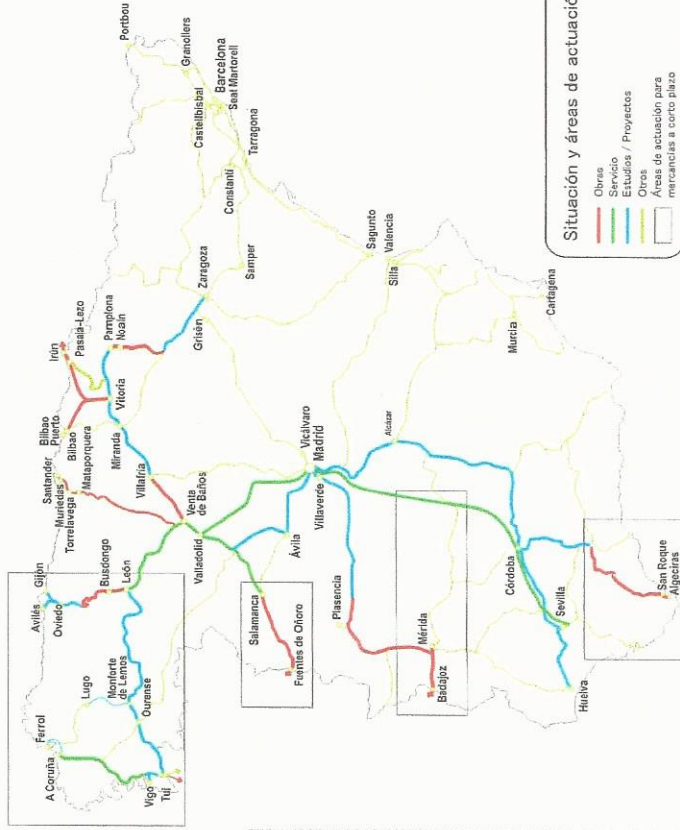


Concebido para tráfico mixto, el Corredor Atlántico representa una oportunidad única para el impulso al transporte de mercancías por ferrocarril. Centro Logístico de Villaverde, en Madrid.

Impulso al Corredor Atlántico: Principales actuaciones para el periodo 2019-2025

El Corredor Atlántico es un ambicioso proyecto europeo, actualmente en desarrollo, para establecer una infraestructura ferroviaria apta para viajeros y mercancías que conectará los puertos de la fachada atlántica con el interior de nuestro país y con el resto de Europa. En España, Adif está al frente de esta gran iniciativa, para cuyo impulso ha establecido una serie de trayectos prioritarios para el periodo 2019-2025, especialmente centrados en la zona oeste del país, y ha planificado un conjunto de actuaciones para su adecuación y mejora.



DEPARTAMENTO DE CARTOGRAFÍA DE LA FUNCIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Incluido en la red básica de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), el Corredor Atlántico constituye uno de sus mayores retos para Adif, tanto a nivel de programación como de ejecución. La infraestructura se conforma a partir de la mejora de líneas convencionales ya existentes, así como de nuevos trazados de alta velocidad construidos o en ejecución, como los túneles de Pajares o la Y vasca.

Si bien el Corredor está concebido para tráfico mixto, representa una oportunidad única para el impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, sobre todo para los territorios que atiende y la competitividad de sus industrias. En este caso, las comunidades autónomas que se verán beneficiadas por el Corredor Atlántico y la conexión con Europa son Galicia, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Andalucía, País Vasco, Castilla-La Mancha, Madrid y Cantabria.

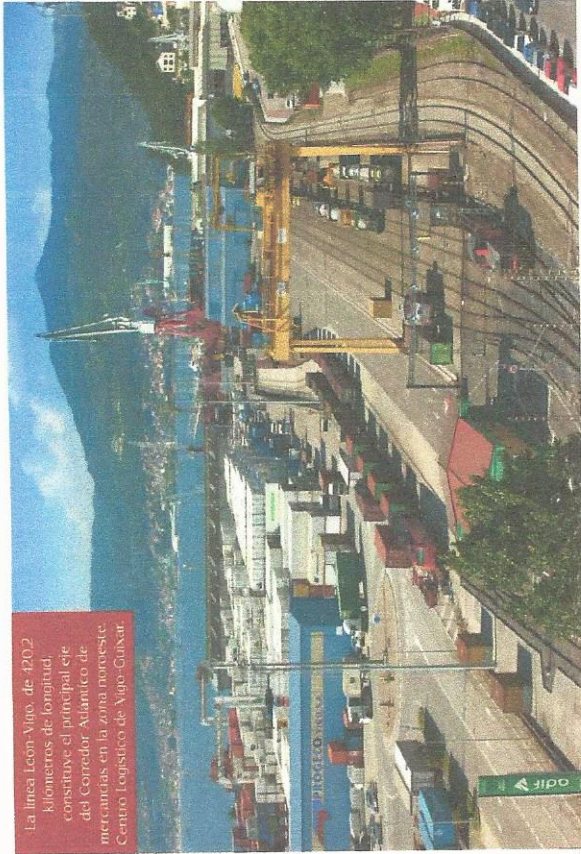
En nuestro país, los principales nodos del Corredor Atlántico son Algeciras, Bobadilla, Madrid, Valladolid, Vitoria y Bilbao. En cuanto a las conexiones transfronterizas, el Corredor enlaza con Portugal — con Sines/Lisboa y Oporto/Aveiro — y con Francia —

con Burdeos. No obstante, España ha planteado una propuesta de modificación para la incorporación al mismo de nuevos nodos, que serían Huelva, Sevilla, Cádiz, León, Ourense, Vigo, A Coruña, Gijón y Zaragoza, y actualmente, se está definiendo la postura común sobre dicha modificación.

Tras el impresionante despliegue de la red de alta velocidad en España en el último cuarto de siglo, emblema del salto al ferrocarril del siglo XXI, ahora el esfuerzo inversor se centra en cubrir otras necesidades que la sociedad demanda y para las que el tren se configura como opción preferente por sus características propias.

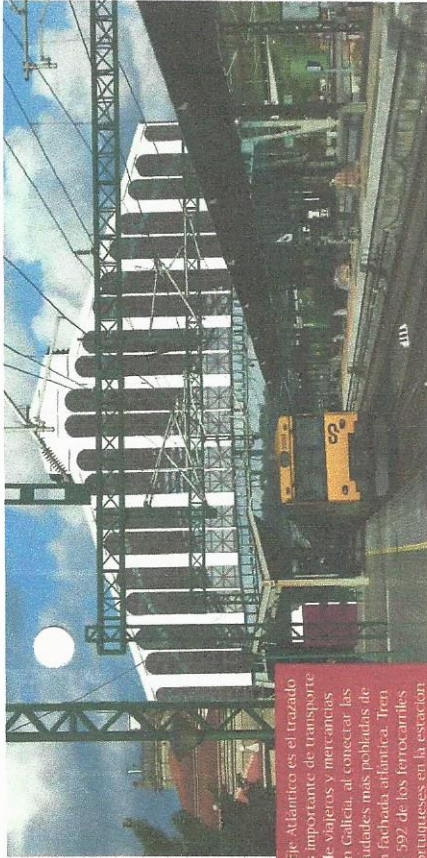
En este contexto se enmarca el conjunto de actuaciones programadas por Adif para la mejora y adecuación de la red en el ámbito del Corredor Atlántico para el periodo 2019-2025, algunas en ejecución y otras en planificación o proyecto. Para afrontar todos estos retos, Adif ha desarrollado el Plan Transforma 2020, que se constituye en guía y herramienta básica de la estrategia de gestión para dar respuesta a los actuales desafíos, en base a los tres pilares sobre los que se sustenta: seguridad, servicio y sostenibilidad.

La línea León-Vigo de 420,2 kilómetros de longitud, constituye el principal eje del Corredor Atlántico de mercancías en la zona noroeste. Centro Logístico de Vigo-Guixar.



ADIF

El Eje Atlántico es el trazado más importante de transporte de viajeros y mercancías en Galicia, al conectar las ciudades más pobladas de la fachada atlántica. Tren S-599 de los ferrocarriles portugueses en la estación de Santiago de Compostela.



PAOLO MARTINEZ PEREZ

su adaptación a los requisitos técnicos del Corredor Atlántico, con el objetivo de poder contar, para 2025, con un moderno corredor de mercancías apto para trenes de hasta 750 metros.

Con una inversión estimada de 650 millones de euros, las principales actuaciones proyectadas son la renovación de la superestructura, la racionalización de las estaciones, la ampliación de las vías de apartado a 750 metros, la adecuación de gálibos y la modernización de las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

■ Vigo-A Coruña

El trayecto entre Vigo y Pontevedra, Santiago de Compostela y A Coruña, conocido como Eje Atlántico, de 20,7 kilómetros de longitud, constituye el principal eje de transporte ferroviario de viajeros y mercancías en Galicia, al conectar las ciudades más pobladas de la fachada atlántica.

Puesto en servicio en 2015, el Eje Atlántico dispone de doble vía de ancho ibérico y permite una velocidad máxima de 200 km/h, discurriendo por Vigo, Pontevedra, Vilagarcía de Arousa, Padrón, y Santiago de Compostela.

A esta línea se suman algunos antiguos trazados que se mantienen en servicio con vía única sin electrificar para servicios de proximidad o de carácter industrial. Para mejorar la fiabilidad de estos trenes, así como para homogeneizar la explotación, se están redactando los proyectos para la renovación y electrificación de los mismos, lo que permitirá prescindir del material diésel en Galicia. Para esta actuación, a la que se suma la mejora de las instalaciones de protección civil, se ha previsto una inversión de 70 millones de euros.

■ Actuaciones complementarias

Paralelamente, Adif contempla diferentes obras complementarias al Corredor para mejorar la fiabilidad

Trayectos prioritarios 2019-2025

ZONA NOROESTE

La red gallega está fuertemente condicionada por la propia orografía, el trazado de las líneas y una infraestructura original construida mayoritariamente durante el último cuarto del siglo XIX, con criterios de racionalización de coste. Estas carencias de origen se ven acrecentadas por la elevada pluviosidad propia de la zona, que contribuye a la desestabilización de los taludes y al crecimiento de arbolado en las márgenes de la vía.

Por todo ello, la red convencional de la zona noroeste viene presentando desde hace tiempo incidencias debido al mal estado de la infraestructura y vía. Esto obliga a tomar medidas de mejora de la fiabilidad o limitaciones de velocidad a lo largo de las distintas líneas, que disminuyen sus prestaciones iniciales y penalizan considerablemente la competitividad del transporte ferroviario, especialmente el de mercancías.

Para solucionar estos problemas, Adif ha diseñado un conjunto de actuaciones —algunas en mar-

cha y otras en proyecto— para la mejora de la red en la región, así como para su adaptación a las características técnicas del Corredor Atlántico. A este respecto, de entre todas las líneas de la zona, destaca el eje A Coruña-Vigo-Ourense-León, fundamental para el sector logístico entre el noroeste peninsular con el resto de España y Europa, conectando los principales puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Galicia (Vigo, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y Marín—Pontevedra).

■ León-Vigo

Con 420,2 kilómetros de longitud, la línea constituye el principal eje del Corredor Atlántico de mercancías en la zona noroeste. Supone una de las dos conexiones ferroviarias de Galicia con el centro peninsular y conecta Vigo-Guixar con Redondela, Guillarei, Ourense, Monforte de Lemos, Ponferrada, Astorga y León.

Las actuaciones en este trayecto son de carácter estratégico y tienen como objetivo su adecuación integral según las características técnicas requeridas como parte de los corredores prioritarios de transporte europeos, para mejorar la fiabilidad y competitividad del mismo. Adif está llevando a cabo la redacción de los proyectos que permitirán

y competitividad del tramo A Coruña - Betanzos - Ferrol - Lugo - Monforte, así como para la conexión ferroviaria del puerto de Ferrol y su posible uso como red de proximidad del área metropolitana A Coruña-Ferrol, conectada a la línea de altas prestaciones del Eje Atlántico, el ramal de acceso al puerto de A Coruña, y el tramo Guillarei-Tui.

La actuación en los 245 kilómetros de longitud total que suman estos trayectos de la red convencional gallega supondrá una inversión global estimada de 296 millones de euros. Los principales trabajos se centrarán en la renovación de infraestructura, racionalización de estaciones, ampliación de vías de apartado a 750 metros, adecuación de gálibos, modernización de las instalaciones de seguridad y comunicaciones, y electrificación. Respecto a este último aspecto, Galicia podría convertirse en la primera comunidad autónoma de España con líneas electrificadas exclusivamente a 25 kV (con cambio de tensión en Monforte de Lemos), con la gran ventaja funcional que ello representa.



PAOLO MARTINEZ PEREZ

El conjunto de actuaciones previsto en Galicia la convertirá en la primera comunidad autónoma de España con todas sus líneas electrificadas a 25 kV. Tren de la serie 599 en la estación pontevedresa de Arcoide.

Requisitos de las infraestructuras

Los corredores de la red básica —la Unión Europea define nueve, de los cuales España participa en dos, el Atlántico y el Mediterráneo— se basan en el fomento de la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo coordinado de las infraestructuras y están destinados a mejorar los enlaces transfronterizos europeos, con el año 2030 como horizonte.

Así, todas las infraestructuras que formen parte del Corredor Atlántico tienen que cumplir en 2030 una serie de requisitos: red electrificada, implantación íntegra del ERTMS y, para los trayectos de mercancías, carga por eje de 22,5 Tn, velocidad de línea mínima de 100 km/h y longitud de trenes de 750 metros.

Actualmente, la red ferroviaria española que se integra en este Corredor cumple algunos de dichos requisitos —electrificación, carga por eje y velocidad mínima—, si bien se necesita adaptar la red en dos aspectos, que son la implantación íntegra del ERTMS y la adecuación de la misma para acoger trenes de 750 metros de longitud. Para solucionar estos aspectos, están en marcha sendos planes para el despliegue del sistema europeo de gestión del tráfico y para la adecuación de apartaderos.

En cuanto a la implantación del ancho estándar, no es actualmente un requisito de la red básica europea, si bien se prevé el despliegue progresivo del mismo a medio y largo plazo. Así, en una primera etapa, solo se establecerá para las nuevas infraestructuras especialmente consiguadas para servicios de viajeros en alta velocidad y, en el caso del transporte de mercancías, para el trayecto desde Vitoria hacia Francia a través de la Y vasca.

Entre las principales actuaciones en marcha, se encuentra en licitación el Estudio Informativo para la ejecución del bispás de Betanzos, que permitirá una notable reducción de los tiempos de viaje al eliminarse la inversión de marcha en Betanzos/Infesta de los trenes entre A Coruña y Ferrol.

En el trayecto Lugo-Monforte, ya se está trabajando en los proyectos de mejora y adecuación de la línea, varios de los cuales se encuentran en fase de redacción y alguno en licitación para actuaciones en infraestructura.

En cuanto al trayecto Guiliareí-Tui y a su conexión con la frontera portuguesa, se trabaja de forma coordinada con el administrador ferroviario portugués para poner en marcha la conexión electrificada y las obras se encuentran en licitación.

CONEXIÓN CON ASTURIAS Y CANTABRIA

Al igual que ocurre en la red gallega, las redes asturiana y cántabra, están muy condicionadas por la geografía del entorno, la alta pluviosidad y la antigüedad de la infraestructura.

La adaptación al terreno y las fuertes pendientes obligaron a complicados trazados que dificultarían seriamente posibles actuaciones de mejora y/o ampliación de capacidad de una red deteriorada por el paso del tiempo, en la que confluyen gran número de terraplenes, túneles y trincheras y las deficiencias en los sistemas de drenaje existentes.

León-Pola de Lena

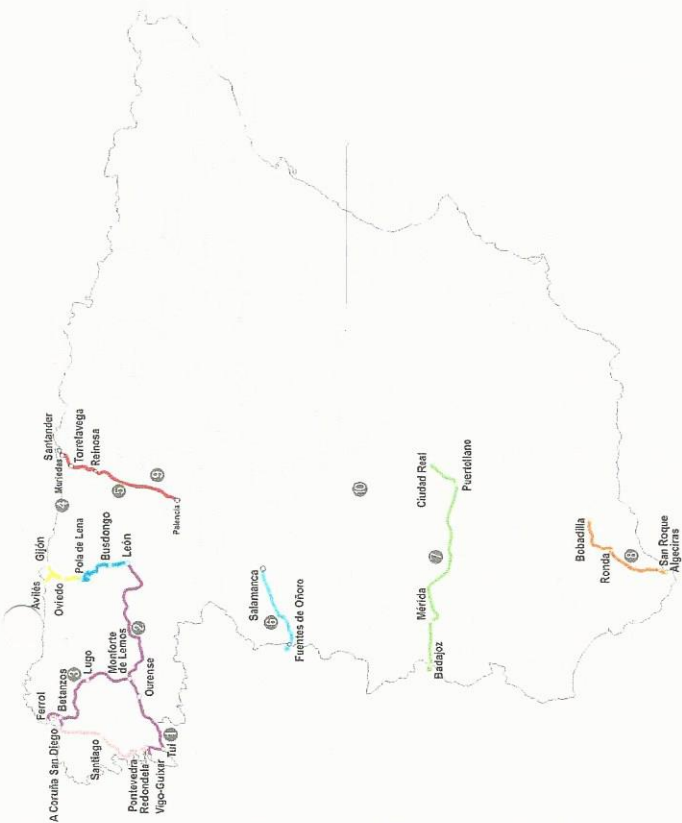
Con una longitud total de 69,9 kilómetros —202 del trazado León-La Robla, en el que se renovará la línea en ancho mixto y se suprimirán los pasos a nivel, y 49,7 de la nueva Variante de Pajares—, este trazado permitirá la conexión de Asturias con la Meseta evitando el paso por el puerto de Pajares, lo que mejorará las condiciones de explotación y los tiempos de viaje. La inversión total en el tramo asciende a 3.750 millones de euros.

En cuanto a la Variante de Pajares, Adif está trabajando para la entrada en servicio de los dos tubos simultáneamente. Los principales contratos ya están adjudicados y se sigue manteniendo el año 2020 como fecha de finalización de trabajos.

La actuación en la Variante está orientada a poder permitir tráfico mixto, para lo que se seleccionó una alternativa de trazado con la vía oeste en ancho ibérico y la vía este en ancho mixto, que aporta una explotación más sencilla y mayor capacidad y robustez en la operación.

Además, la disponibilidad de la vía este en ancho mixto, unido a la existencia de travessas polivalentes en la vía oeste, así como al resto de la configuración de vías de ancho mixto entre León y La Robla, permitirá el futuro incremento del tráfico de ancho estándar con Asturias, a través del cambio de ancho de la vía oeste entre La Robla y Camponarón.

Además de permitir el ancho estándar, la Variante, que supone una reducción de 37 kilómetros respecto al trazado existente, permitirá un incremento



DEPARTAMENTO DE CARTOGRAFÍA DE LA FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Prioridades y principales actuaciones 2019-2025

- | | |
|--|--|
| Zona noroeste | Zona nordeste |
| 1 León-Vigo | 1 Electrificación de conexión con Portugal en Tui y tramos adyacentes del Eje Atlántico |
| 2 Vigo-A Coruña | 2 En León-Vigo: aumento de longitud de trenes y adecuación de galibos |
| 3 Actuaciones complementarias | 3 En Monforte-Ferrol/Coruña: aumento longitud de trenes, adecuación de galibos y electrificación |
| Conexión con Asturias y Cantabria | Conexión Asturias y Cantabria |
| 1 León-Pola de Lena | 1 Acceso Miera-Asturias: aumento de carga y capacidad |
| 2 Pola de Lena-Ciudadas asturianas | 2 Acceso Miera-Cantabria: aumento de longitud |
| 3 Palencia-Santander | Conexión Meseta-Portugal |
| Castilla y León | 1 Acceso Salamanca-Fuentes de Oñoro: electrificación |
| 1 Salamanca-Fuentes de Oñoro | 2 Acceso Mérida-Puertollano: adecuación general, electrificación y nuevas instalaciones |
| Extremadura | Conexión Algeciras |
| 1 Mérida-Puertollano | 1 Tramo Algeciras-Bobadilla: electrificación, aumento longitud y nuevas instalaciones |
| Andalucía | Otros |
| 1 Bobadilla-Algeciras | 1 LAV Burgos-Vizcaya (en estudio informativo): liberar capacidad en red convencional para mercancías |
| | 2 LAV Madrid-Extremadura (en estudio informativo la conexión Madrid-Toledo-Talavera-Navalmaría): resolver tráfico de mercancías a Madrid |

de la velocidad de circulación, el aumento de la capacidad de la línea por vía doble, la reducción de la rampa, lo que permite un aumento de carga del 15 por ciento, el aumento de la longitud autorizada de los trenes y una menor vulnerabilidad de los mismos a la meteorología.

En cuanto a la integración del ferrocarril en León, las obras se encuentran en ejecución, y su finalización está prevista durante este año, lo que también permitirá una reducción de los tiempos de viaje.

Con las actuaciones que ahora mismo están en marcha —implantación del ERTMS, integración en León y Variante de Pajares— se prevén unos tiempos de viaje Madrid-Oviedo de 2h56m con la puesta en servicio de la Variante.

■ Pola de Lena-Principales ciudades asturianas

Este trayecto de 62 kilómetros conecta las

■ Mercancías: terminales logísticas y conexiones con los puertos

Adif dispone de más de treinta instalaciones logísticas distribuidas en las distintas ramas del Corredor Atlántico, en las que se prestan los diferentes servicios asociados al transporte, tanto intermodal como de automatización, siderúrgicos y otros. En estas terminales, han realizado servicios a un total de más de 73.000 trenes durante 2018.

En lo que respecta a la infraestructura logística ferroviaria, hay que destacar el impulso de las actuaciones coordinadas, que están permitiendo mejorar las conexiones entre ambos modos. Los Puertos de Interés General de la comarca noroccidental movieron 62 millones de toneladas en el año 2018 de todo tipo de productos y, en este sentido, el papel del Corredor del Atlántico como canalizador de estos tráficos marítimos de importación y exportación es de vital importancia.

En la medida de sus posibilidades financieras, las Autoridades Portuarias contribuyen a invertir en accesos terrestres a los puertos, como es caso del acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol, actualmente en ejecución, con una inversión total de 88 millones de euros.

Dentro de la zona noroeste del Corredor Atlántico, Adif dispone en Galicia de instalaciones ferroviarias asociadas a los puertos de Ferrol, A Coruña y Vigo, entre otros, contemplados dentro de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), y presta servicio a los mismos. Además, en la comunidad gallega están vinculados al Corredor los puertos de Marín y Vilagarcía, ambos en Pontevedra y San Ciprián (Lugo) —y considerados de interés general al de A Coruña de la red básica, así como el nodo logístico de Monforte de Lemos (Lugo) y los puertos de Ferrol y Vigo— encuadrados en la red TEN-T Global.

En relación con las conexiones ferroviarias a los puertos de esta zona del país, destacan actuaciones como la mejora de las conexiones con los puertos de A Coruña y Vigo, el aumento de longitud de las vías del puerto de Marín para que pueda recibir trenes de 750 metros, que también se realizará en el centro logístico de As Gándaras (Lugo), en el que además se ejecutará una conexión directa para solucionar su actual situación en fondo de saco. Asimismo, en la provincia de Pontevedra se ha autorizado la ejecución de una conexión ferroviaria a la plataforma logística intermodal entre Salvaterra y As Neves (PLISAN) y actuaciones para la mejora de la carga por eje en el viaducto de Arcade, éstas últimas en avanzado estado de ejecución.

En Asturias, por su parte, se localizan el puerto de Gijón, en la Red Básica, y el de Avilés en la Red Global. La Red TEN-T también incluye dentro de la Red Básica el nodo logístico de León, que se encuentra incluido en el protocolo de colaboración suscrito entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, contemplándose su desarrollo en el seno de la comisión de Seguimiento creada al amparo del dicho protocolo.

Este nodo ferroviario de León, junto con el de Monforte de Lemos, son titularidad de Adif y cumplen una doble función: de hub en la logística de las operaciones de las distintas empresas ferroviarias y otra como terminales intermodales de transporte. Para su promoción, gestión y explotación, Adif propone un modelo colaborativo, de forma que se pueda producir una colaboración pública entre Administraciones para su promoción, asociada a una explotación dinamizada por la iniciativa privada, que permita su máximo desarrollo.

zonas más densamente pobladas del Principado, Oviedo, Gijón y Avilés, con más de 550.000 habitantes en total. Con una inversión global prevista de 276 millones de euros, se contemplan actuaciones para la adecuación general de la infraestructura y para incrementar su capacidad, cuyo trazado es sumamente sinuoso, tanto por la escasez de espacio ocasionada por la angostura del valle del Nalón como por el hecho de que comparte gran parte del corredor con la autopista A-66, lo que origina reducciones de velocidad en muchos puntos.

La principal actuación contemplada es la renovación integral de la vía con travesas de ancho

que permitirá reducir los tiempos de viaje unos minutos y aumentar la capacidad en el trayecto Villabona-Lugo de Ibanera.

■ Palencia-Santander

Otro de los tramos complementarios al Corredor Atlántico es la línea convencional Palencia-Santander, de 217 kilómetros de longitud, que conecta la Meseta Central con la costa de Cantabria. Dentro de la red de Adif, es una de las líneas con mayores complejidades técnicas, sobre todo a su paso por la Cordillera Cantábrica, en la que tiene que salvar grandes desniveles en poco espacio, lo que provoca la existencia de innumerables túneles y viaductos. Al igual que en los casos de Galicia y Asturias, el trazado sigue siendo prácticamente el original, construido en el siglo XIX y las velocidades medias son bajas en algunos tramos.

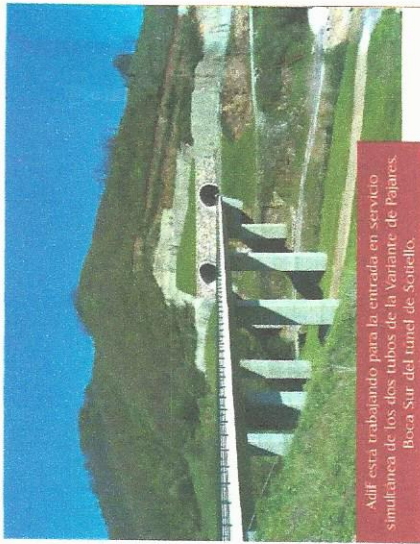
En verano de 2018 finalizó la renovación de la línea, en la que se han invertido 223 de los 440 millones de euros destinados a la adecuación general de esta infraestructura, diseñada para tráfico mixto, para la mejora de los tiempos de viaje, la capacidad de la misma y la regularidad de los tráficos.

Actualmente, están en marcha diferentes proyectos, como las obras para la duplicación del tramo Torrelavega-Santander, de 29,5 kilómetros de longitud, que se encuentran ya en fase de adjudicación y la mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones en el tramo Mataporquera-Bárcena, de 51 kilómetros de longitud, cuyo contrato está en fase de adjudicación. A ellos hay que sumar los contratos licitados para las obras de adaptación de apartaderos para trenes de 750 metros de longitud.

Por otra parte, Adif está redactando actualmente los proyectos para conectar la red de alta velocidad desde Palencia hacia Cantabria, una nueva línea de alta velocidad que liberará el trazado convencional, con lo que se conseguirá una mayor capacidad para los tráficos de mercancías. Esta actuación cuenta con un importe global estimado de 970 millones de euros, importe que no está incluido en las inversiones destinadas al Corredor Atlántico y a las obras asociadas al mismo.

CASTILLA Y LEÓN

La Comunidad castellano-leonesa cuenta con una red muy extensa, con más de 2.000 kilómetros de vía, y de gran importancia estratégica, ya que permite la vertebración de la mitad norte del país y constituye la principal vía de comunicación de la costa atlántica de la Península con Europa.



Adif está trabajando para la entrada en servicio simultánea de los dos tubos de la variante de Pajares. Boca Sur del túnel de Sotello.

Presenta una estructura sensiblemente ramificada, con centro en Palencia para la zona norte y en Valladolid para la zona sur, lo que permite optimizar las distancias en multitud de itinerarios. Es una red relativamente envejecida, para lo que en los últimos tiempos se están haciendo esfuerzos por su renovación, si bien cuenta con una orografía razonablemente llana, lo que permite menores inversiones durante la construcción y tiempos de viaje competitivos.

Además, las nuevas líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid-Palencia-León y Madrid-Zamora permiten una optimización en tiempos de viaje, ya que al ser exclusivamente de viajeros permiten velocidades máximas más elevadas, y liberan de tráfico a la red convencional existente, facilitando una mayor flexibilidad en los surcos destinados al transporte de mercancías.

■ Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro

El trayecto Salamanca-Fuentes de Oñoro, de 123,3 kilómetros en vía única sin electrificar, comunica la frontera portuguesa con el Corredor Atlántico de Mercurias a la altura de Medina del Campo.

Las obras de electrificación a 25 kV de este tramo se encuentran en marcha actualmente, por importe de 148,3 millones de euros. Dado que el trayecto entre Salamanca y Medina del Campo está electrificado desde el año 2015, cuando esté finalizada esta actuación se contará con un trayecto electrificado desde la frontera portuguesa, en Villar de Formoso, hasta Francia (con cambio de tensión en Medina del Campo), que permitirá dar continuidad a las locomotoras en Portugal, cuya línea está electrificada a 25kV.



Prueba de carga en el viaducto sobre el arroyo de Valdebarres, en el tramo Estación de Plasencia de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura, en el que el nuevo trazado enlazará con la línea convencional. Monfraile-Plasencia.

EXTREMADURA Y CASTILLA LA MANCHA

El Corredor Madrid-Lisboa constituye una conexión estratégica entre Portugal, España y el resto de Europa. Cuenta con dos ejes fundamentales: el formado por la línea Madrid-Talavera de la Reina-Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz y la línea Badajoz-Mérida-Puertollano-Ciudad Real. Mientras que el tráfico de la primera de ellas es eminentemente de viajeros —si bien también permite el tráfico de mercancías—, en la línea Mérida-Puertollano las circulaciones son mayoritariamente de mercancías.

■ Mérida-Puertollano

La línea Mérida-Puertollano, diseñada para tráfico mixto, está incluida en el Corredor Atlántico de Mercancías y vincula los puertos portugueses de Lisboa, Sines y Setúbal con el centro peninsular y con el resto de Europa a través de Madrid. Además, permite la conexión desde la frontera portuguesa en Badajoz/Elvas con la línea Madrid-Algeciras a la altura de Manzanares (Ciudad Real).

En este trayecto, destaca la importancia del nodo industrial constituido por la refinería y la planta petroquímica de Puertollano, ya que, además del proceso de refinado del crudo, también se fabrica en estas instalaciones toda la gama de subproductos del petróleo, algunos de los cuales son transportados actualmente por ferrocarril, como el amoníaco o el butadieno.

Con una longitud de 239 kilómetros en vía única de ancho ibérico sin electrificar, las principales actuaciones previstas en la línea Mérida-Puertollano

no son la renovación de la superestructura —a este respecto, los trabajos de renovación de vía del tramo Cabeza de Buey-Castuera ya han sido adjudicados—, la electrificación del tramo —que dará continuidad al trayecto Puertollano-Frontera francesa, electrificado en su totalidad, y permitirá la desaparición de la tracción diésel—, y la modernización de las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

La inversión global prevista en estas actuaciones destinadas a la adecuación general de esta infraestructura es de 462 millones de euros

■ Madrid-Badajoz por Cáceres y Plasencia

La línea Madrid-Badajoz por Cáceres y Plasencia se corresponde con el corredor de alta velocidad en construcción, una nueva línea diseñada para tráfico mixto, que permitirá conectar viajeros y mercancías no solo a través de la Comunidad de Extremadura, sino también desde la zona portuguesa de Lisboa-Setúbal con Madrid, siendo la salida natural del transporte de viajeros hacia el noreste peninsular y la conexión con Francia.

A este respecto, los trabajos que se están desarrollando en el tramo entre Talavera y Badajoz de la nueva línea de alta velocidad de Extremadura van a permitir a los extremos acceder a la infraestructura ferroviaria de alta velocidad. Además, está en redacción el estudio informativo para la conexión Madrid-Toledo-Talavera-Talayuela/Oropesa, proyectada para tráfico mixto, con la que se pretenden resolver los tráficos de mercancías a Madrid. Mientras concluye este estudio y se pone en marcha esta actuación, Adif está acometiendo trabajos de renovación en la línea convencional actual, que permitirán mejorar las prestaciones y la fiabilidad del servicio.

ANDALUCÍA

La comunidad autónoma más poblada del país (8.384.408 habitantes en 2018) y la segunda más extensa (87.268 km²), cuenta actualmente con 2.365 kilómetros de red dependiente de Adif, lo que la convierte en la región con más kilómetros de ferrocarril de España, con un 15,5 por ciento del conjunto nacional. El 25 por ciento de esta red andaluza es de vía doble, mientras que el 75 por ciento restante está configurada como vía única.

Entre las rutas principales de la red de ancho convencional, destacan las que unen Algeciras con Sevilla, conectando el puerto de Algeciras con el resto de la red y Almería y Granada con Madrid, que conecta Andalucía con el centro de la península.

■ Bobadilla-Algeciras

Esta línea de ancho convencional para tráfico mixto, de 176,2 kilómetros de longitud, forma parte de los corredores Mediterráneo y Atlántico definidos en la Red Trans europea de Transporte. Fue construida para dar acceso al gran puerto de Algeciras, enlace principal con el norte de África. Su importancia estratégica y su potencialidad vienen dadas por los tráficos de contenedores, en cuya distribución por Europa el puerto de Algeciras constituye un punto de

descarga de referencia. También puede constituir en el futuro una ruta de gran atractivo comercial para trenes de autopista ferroviaria, con tráficos procedentes del otro lado del Estrecho y con encaminamiento hacia Francia.

Entre 2019 y 2021 se han programado un conjunto de actuaciones para la adecuación general de esta infraestructura, por importe total de 460 millones de euros. Estas se centran principalmente en la renovación de la superestructura existente;

Entre 2019 y 2021 se ha programado un conjunto de actuaciones para la adecuación general de línea convencional Bobadilla-Algeciras, de gran importancia estratégica en el transporte de mercancías. Área logística del puerto de Algeciras.



■ Implantación del ancho estándar

Uno de los principales retos a los que se enfrenta el Corredor Atlántico a medio y largo plazo es la implantación del ancho estándar en todo el Corredor. En este sentido, la entrada en servicio en un futuro no muy lejano de la línea de alta velocidad Madrid-Pais Vasco supone una importante ventaja estratégica, ya que, una vez en funcionamiento en su totalidad, asumirá la mayoría del tráfico de viajeros, liberando casi toda la capacidad para los tráficos de mercancías en las líneas convencionales, cuyas líneas troncales son de vía doble.

Cuando se inaugure la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria, Adif y el Ministerio de Fomento están analizando y desarrollando las posibilidades de una extensión ordenada de la red de ancho estándar, gracias a la conexión con Francia a través de la Y Vasca.

Esta estrategia de extensión del ancho estándar deberá considerar especialmente los importantes tráficos existentes, que deben quedar garantizados, y al mismo tiempo posibilitar el desarrollo en ancho europeo de los tráficos que más potencialidad tengan de circular hacia Francia, entre los que destacan el transporte de automóviles de las factorías de Valladolid y Palencia, los tráficos de autopista ferroviaria en el eje con Portugal o transporte de productos siderúrgicos desde Asturias hacia Europa.

Por ello, hay que realizar estudios de capacidad sobre la posibilidad de transformar las líneas convencionales troncales actuales de doble vía en una vía de cada ancho o la implantación de ancho mixto en tramos concretos.

También se está valorando la posibilidad de instalar travesas de ancho mixto en las próximas renovaciones del Plan de Cercanías de Asturias, para facilitar, a medio y largo plazo, el acceso en ancho estándar hasta los complejos siderúrgicos de dicha Comunidad, en consonancia con las actuaciones de ancho mixto que se están desarrollando en la variante de Pajares, que entrará en servicio en los próximos años.



PABLO MARTÍNEZ PÉREZ

En la provincia de Pontevedra, se están desarrollando diferentes actuaciones para la mejora de las conexiones ferroviarias a los puertos gallegos. Locomotora 335 de Comsa con tren de cereal en el puente sobre el río Verdugo, en Arcade.



ADIF

Cuando entre en servicio, la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco podrá asumir la mayoría del tráfico de viajeros, liberando casi toda la capacidad para los tráficos de mercancías en las líneas convencionales. Túnel de Luko, en el ramal Vitoria-Bilbao de la Y vasca.

electrificación de la línea, con la consiguiente supresión de la tracción diésel, modernización de las instalaciones de señalización, seguridad y telemando y supresión de pasos a nivel.

Actualmente se trabaja en la renovación de la vía entre Almoraima y Algeciras, y acaban de adjudicarse los trabajos en el tramo San Pablo – Almoraima. Igualmente, se están proyectando obras para la adecuación y remodelación en distintos puntos de la infraestructura y superestructura para la futura implantación del tercer carril y la electrificación de toda la línea.

Las actuaciones de la línea Bobadilla-Algeciras, unidas a las que se van a realizar entre Córdoba y Bobadilla para racionalizar las instalaciones y disponer

de vías de 750 metros, permitirán garantizar tráficos con trenes de 600 metros, a la finalización de estas actuaciones, ya que el tramo Madrid-Córdoba ya se encuentra autorizado para esta longitud de trenes.

■ Inversiones

La inversión total estimada en el conjunto del Corredor Atlántico en España es del orden de 41.000 millones de euros, de los cuales más de 16.400 corresponden a inversiones pendientes de ejecutar y casi 24.600 a actuaciones ya ejecutadas, entre las que se encuentran las realizadas para mejorar las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla o Madrid-Valladolid, entre otras.

En lo que respecta a las actuaciones pendientes de ejecución, de los más de 16.400 millones de euros previstos, del orden de 3.000 se destinarán a renovaciones en todo el ámbito del Corredor —como las planificadas en las líneas Astigarraga-Irún o Bobadilla-Algeciras, entre otras— mientras que los más de 13.400 millones se destinarán a tramos de nueva construcción.

Del total de la inversión pendiente, más de 3.100 millones de euros corresponden a actuaciones en el cuadrante noroeste. De este importe, casi 1.300 se dedicarán a renovaciones y más de 1.800 a nuevas actuaciones, como las nuevas variantes Os Peares/Canabal y Rubián, en la red gallega, entre otras.

En cuanto a las actuaciones contempladas para el periodo 2019-2025, ya sean con actuaciones en ejecución, proyectos o planificadas, en los trayectos considerados prioritarios, suman un importe total de más de 6.500 millones de euros. ■

B.G.