PLHUS), incluida en la Red Transeuropea de transporte RTE-T como terminal ferroviaria.

Como quiera que las obras no incluían la ejecución de las infraestructuras ferroviarias de conexión con la Línea Ferroviaria Internacional Pau-Canfranc-Zaragoza -, se procedió por parte de ésta al encargo de la redacción de Proyecto Constructivo que definiera las obras e instalaciones necesarias. El proyecto fue redactado en 2009 y si bien es válido en su práctica totalidad, para que PLHUS quede integrada en la operativa ferroviaria del tráfico Internacional, es necesario realizar las siguientes modificaciones:

- Las obras e instalaciones necesarias para disponer de vías de estacionamiento y de maniobra con una longitud útil mínima de 750 metros;
- prolongar la vía 5 mango para que disponga de una longitud útil mínima de 800 metros;
- las adaptaciones requeridas por las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, y de Seguridad, que deban aplicarse al conjunto de la Línea Ferroviaria Internacional Pau- Canfranc- Zaragoza. (en relación con la Actividad 3).

**Descripción de la Actividad:**

- Actualización del proyecto constructivo de 2009 de acuerdo con los nuevos requisitos para las futuras explotaciones, incluyendo:
  - o Las obras e instalaciones necesarias para disponer de vías de estacionamiento y de maniobra con una longitud útil mínima de 750 metros;
  - o prolongar la vía 5 mango para que disponga de una longitud útil mínima de 800 metros;
  - o las adaptaciones requeridas por las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y de Seguridad, que deban aplicarse al conjunto de la Línea Ferroviaria Internacional Pau- Canfranc- Zaragoza. (en relación con la Actividad 3).