

Adif y el sistema portuario impulsan la conectividad entre el ferrocarril y los puertos



Alianza por el cambio modal

● Texto: Javier R. Ventosa
● Fotos: Adif y Puertos del Estado

Mejorar las infraestructuras de conexión entre el ferrocarril y los puertos de interés general es una de las líneas estratégicas de actuación del Ministerio para impulsar la sostenibilidad en el transporte terrestre de mercancías en España, hoy prácticamente monopolizado por la carretera. En esta apuesta juegan un papel nuclear los convenios de colaboración suscritos entre Adif, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que desarrollan actuaciones para potenciar la intermodalidad ferroportuaria y fomentar un cambio modal en el transporte de mercancías.

En el tránsito

hacia una movilidad descarbonizada, la conectividad entre los modos ferroviario y marítimo-portuario es un elemento clave para propiciar el trasvase de mercancías desde la carretera hacia el ferrocarril y contribuir así a la reducción de emisiones en el transporte terrestre. Para ello es necesario disponer de infraestructuras de conexión adecuadas que potencien la intermodalidad entre el ferrocarril, modo sostenible por excelencia del nuevo modelo de movilidad pero con una reducida cuota en el tráfico de mercancías, y los puertos de interés general que actúan como nodos del transporte marítimo, otro modo bajo en emisiones que hoy mueve cerca del 80 % de las importaciones y el 60 % de las exportaciones españolas. El impulso a las conexiones ferroportuarias como alternativa a la carretera es una de las apuestas de la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada del Ministerio para fomentar el cambio modal y avanzar hacia un transporte de mercancías más sostenible en 2030.

En los últimos años, el Ministerio y las entidades del grupo han puesto en marcha varias iniciativas para mejorar estas conexiones. Por

su importancia destaca el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP), creado en 2014 para financiar, con cargo a las aportaciones del sistema portuario, la construcción de accesos ferroviarios y viarios a los puertos, así como actuaciones de mejora en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) que gestiona Adif, entre ellas el desarrollo de apartaderos para trenes de 740 m de longitud. En muchos casos la financiación de estas actuaciones se completa con la aportación de fondos europeos.

La contribución financiera de las partes al desarrollo de estas actuaciones se ha articulado a través de convenios suscritos por Adif, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, en los que se regulan las condiciones de financiación y el desarrollo de las distintas fases de cada actuación, desde la redacción del proyecto a la ejecución de las obras y su entrada en servicio. Este mecanismo está permitiendo impulsar de forma importante la programación de actuaciones, el desarrollo de proyectos, la ejecución de las obras y, en definitiva, la mejora de la conectividad ferroportuaria y de la competitividad de ambos modos de transporte.



En la actualidad, Adif y los organismos portuarios mantienen activos 14 convenios ligados a la mejora de la conectividad con el ferrocarril en 13 puertos, aunque esta cifra puede crecer en el futuro. Otros dos ya están concluidos. El objetivo de estos convenios es crear nuevas infraestructuras ferroviarias o adecuar las existentes para propiciar la intermodalidad plena con el sistema marítimo-portuario y atender de una forma sostenible las necesidades actuales y futuras de los tráficos de mercancías con origen o destino en los puertos. Estos convenios de financiación son complementarios de los denominados convenios de conexión, cuyo objeto es coordinar la gestión de la actividad ferroviaria en los complejos ferroportuarios.

El importe global de las actuaciones conveniadas entre Adif y el sistema portuario que se encuentran en proyecto, en ejecución, en servicio o que ya están finalizadas supera los 730 M€. Esta cantidad será financiada por el FFATP, así como por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), los fondos FEDER y los recursos propios de Adif.

Portada

La situación actual de algunas de las actuaciones programadas con cargo al importe de los citados convenios es la siguiente:

Autoridad Portuaria (AP) Bahía de Algeciras

El convenio propone actuaciones para mejorar la capacidad de la línea Algeciras-Bobadilla, integrante de los corredores Atlántico y Mediterráneo. Las obras se centran en el tramo intermedio Bobadilla-Ronda, dado que Adif actuó en 2011 sobre el tramo Ronda-San Pablo y actualmente trabaja en el tramo San Pablo-San Roque-Algeciras. Ya se han iniciado las obras para ampliar la longitud útil de vía a 750 m en los apartaderos de Campillos y Setenil, así como para suprimir el bloqueo telefónico de la línea.

Las actuaciones serán co-financiadas con fondos de la Autoridad Portuaria por importe de 21,9 M€. Adif completará la financiación con aportaciones que previsiblemente se incluirán en los fondos MRR.



Vía de apartadero en Setenil de las Bodegas.

AP Bahía de Cádiz

De los convenios suscritos, este es el único firmado exclusivamente por Adif y Puertos del Estado, sin participación de la Autoridad Portuaria. Tiene por objeto construir un nuevo acceso ferroviario de vía única, de 4,5 km de longitud, para conectar las instalaciones portuarias del Bajo de la Cabezueta, situadas en la orilla opuesta a la ciudad, con la RFIG. Con ello se espera mejorar la potencialidad logística de las empresas de la zona e impulsar el desarrollo del puerto y su área de influencia, propiciando la máxima intermodalidad en el transporte de mercancías. Los trabajos de vía están en marcha desde junio de 2021 y ya se ha contratado la adecuación de las instalaciones de seguridad al estándar ERTMS.

La actuación tiene un coste de 40,7 M€. Puertos del Estado aportará 15,4 M€ y Adif el resto con cargo a sus presupuestos y a los fondos FEDER.



Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

Viaducto del nuevo acceso al Bajo de la Cabezueta.



AP Barcelona

Adif firmó en 2020 un convenio con Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria para implementar apartaderos y mejoras en el corredor Barcelona-Madrid, con el fin de aumentar hasta 740 m la longitud máxima de los trenes que circulan por el mismo. En una primera fase, estas actuaciones se realizarán en 10 estaciones del tramo Zaragoza-Reus, donde existen dos líneas, ambas en vía única electrificada: Zaragoza-Caspe-Móra la Nova-Reus, utilizada en sentido Zaragoza, y Zaragoza-Lleida-Reus, que se utiliza en sentido Reus. Las estaciones objeto de estas obras son Fuentes de Ebro, La Puebla de Híjar, Chiprana, Nonaspe (provincia de Zaragoza), Almudévar, Marcén Poleñino, Selgua (provincia de Huesca), Raimat, Juneda (provincia de Lleida) y Flix (provincia de Tarragona). Estos aumentos de longitud



darán continuidad a los que se obtendrán en el tramo Barcelona-Reus cuando finalicen las obras en el Corredor Mediterráneo.

Adif sacó a concurso en julio la ampliación de los apartaderos en tres estaciones (Chiprana, Nonaspe y Flix) y en noviembre ha licitado las obras del resto de estaciones del proyecto. La suma de las actuaciones incluidas en el convenio asciende a 100,4 M€, de los que la Autoridad Portuaria aportará un máximo de 36,3 M€ para aquellas obras que no sean financiadas con cargo a fondos europeos.

Accesos al puerto de Barcelona

Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Barcelona trabajan en la redacción de un convenio para la construcción de los accesos terrestres sur al puerto de Barcelona. El convenio deriva del protocolo de colaboración suscrito en octubre de 2020 entre las anteriores entidades, además del Ministerio y la Generalitat de Cataluña, para impulsar los nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al puerto y para el desarrollo de la planificación y gestión del nodo logístico de Barcelona.

En el marco de ese convenio, el proyecto básico de nuevos accesos ya está redactado y las partes avanzan en el reparto de la financiación de las obras, cuyo presupuesto se estima en 761 M€. Adif ha licitado ya la redacción de los proyectos de construcción de los accesos ferroviario y viario, con un plazo de 36 meses. La actuación principal del eje ferroviario serán dos túneles artificiales de 3,2 km: el primero, de 1,9 km y vía doble, irá desde su conexión con la línea L'Hospitalet-Can Tunis hasta la salida a superficie, y el segundo, de 1,3 km, conectará con la estación de Can Tunis.

AP Bilbao

Incrementar la capacidad de la línea Bilbao-Miranda de Ebro, en beneficio de los tráficos de mercancías con origen o destino en el puerto de Bilbao, es el objetivo del convenio regulador para la mejora de la estación de Orduña (Bizkaia), firmado en 2019. La actuación prevé la ampliación hasta los 750 m de la vía 3 de la estación para permitir el estacionamiento de trenes de longitud interoperable. Las obras de plataforma, vía y electrificación están en marcha, así como el proyecto de control, mando y señalización de afecciones para la ampliación de la vía.

El importe de estas actuaciones corre a cargo de Adif (7,6 M€ solicitados al fondo MRR) y de la Autoridad Portuaria (4,7 M€, del FFATP).



Trabajos de ampliación de vías en la estación de Orduña.

AP Cartagena

Esta Autoridad Portuaria tiene un convenio finalizado y otro activo. El primero corresponde a la Variante de Camarillas, nuevo trazado de 17 km en las provincias de Albacete y Murcia que entró en servicio en marzo de 2019. El nuevo tramo ha modernizado las prestaciones de la línea Chinchilla-Murcia-Cartagena –mayor velocidad, carga máxima por eje de 22,5 t y apartaderos en Cieza y Agramón–, beneficiando al tráfico de mercancías entre el puerto de Cartagena y Madrid. La Autoridad Portuaria asumió íntegramente la inversión (43,5 M€) a través del FFATP.

El segundo convenio propone la remodelación de la terminal de Escombreras, actuación que completará las obras del acceso

ferroviario que ultima la Autoridad Portuaria en la zona de servicios del puerto. El proyecto comprende la remodelación de la infraestructura y vía de la terminal, que será dotada con una segunda vía de 750 m. Con ello se compatibilizará la circulación de los trenes de paso con la recepción y expedición de trenes de hasta 740 m. Estas obras, que se realizan en paralelo a las de señalización del acceso, instalación de sistemas de protección e intersecciones que ejecuta la Autoridad Portuaria, acabarán a final de año.

El coste total de las actuaciones se asumirá entre la Autoridad Portuaria (4,2 M€, a través del FFATP) y Adif (2,2 M€, financiados por el MRR).



AP Castellón

Este convenio, firmado el pasado mes de enero, impulsa parte de las actuaciones necesarias para crear el nuevo acceso ferroviario sur al puerto, infraestructura estratégica para mejorar su competitividad dado que lo conectará con el Corredor Mediterráneo. El futuro acceso tendrá 8,3 km y estará formado por una vía única electrificada de ancho mixto. Su trazado se divide en dos tramos: el tramo I, de 4,7 km, conectará el Corredor Mediterráneo y la futura estación intermodal, en el exterior del puerto, y el tramo II, de 3,6 km, unirá la intermodal con la red interior del puerto.

El convenio contempla la ejecución de las obras de plataforma del tramo II, adjudicadas el pasado mes de septiembre, así como las de vía y electrificación para ambos tramos, que están pendientes de licitación. También prevé las



Explicaciones del futuro acceso ferroviario al puerto.

actuaciones correspondientes a una nueva subestación eléctrica, la señalización y las instalaciones de inversión de marcha de los trenes (todas en fase de redacción de proyecto). Las obras de plataforma del tramo I, que no forman parte del convenio, las ejecuta Adif desde

abril. El acceso sur deberá estar operativo en 2026.

La inversión en las actuaciones del convenio asciende a 159,7 M€, de los que Adif asumirá 86,7 M€ y la Autoridad Portuaria el resto. Ambas entidades han solicitado fondos MRR para estas obras.



Vista aérea de la boca del túnel ferroviario 2 de acceso al puerto exterior, en ejecución, y del túnel bitubo de carretera, ya en servicio.

AP A Coruña

El convenio de mayor inversión de los suscritos hasta la fecha contempla la construcción de un nuevo acceso ferroviario para conectar el puerto exterior de Punta Langosteira con la RFIG (Eje Atlántico) e impulsar así la intermodalidad ferroportuaria. El acceso, de vía única, tendrá 6,7 km y discurrirá de forma subterránea a lo largo de 5,3 km, a los que se suman otros 2,1 km de galerías de evacuación de los tres túneles del trazado.

Las obras del acceso, con un plazo de 48 meses, se iniciaron en



septiembre de 2022 y actualmente están en ejecución todas las actuaciones programadas en los diferentes tajos. La obra subterránea avanza según lo previsto. En el túnel 1 (3739 m), el de mayor longitud del proyecto, se ha perforado un 60 % de la galería 2 (675 m), que se utiliza como ataque intermedio para excavar dicho túnel, y se están ejecutando los emboquilles para

iniciar en breve la excavación en mina desde ambos extremos. El túnel 2 (774 m) ha sido excavado en un 80 % de su longitud y en el túnel 3 (716 m) están en marcha los trabajos previos para su excavación. También avanzan los trabajos a cielo abierto, entre ellos el paso superior para reponer la carretera CP-0503, que se encuentra en sus últimas fases de obra.

Las actuaciones, con un coste estimado de 189,9 M€, serán financiadas con fondos asignados a la Autoridad Portuaria por el MRR.



AP Huelva

Este convenio plantea la mejora de las estaciones de Salteras y Escacena, integradas en la línea Sevilla-Huelva, mediante la construcción de vías de apartado de 750 m de longitud útil. El objetivo es incrementar la capacidad de la línea y la longitud máxima de los trenes que podrán circular por ella. La actuación de Salteras se ha licitado en septiembre, mientras que la de Escacena se encuentra en fase de proyecto. La Autoridad Portuaria aportará en estas obras un máximo de 13,3 M€, procedentes del FFATP. Adif, por su parte, asumirá las aportaciones que previsiblemente se incluirán en los fondos MRR.



AP Marín y Ría de Pontevedra

Este convenio, firmado en junio de 2017, es uno de los primeros realizados al amparo del FFATP. Bajo el título de "Mejora del tramo ferroviario Redondela-Arcade. Tramo puente metálico", este proyecto reforzó el puente metálico de Redondela con objeto de mejorar las prestaciones del tramo, dotándolo de capacidad portante suficiente como para admitir el paso de trenes con una masa máxima de 22,5 toneladas por eje y de 8 toneladas por metro, y mejorando así la calidad de las operaciones. La actuación, con proyecto y dirección de obra de Adif, se completó en 2020. La Autoridad Portuaria aportó 1,7 M€ al coste de las obras con cargo al FFATP.



AP Pasaia

El objetivo del convenio es ampliar la capacidad de la estación de Lezo-Rentería, integrada en la línea Madrid-Hendaya, para mejorar las operaciones de los trenes de mercancías (sobre todo automóviles) en el acceso al puerto de Pasaia. En concreto, se trabaja para ampliar hasta 550 m la longitud de tres de las cinco vías de apartado de la estación, con objeto de dar cabida a trenes de hasta 20 vagones. Con ello se superarán las limitaciones infraestructurales de la playa de vías, cuya configuración actual solo permite operar a trenes de 17 vagones en dos vías y de 18 en otra. De esta forma se mejorará la competitividad de la dársena vasca.

Las obras, ya finalizadas, han tenido una inversión de 3,7 M€, que han sido sufragadas por la Autoridad Portuaria a través del FFATP.



AP Santander

El objetivo de este convenio es mejorar la capacidad y las prestaciones de la terminal logística de Muriedas, de forma que, junto a las obras que ejecuta Adif en la línea Palencia-Santander, puedan circular trenes de vehículos de hasta 608 m de longitud entre Palencia y Muriedas. Las actuaciones en la terminal comprenden el aumento de la longitud útil hasta 610 m en cuatro vías de apartado, la modificación del trazado en ambas cabeceras de siete vías, el levante de una vía, el montaje de desvíos y la renovación de las vías interiores (4260 m), además de las obras de electrificación asociadas. El proyecto constructivo de estas obras, ya concluido, está pendiente de aprobación.

La Autoridad Portuaria asumirá 1,3 M€ del coste total de las actuaciones, importe que procederá del FFATP. Adif ha solicitado 9,6 M€ a través de los fondos MRR.





Tren con bobinas de acero en el puerto.



Portada

AP Sevilla

Este convenio plantea la construcción de un ramal de vía única de 2,4 km de longitud que proporcione acceso directo al puerto de Sevilla y evite el paso y las maniobras de inversión de las circulaciones que es necesario realizar en las estaciones de La Salud, Dos Hermanas y Utrera, integradas en la red de Cercanías de Sevilla. Se trata de una actuación estratégica para el puerto, ya que reducirá los tiempos de paso del ferrocarril (unas 2 horas y media) y propiciará el acceso de trenes de mercancías sin condicionantes de longitud y carga. Las obras de plataforma,

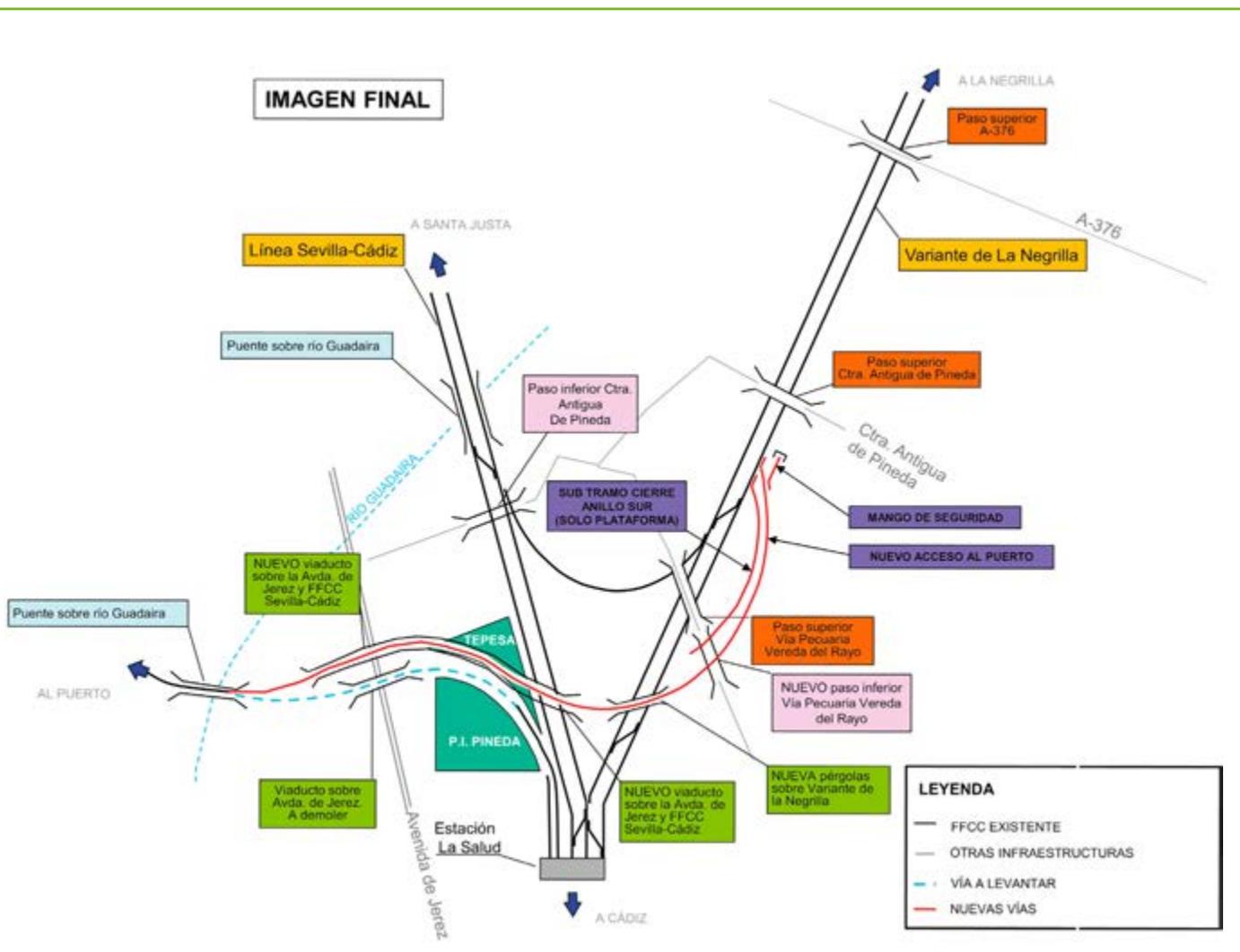


vía y preparación para la futura electrificación están pendientes de inicio, mientras que el proyecto de instalaciones de seguridad está aprobado técnicamente.

El coste del nuevo acceso será financiado de forma conjunta.

La Autoridad Portuaria aportará 16,3 M€ a través del FFATP y Adif completará la financiación, para lo cual tratará de captar fondos europeos.

Esquema de la futura configuración de vías del acceso al puerto de Sevilla.





AP Valencia

La Autoridad Portuaria tiene activos tres convenios. El primero tiene por objeto aumentar la capacidad de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, integrada en el Corredor Mediterráneo, mediante la ampliación hasta 750 m de apartaderos para trenes de mercancías. En septiembre pasado entró en servicio la ampliación de vías de apartado en las siete estaciones previstas (Estivella-Albalat, Navajas, Barracas, Puebla de Valverde, Teruel, Ferreruela y Cariñena). Próximamente se licitará esta actuación en la estación de Cella, incorporada al convenio con posterioridad. La Autoridad Portuaria asumirá a través del FFATP los 26,7 M€ de inversión previstos.

El segundo contempla la ampliación, remodelación y mejora del centro logístico intermodal de Valencia-Fuente de San Luis para transformarlo en un nodo

estratégico peninsular de distribución de mercancías. La fase I dotará al centro de los servicios e infraestructuras necesarios para convertirlo en una gran zona logística ferroviaria de mercancías que complementa a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Valencia. Ambas estarán conectadas al Corredor Mediterráneo. Las actuaciones de esta fase configurarán un módulo intermodal para carga y descarga de contenedores dotado con ocho vías, cuatro de 750 m y ancho mixto y cuatro para el estacionamiento de locomotoras, así como las conexiones con las redes viaria y ferroviaria. Las obras de la fase I, iniciadas en marzo, están dotadas con 20 M€. El convenio, suscrito por el antecesor del Ministerio, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria en 2019, tiene una dotación de

60,5 M€. De ellos, la Autoridad Portuaria aportará 18 M€ como inversión financiera en relación con la futura sociedad que gestionará la terminal y Adif el resto.

El tercer convenio plantea la construcción de un nuevo acceso para conectar la RFIG con el puerto de Sagunto, uno de los tres que gestiona la Autoridad Portuaria de Valencia. El acceso, de vía única electrificada y ancho mixto, conectará a lo largo de 5,6 km la línea Valencia-Tarragona con las instalaciones auxiliares del puerto. Tendrá dos ramales, confluyentes en un tercero, que constituyen los enlaces para el acceso de la línea por los lados sur y norte hacia el puerto. Desde finales de 2020 se ejecutan las obras de plataforma, vía y electrificación de la conexión. La Autoridad Portuaria financia 30,4 M€ a través del FFATP y 13,9 M€ los aportará Adif a través de fondos FEDER. ■

El puerto de Sagunto será dotado de un nuevo acceso ferroviario.

