

Bruselas acepta la propuesta española sobre la Red Transeuropea de Transporte

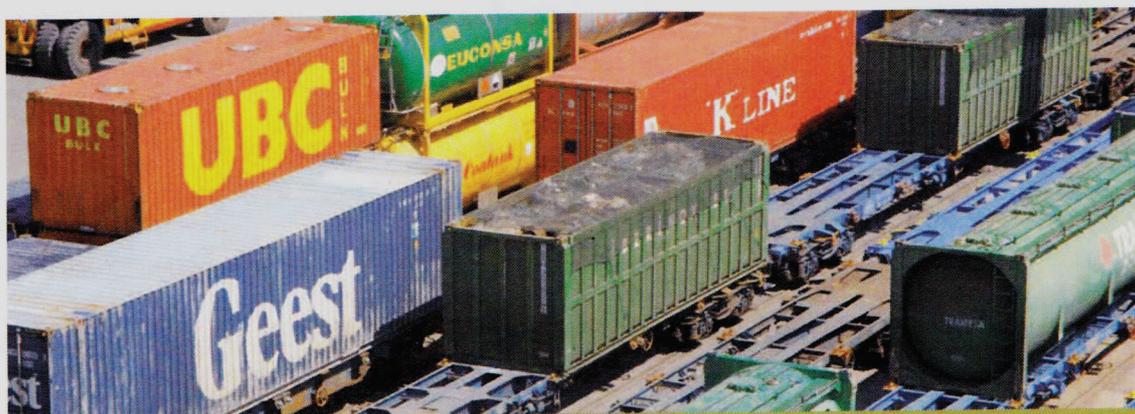
Cinco grandes corredores ferroviarios españoles: Mediterráneo, Atlántico, Central, Cantábrico-Mediterráneo, y Atlántico-Mediterráneo han sido incluidos por la Comisión Europea en la RTE-T (Red Transeuropea de Transportes).

Con esta inclusión, el pasado 19 de octubre la propuesta española de corredores para la RTE-T recibía el aval de la Comisión Europea. El ministro de Fomento, José Blanco, mostraba su satisfacción al conocer que "la Comisión Europea ha recogido la filosofía que el Gobierno de España le ha trasladado", algo que, en el ámbito de las infraestructuras y el transporte, valoró como "un segundo esfuerzo modernizador para nuestro país".

Desde 1996, año en que se establecen las primeras directrices de la RTE-T, la UE ha sometido en dos ocasiones esta Red a un proceso de revisión: la primera

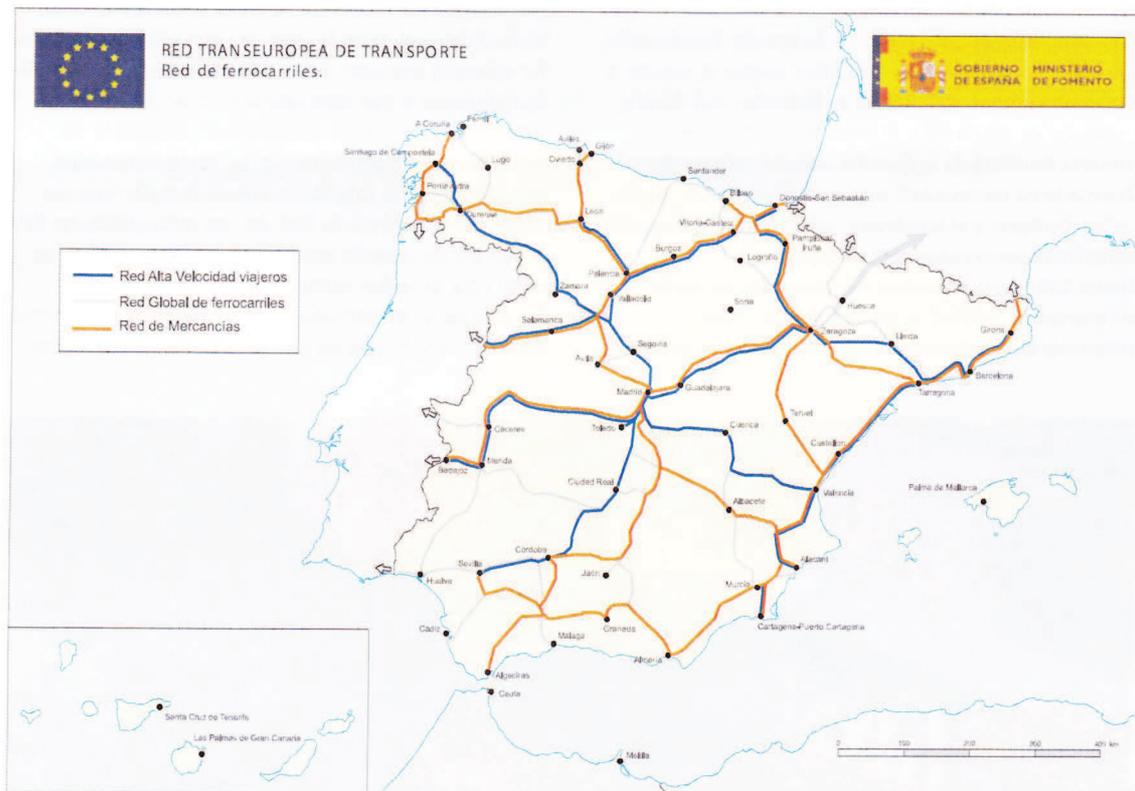
en 2003 y la actual que se inició en 2009, en un esfuerzo planificador en el que España ha participado activamente, y que ha culminado con el establecimiento de un modelo formado por una Red Básica y otra Global. Para su constitución, la Comisión ha identificado unos nodos primarios sobre la base de unos criterios objetivos. Por ejemplo, que sean áreas urbanas de más de un millón de habitantes o que sean puertos con un tráfico anual superior al 1 por ciento del total del tráfico de la UE. El nuevo modelo prevé además los mecanismos para garantizar que los Estados miembros cumplen con sus obligaciones para con la Red. Así, las infraestructuras de la Red Básica deberán estar concluidas antes del fin de 2030 y las de la Red Global en 2050.

Por otra parte, la Comisión ha presentado un Reglamento financiero por el cual los Estados miembros han tenido



La Red Global garantiza el acceso a todas las regiones de la Unión Europea con unos estándares mínimos comunes

La Red Básica, que forma parte de la Global, constituirá una malla conexas que unirá los nodos y enlaces de importancia estratégica a través de Corredores multimodales



que definir las actuaciones que pretenden realizar. El Gobierno español remitió un cuadro detallado con las actuaciones que deberán realizarse para cumplir las previsiones de la Red Básica. Estas actuaciones supondrán una inversión de más de 49.800 millones de euros, en el período 2014–2020, ya que las previsiones de actuación que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantizan que todas estarán plenamente operativas en 2020, 10 años antes del plazo máximo fijado.

Sistema de transportes eficiente y sostenible

Los corredores, que se recogen en el mapa mallado presentado por la Comisión Europea, son multimodales. Es decir, todos los puertos, aeropuertos, nudos y plataformas logísticas, y centros de producción estarán conectados a ejes viarios y/o ferroviarios –y, en su caso, fluviales– de viajeros y mercancías. Lo que significa la plena interoperabilidad. Además, la decisión de la Comisión Europea garantiza, en el ámbito del ferrocarril, que España supere el viejo problema del ancho de vía ya que los corredores ferroviarios deberán ser interoperables, deberán contar con ancho internacional, sistema ERTMS y estar electrificados.

Estas dos medidas, la multimodalidad e interoperabilidad, vienen a garantizar un sistema eficiente y sostenible, con una reducción en los costes de las empresas, lo que, a su vez, conllevará un mayor crecimiento y desarrollo económico para nuestro país. Además, se eliminarán los cuellos de botella y se favorecerá la sostenibilidad al potenciar el modo ferroviario, el más respetuoso con el medio ambiente.

Red de transportes mallada

La decisión de la Comisión consiste en una red conexas que abarca de una forma ordenada y coherente el conjunto del territorio nacional.

La Comisión, en el Anexo de su propuesta al Consejo y al Parlamento Europeo, recogía textualmente 10 corredores que recorren Europa en distintas conexiones, de los cuales dos ejes afectan a España:

Un Corredor del Mediterráneo, que engloba lo que el Gobierno de España denomina como Corredor Mediterráneo y Corredor Central, entra en España por Figueres y discurre hasta Algeciras y Sevilla bifurcado en dos secciones.

Un eje Lisboa–Estrasburgo, que en España comprende el denominado Corredor Atlántico y que vertebra todo el oeste español, desde la frontera portuguesa hasta Irún. Además la Comisión recogía específicamente lo que denomina ‘otras secciones’ de estos corredores de la Red Básica, en las que se encontrarían las conexiones a Galicia y a Asturias, así como el tramo Valencia–Bilbao ‘Corredor Cantábrico Mediterráneo’, y el tramo Madrid–Valencia de lo que denominamos ‘Atlántico–Mediterráneo’.

Todo ello supone hacer realidad un mapa mallado con 5 grandes corredores multimodales (Mediterráneo, Atlántico, Central, Cantábrico–Mediterráneo, y Atlántico–Mediterráneo) conectados entre sí y que, en algunos casos, comparten algunos tramos.

Se trata de corredores con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones, que conectan los principales nodos existentes en cada corredor, ya sean ciudades, puertos, aeropuertos, grandes centros de producción y las terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos.



El ministro de Fomento durante la presentación de los corredores aprobados.

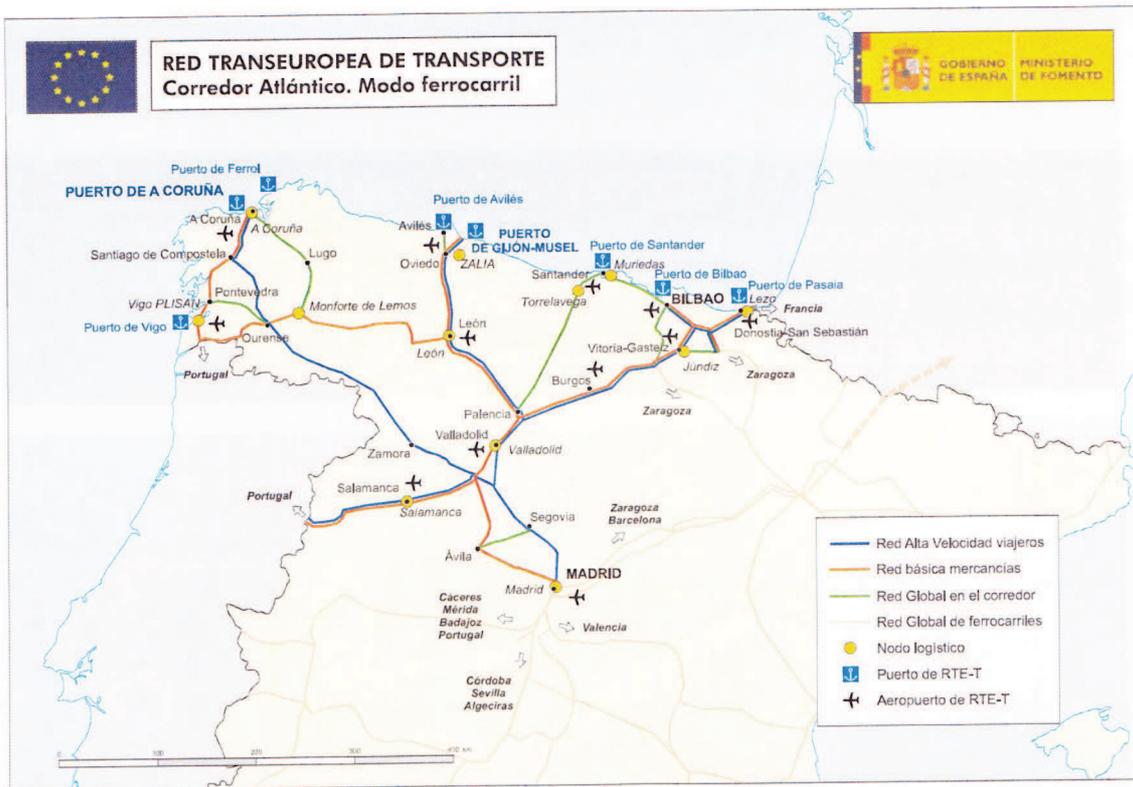
Corredor Atlántico

El Corredor Atlántico se constituye en un corredor multimodal que, desde la frontera francesa, conectará con los principales nodos del arco atlántico y con Portugal. Este corredor es de vital importancia para España y Europa, convirtiéndose en un eje estratégico de conexión del suroeste europeo con el resto del continente.

El corredor ferroviario recoge en la red básica la conexión de la frontera francesa en Irún con la frontera portuguesa en Fuentes de Oñoro (Salamanca) para terminar en los puertos de Oporto y Aveiro, así como la conexión con todo el noroeste de España.

Así, el corredor conecta las ciudades de Irún, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid y

Salamanca, e incluye las siguientes conexiones:
 Con Bilbao, a través de la alta velocidad vasca en red básica, y con Santander en red global compartiendo trazado con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo.
 Con Santander, en red global desde Palencia.
 Con León y Asturias, llegando a Oviedo y Gijón en red básica, y a Avilés en red global.
 Con Galicia, en mercancías desde León, pasando por Ponferrada, Monforte de Lemos, Ourense, Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña en la red básica.
 La conexión de viajeros con Galicia se contempla en la red básica a través de la Línea de Alta Velocidad Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago-A Coruña, y en la red global se contempla la línea hacia Pontevedra y Vigo, así como las



conexiones Ourense-Lugo y A Coruña Ferrol. Con Madrid, en viajeros por Segovia, y en mercancías por Ávila. Además de la conexión de los puertos de Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, Ferrol, A Coruña y Vigo, también se asegura la intermodalidad del corredor, al conectar los grandes centros de producción y crear distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos.

Impulso al transporte ferroviario de mercancías

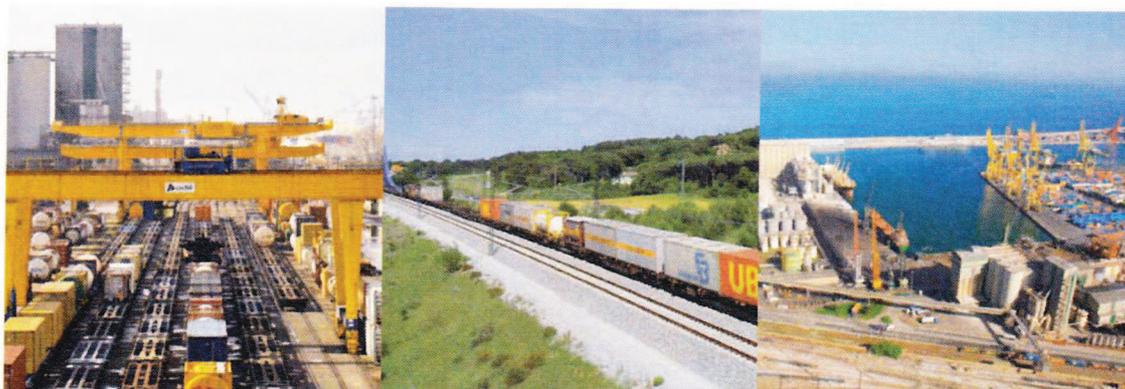
Las terminales intermodales situadas en los nodos logísticos se corresponden con las previstas en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, que fue aprobado por el Ministerio de Fomento en 2010. Son las de Lezo, Júndiz, Valladolid,

Salamanca, Madrid, León, Monforte de Lemos, Vigo PLISAN y A Coruña.

La Comisión Europea establece que las infraestructuras que se incluyen en la red básica deberán estar finalizadas en 2030. Sin embargo, la previsión de actuaciones que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantiza que todas estarán plenamente operativas en 2020.

De esta forma, se dispondrá de un corredor multimodal, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, es decir, con líneas en ancho internacional, electrificadas y con sistema ERTMS, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones. El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 millones de euros.

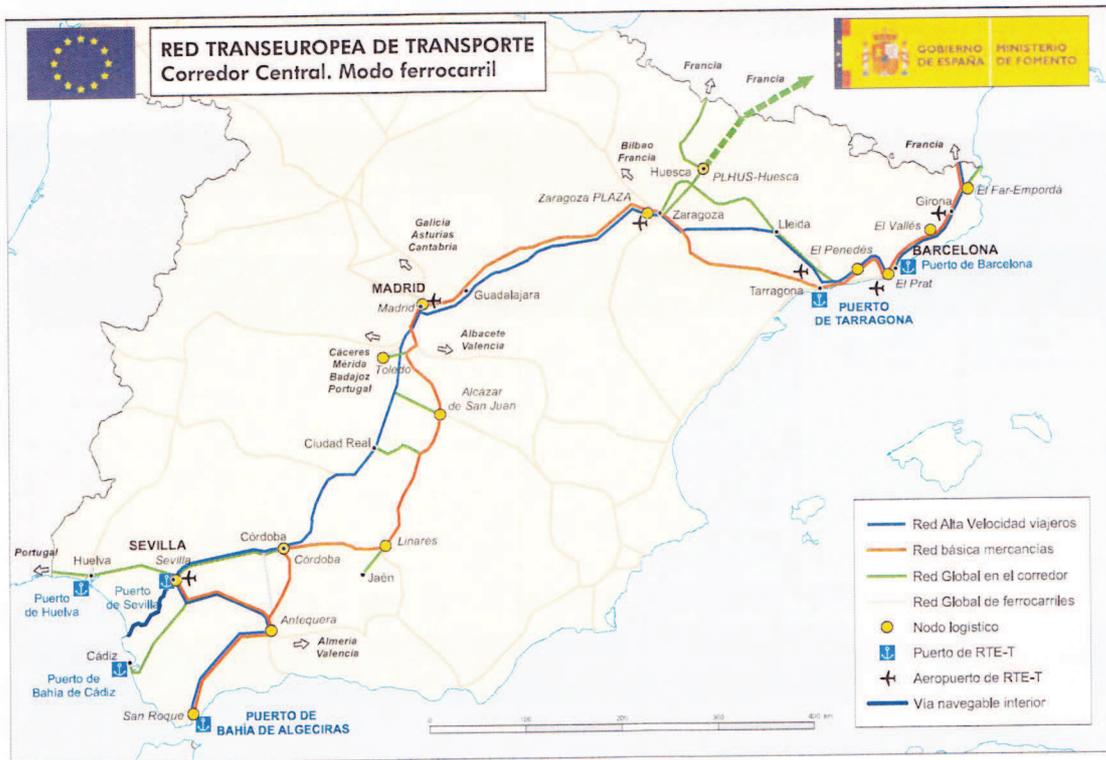
El corredor recoge en la red básica la conexión de la frontera francesa en Irún con la frontera portuguesa en Fuentes de Oñoro (Salamanca) para terminar en los puertos de Oporto y Aveiro, así como la conexión con todo el noroeste de España



Corredor Central

El Corredor Central conecta la frontera francesa con Andalucía discuriendo por el centro de la península a través de cinco comunidades autónomas: Cataluña, Aragón, Madrid, Castilla-La Mancha y Andalucía. Pretende desarrollar, además, una conexión de alta capacidad del puerto de Algeciras con el centro de la UE, adicional a la del Corredor Mediterráneo, extendiendo su área de influencia y favoreciendo el tráfico ferroviario entre Algeciras, el centro de España y el resto de Europa. El trazado parte de Algeciras y Sevilla hacia Antequera y Córdoba, discurre por las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha, Madrid y Aragón y desde Zaragoza se dirige a la frontera francesa pasando por Lleida, Tarragona, Barcelona y Girona, en un itinerario y, por

otro, directamente hacia Francia por la Travesía Central del Pirineo. Cabe destacar en la red global ferroviaria la conexión específica que desde la provincia de Toledo discurre por Alcázar de San Juan y Linares hasta Jaén. Además de la conexión de los puertos, también asegura la intermodalidad del corredor al conectar grandes centros de producción, y mediante la creación de las terminales intermodales previstas en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías, del Ministerio de Fomento: El Far-Empordà, El Vallés, El Prat, El Penedès, Zaragoza Plaza, Madrid, Alcázar de San Juan, Linares, Córdoba, Antequera y San Roque. De esta forma se dispondrá de un corredor multimodal, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables.



INVERSIÓN POR CORREDORES

Corredor Atlántico

Frontera Francesa-Valladolid	Venta de Baños-León-Asturias	Olmedo-Ourense	Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril):		Acceso ferroviario a puertos
			<ul style="list-style-type: none"> • Madrid-Ávila-Valladolid • León-Ourense-Vigo • Medina del Campo-frontera portuguesa • Burgos-Bilbao-frontera francesa 		
1.739 M €	300 M €	2.500 M €	3.770 M €		1.450 M €

Corredor Cantábrico-Mediterráneo

Zaragoza-Pamplona-Línea Bilbao-Vitoria-San Sebastián	Línea Bilbao-Vitoria-San Sebastián	Zaragoza-Teruel-Sagunto	Sagunto-Valencia	Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril):	Acceso ferroviario a puertos
3.274 M €	1.029 M €	3.445 M €	1.069 M €	1.515 M €	1.271 M €

Corredor Atlántico-Mediterráneo

Madrid-Cáceres-Badajoz-frontera Portuguesa	Duplicación ramal mercancías Silla-Fuente San Luis	Duplicación vía Xátiva-L'Alcudia	Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril):	Acceso ferroviario a puertos
			<ul style="list-style-type: none"> • Madrid-Albacete-Valencia 	
3.000 M €	100 M €	38 M €	2.100 M €	2 M €

Corredor Central

Madrid-Aranjuez	Antequera-Algeciras	Antequera-Sevilla	Barcelona-Tarragona	Travesía Central de los Pirineos (TCP)	Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril):	Acceso ferroviario a puertos
					<ul style="list-style-type: none"> • Tarragona-Zaragoza-Madrid • Madrid-Córdoba-Algeciras 	
175 M €	1.500 M €	385 M €	1.956 M €	110 M €	4.832 M €	286 M €

Corredor Mediterráneo

Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia	Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena-Almería	Almería-Granada-Antequera-Sevilla/Algeciras	Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril):	Acceso ferroviario a puertos
			<ul style="list-style-type: none"> • Barcelona-Cartagena • Granada-Antequera-Sevilla 	
5.930 M €	1.846 M €	4.385 M €	3.756 M €	513 M €

Corredor Cantábrico-Mediterráneo

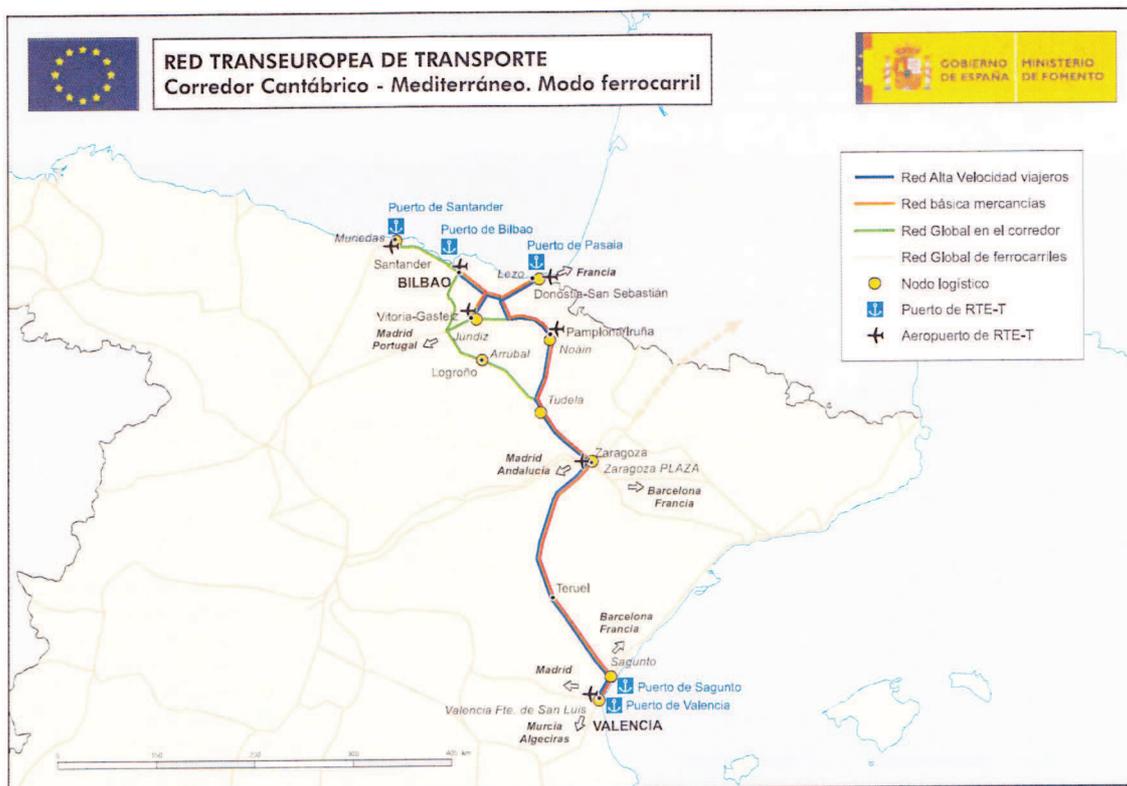
El Corredor Cantábrico-Mediterráneo conecta el Mediterráneo desde Valencia y Sagunto con el Cantábrico en Bilbao y San Sebastián, atravesando la Comunidad Valenciana, Aragón, La Rioja, Navarra, País Vasco y Cantabria.

Éste es un eje estratégico para España como conexión transversal de la Península Ibérica. Este corredor permite además la unión intermodal entre varios corredores, estableciendo las conexiones entre los corredores Mediterráneo, Atlántico y Central.

El corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo conecta en la red básica para viajeros y mercancías las ciudades

de Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Zaragoza, Teruel y Valencia. Asimismo, en la red global ferroviaria se contempla el trazado de conexión de Zaragoza y las ciudades de Santander, Bilbao y San Sebastián a través de Vitoria. Además tendrán acceso al corredor los puertos de Valencia, Sagunto, Bilbao, Santander, San Sebastián y Pasaia.

La intermodalidad del corredor queda asegurada mediante la conexión de los puertos y los grandes centros de producción, así como mediante la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales son Valencia Fuente de San Luis, Sagunto, Zaragoza Plaza, Tudela, Noáin, Lezo y Jándiz.



Corredor Atlántico-Mediterráneo

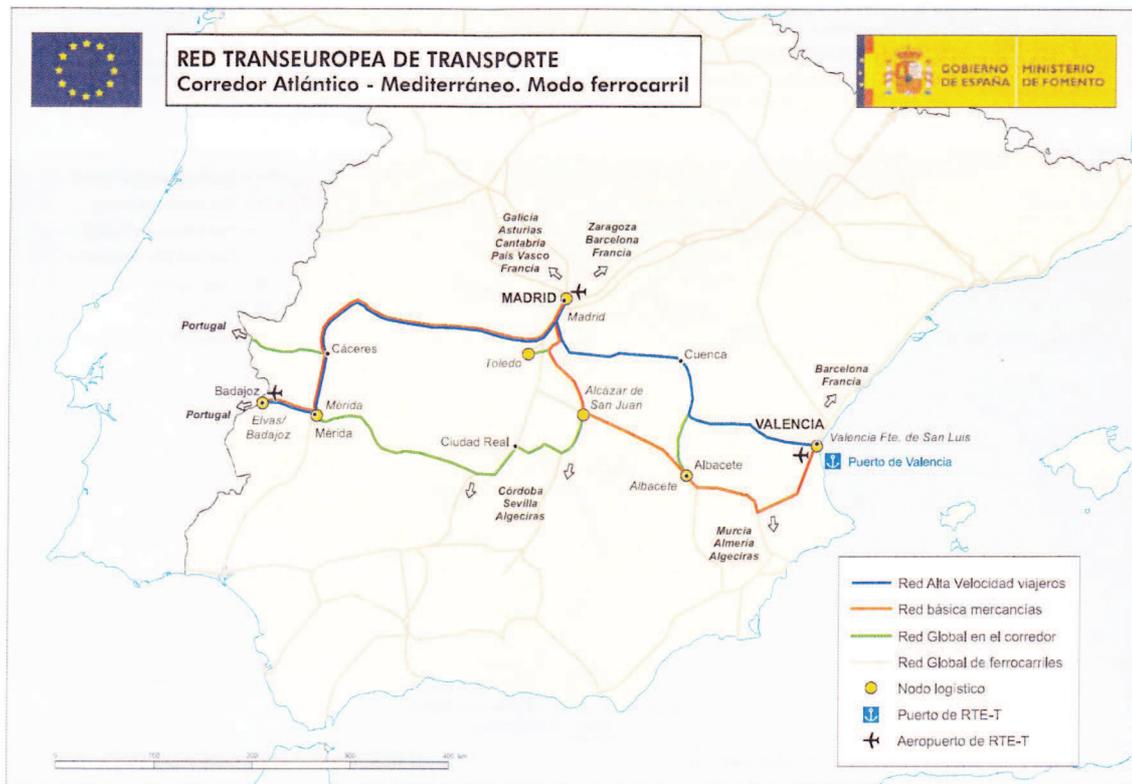
El Corredor Atlántico-Mediterráneo conecta, desde Valencia, el Mediterráneo con la Meseta Central y la frontera portuguesa, atravesando las comunidades autónomas de la Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha, Madrid y Extremadura, y llegando a Lisboa y el puerto de Sines en Portugal.

Como consecuencia directa, esta infraestructura favorecerá notablemente el tráfico ferroviario entre España y Portugal, permitiendo de esta forma, la extensión del área de influencia del Puerto de Valencia, así como la conexión de los corredores Mediterráneo, Central y Atlántico a través de Portugal.

El corredor ferroviario conecta en la red básica para viajeros las ciudades de Valencia, Cuenca, Madrid, Mérida y Elvas/Badajoz.

Por lo que se refiere a los tráficos de mercancías, el corredor conecta Valencia, Albacete, Alcázar de San Juan, Madrid, Mérida y Elvas/ Badajoz, coincidiendo parcialmente con el Corredor Central en el tramo entre Alcázar de San Juan y Madrid.

Asimismo, en la red global se contempla el trazado de conexión entre Valencia de Alcántara y Cáceres, entre Mérida, Puertollano, Ciudad Real, Manzanares y Alcázar de San Juan, así como la conexión entre Motilla del Palancar y Albacete.



ANEXO D: Características de la Infraestructura y Condiciones de Circulación entre Barcelona y la Sección Internacional para Trenes de Mercancías en Ancho UIC.

1. Descripción de la Línea

El corredor entre la terminal de Morrot y el comienzo de la Sección Internacional Figueres-Perpignan está constituido por los siguientes tramos (ver esquema 1):

- **Terminal de Morrot – Estación Can Tunis y Ramal Castellbisbal (25,7 Km.):** Terminales y estaciones con vías de ancho mixto, 1.435 mm y 1.668 mm y tercer carril entre estaciones y en el ramal, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

- **Castellbisbal–Nudo de Mollet (19 Km.)** Tercer carril, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Ministerio de Fomento.

- **Nudo de Mollet – Inicio Túnel de Montmeló (7,1 Km.):** Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

- **Túnel de Montmeló (1,3 Km.):** Doble vía, una de ellas de ancho convencional y la otra con tres carriles, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

- **Final Túnel de Montmeló – Estación Girona Mercaderies (66,2 Km.):** Tramo de línea de Alta Velocidad en ancho 1.435 mm, vía única y doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

- **Estación de Girona Mercaderies – Variante de Figueres (41,2 Km.):** Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

- **Variante de Figueres (4,5 Km.):** Tercer carril, vía única UIC, 3.000 V CC. Administración que ha ejecutado las obras: Ministerio de Fomento.

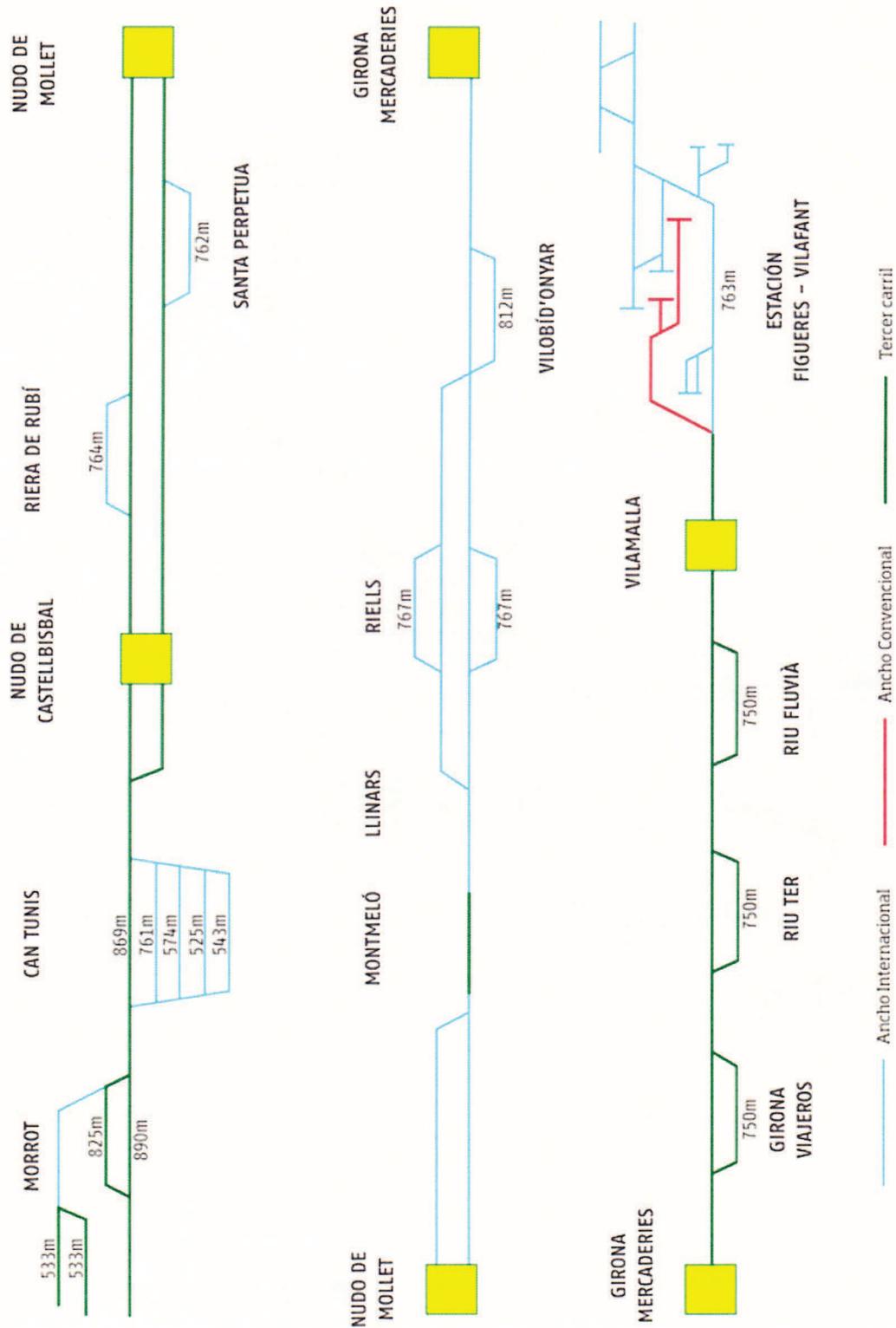
- **Variante de Figueres – Sección Internacional (3,6 Km.):** Estación de Figueres-Vilafant dotada de vías de ancho UIC y ancho convencional. Tramo entre estación de Figueres - Sección Internacional, línea de Alta velocidad en ancho 1.435 mm, vía doble UIC, 25.000 V CA. Administración que ha ejecutado las obras: Adif.

La puesta en servicio de este nuevo corredor, destinado en su totalidad a mercancías y en parte a viajeros, se produjo el 19 de diciembre de 2010. Su longitud es de 168 Km., de los cuales 81 Km. son en vía doble y 87 Km. en vía única. Las instalaciones logísticas en ancho UIC estarán ubicadas en las Terminales de Can Tunis y Morrot.

2. Esquema de Vías en Ancho UIC

En el esquema 4, figuran las vías tanto de la línea como de las instalaciones logísticas de Can Tunis y Morrot. La terminal de mercancías de Can Tunis contará con una conexión en ancho UIC a los talleres de mantenimiento de material rodante.

Esquema 4. Esquema de las Vías y Longitudes de Apartados



VISITA LA TRAMO DE ANCHO MIXTO GIRONA MERCANCÍAS-VILAMALLA

Línea de Alta Velocidad Noreste
Febrero, 2012



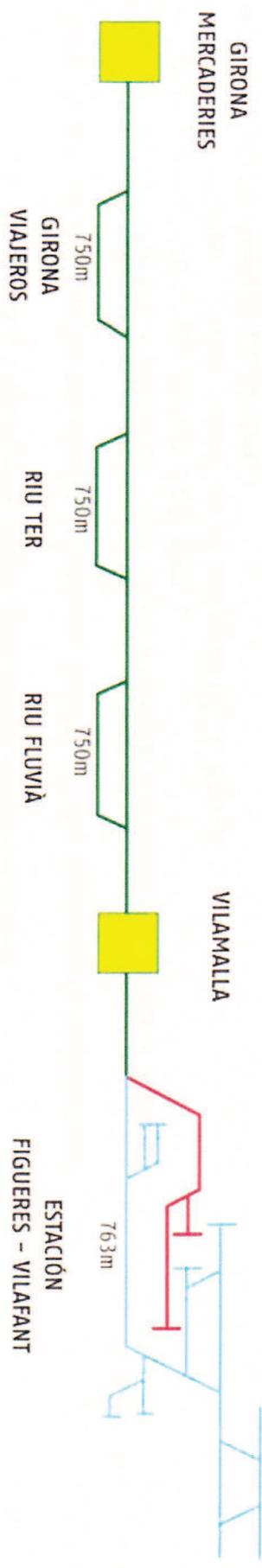
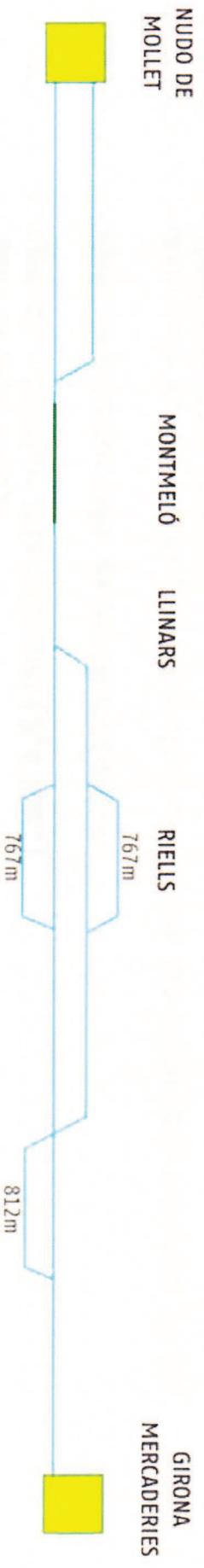
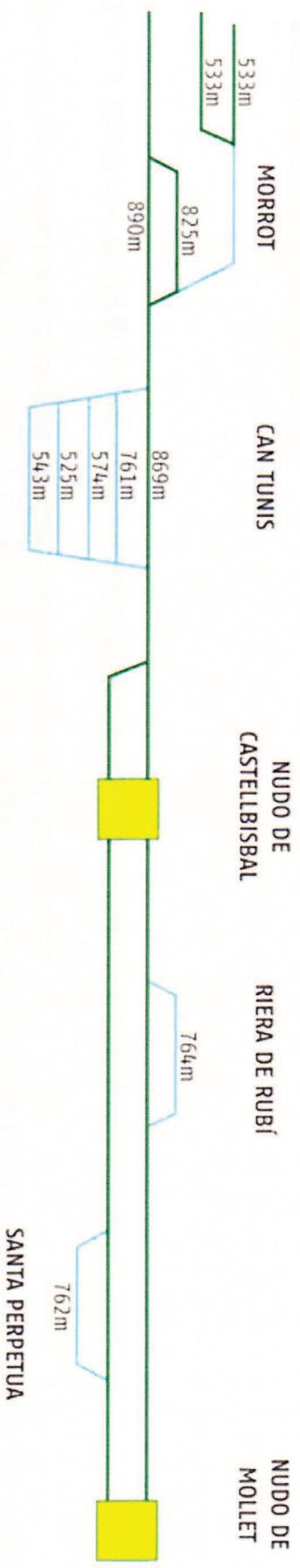
PROGRAMA DE LA VISITA (Tramo Girona – Vilamalla)

06/02/2012 PROPUESTA

- 10:00 – Salida hacia Girona desde oficinas de Adif en la C/Baixada de La Sagrera.
- 11:00 – Visita al Punto de enlace de la LAV con vía de ancho mixto en estación Girona Mercancías.
- 12:15 – Visita al tramo metálico entre Girona Mercancías y Vilamalla.
- 13:00 – Visita a la estación de Vilamalla, cambiadores de mano y aparatos.
- 14:30 – Comida
- 16:30 – Vuelta a Barcelona.

Características del tramo de ancho mixto (Morrot – Frontera francesa)

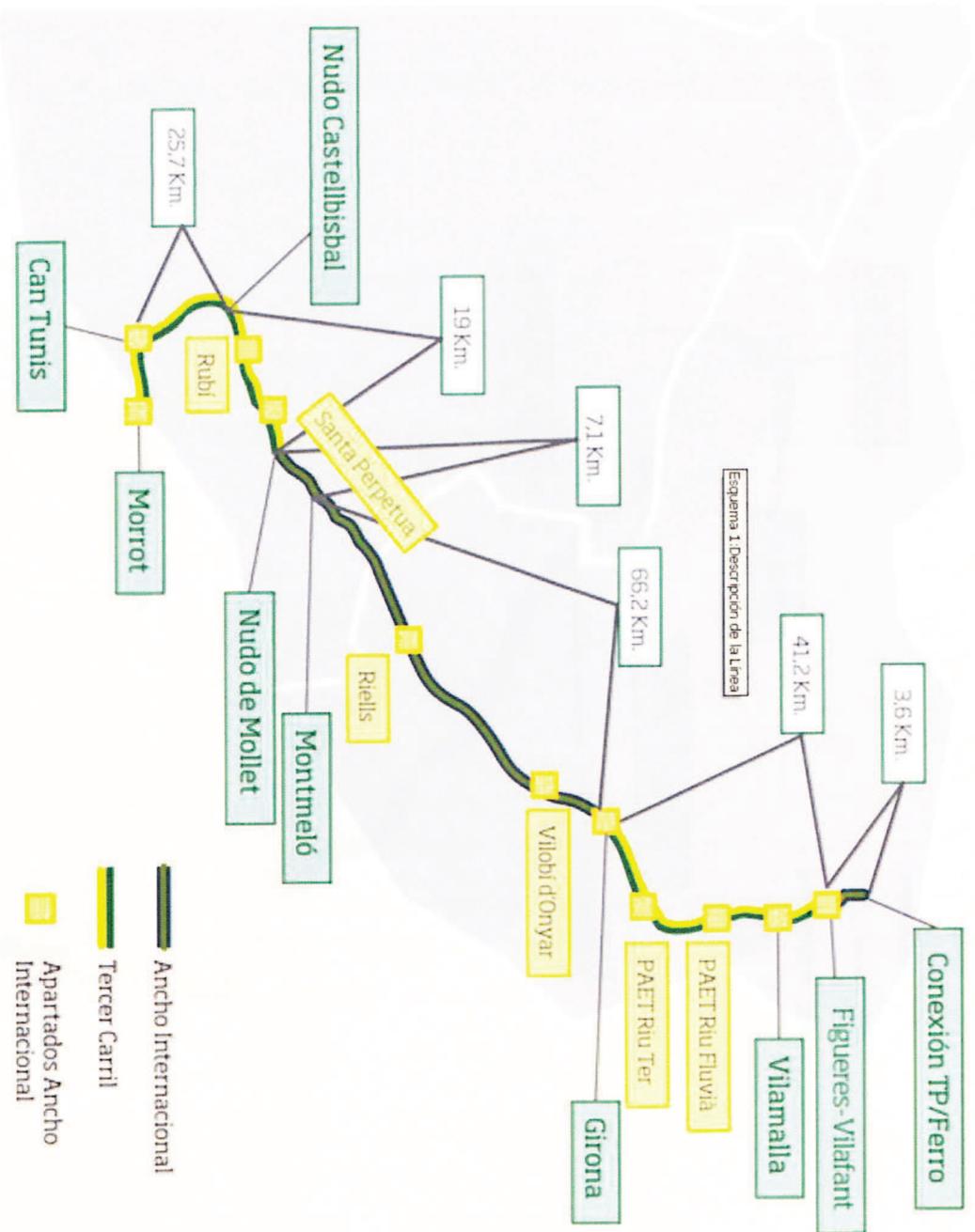
1. Este nuevo corredor, destinado en su totalidad a mercancías y en parte a viajeros, se puso en servicio el 19 de diciembre de 2010. Su longitud es de 168 Km., de los cuales 81 Km. son en vía doble y 87 Km. en vía única. El tramo que nos ocupa tiene una longitud de 41,2 km.
2. La totalidad del tramo de ancho mixto se divide en los siguientes subtramos:
 - Terminal de Morrot – Estación Can Tunis y Ramal Castellbisbal **(25,7 Km.)**
 - Castellbisbal-Nudo de Mollet **(19 Km.)**
 - Nudo de Mollet – Inicio Túnel de Montmeló **(7,1 Km.)**
 - Túnel de Montmeló **(1,3 Km.)**
 - Final Túnel de Montmeló – Estación Girona Mercancías **(66,2 Km.)**
 - Estación de Girona Mercancías- Variante de Figueres **(41,2 Km.)**
 - Variante de Figueres **(4,5 Km.)**
 - Variante de Figueres – Sección Internacional **(3,6 Km.)**
3. La rampa máxima de este corredor es de 18 milésimas.
4. La longitud máxima de los trenes es de 750 m de acuerdo con las longitudes máximas de los apartaderos existentes en este corredor.
5. En este corredor existen tramos electrificados con corriente continua a 3.000 V y tramos electrificados con corriente alterna 25.000 V y 50 Hz, así como zonas neutras de cambio de tensión. Así pues, los trenes con tracción eléctrica deberán contar con locomotoras bi-tensión.
6. Los sistemas de seguridad implantados en este corredor son el ASFA y/o ERTMS



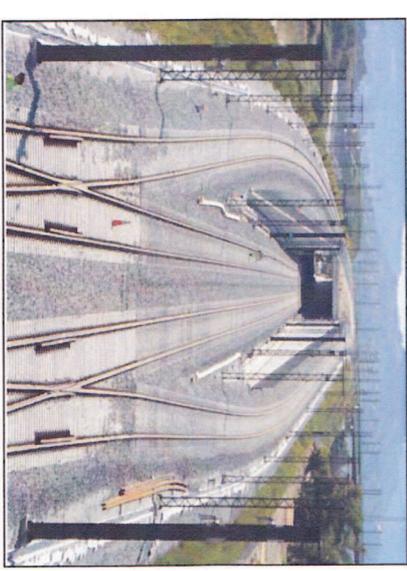
— Ancho Internacional

— Ancho Convencional

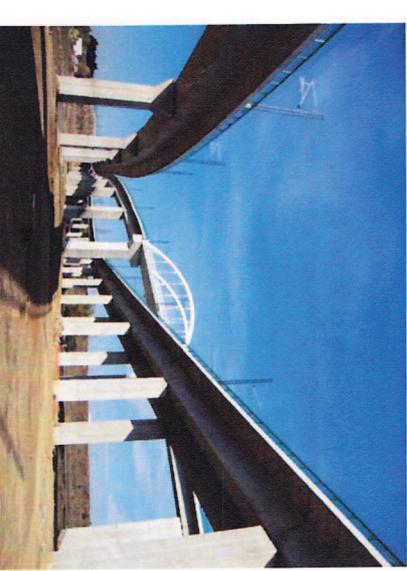
— Tercer carril



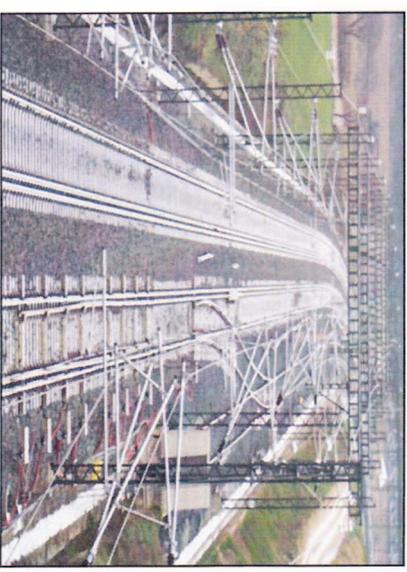
Paso mercancías por LAV



Enlace nudo de Mollet con LAV



Viaductos Nudo de Mollet



Vista general de las vías en Castellbisbal



Paso de mercancías de Nudo de Mollet a LAV



3er carril en Morrot