



# **Los fondos NextGenerationEU impulsan la revolución del transporte ferroviario de mercancías**

- **Texto: Jesús Campo,**  
director general de Negocio  
y Operaciones Comerciales de Adif



**El transporte ferroviario de mercancías es un medio ecológico, fiable, innovador y eficiente, capaz de garantizar servicios esenciales en situaciones imprevisibles, como ha quedado demostrado durante la pandemia del COVID-19. Por este motivo, está llamado a desempeñar un papel clave en los esfuerzos de la Unión Europea por configurar un sistema de transporte sostenible y resiliente en el que se garantice la multimodalidad e interoperabilidad entre los distintos modos. Las inversiones previstas en el Plan Next Generation EU, canalizadas en España a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, cuentan con un capítulo importante dentro del componente 6, destinado a mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y la modernización de terminales logísticas, los accesos a puertos y la ampliación de apartaderos a 750 m.**

El fomento del transporte por ferrocarril viene siendo un aspecto clave de las políticas de la Unión Europea (UE) durante los últimos años, en los que se han realizado importantes esfuerzos y se han emprendido diversas medidas estratégicas dirigidas a la creación de un sistema de movilidad sostenible, inteligente y resiliente que dé respuesta a los objetivos del Pacto Verde Europeo.

La mejora de la conectividad, la cohesión territorial, la digitalización, la creación de un espacio europeo único y la ecologización de la movilidad son requisitos imprescindibles para que el modo ferroviario reciba el impulso definitivo hacia el futuro.

En este contexto, el transporte de mercancías por ferrocarril desempeña un papel primordial para alcanzar la comodalidad con el transporte por carretera, especialmente en las distancias medias y largas, en las que el transporte ferroviario tiene el potencial necesario para ser más competitivo. El fomento del trasvase modal de la carretera hacia el ferrocarril

es esencial en estos momentos para contribuir a rebajar la dependencia del petróleo y a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Nos encontramos en un momento clave, el de la recuperación de la crisis causada por la pandemia del COVID-19, y debemos aprovecharlo para acelerar la modernización de todo el sistema de transporte y movilidad y caminar hacia la descarbonización.

Para contrarrestar el impacto económico generado por la crisis sanitaria y dar un paso más en la carrera hacia la sostenibilidad, la UE ha puesto en marcha el Plan Next GenerationEU, un instrumento temporal cuyo elemento central es el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) que dispone de 723 800 millones de euros en préstamos y subvenciones disponibles para apoyar las reformas e inversiones emprendidas por los países de la UE.

En España, estos fondos se canalizarán a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que

Se destinarán más de 974 millones de euros a mejorar la intermodalidad y la logística, de los cuales Adif tiene asignadas inversiones por importe superior a los 477 millones de euros.

proporcionarán a nuestro país hasta 140 000 millones de euros en transferencias y créditos en el periodo 2021-2026.

Se trata de instrumentos comunitarios de financiación que proporcionan una ocasión extraordinaria para modernizar todo el sistema de transporte y la movilidad hacia un modelo más sostenible y resiliente, en el que el transporte ferroviario de mercancías debe evolucionar hasta convertirse en el eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales.

El reparto de estas inversiones se ha clasificado por componentes, que se corresponden con objetivos específicos dentro del Plan. En concreto, su componente 6 contempla ayudas de 6 667 mi-

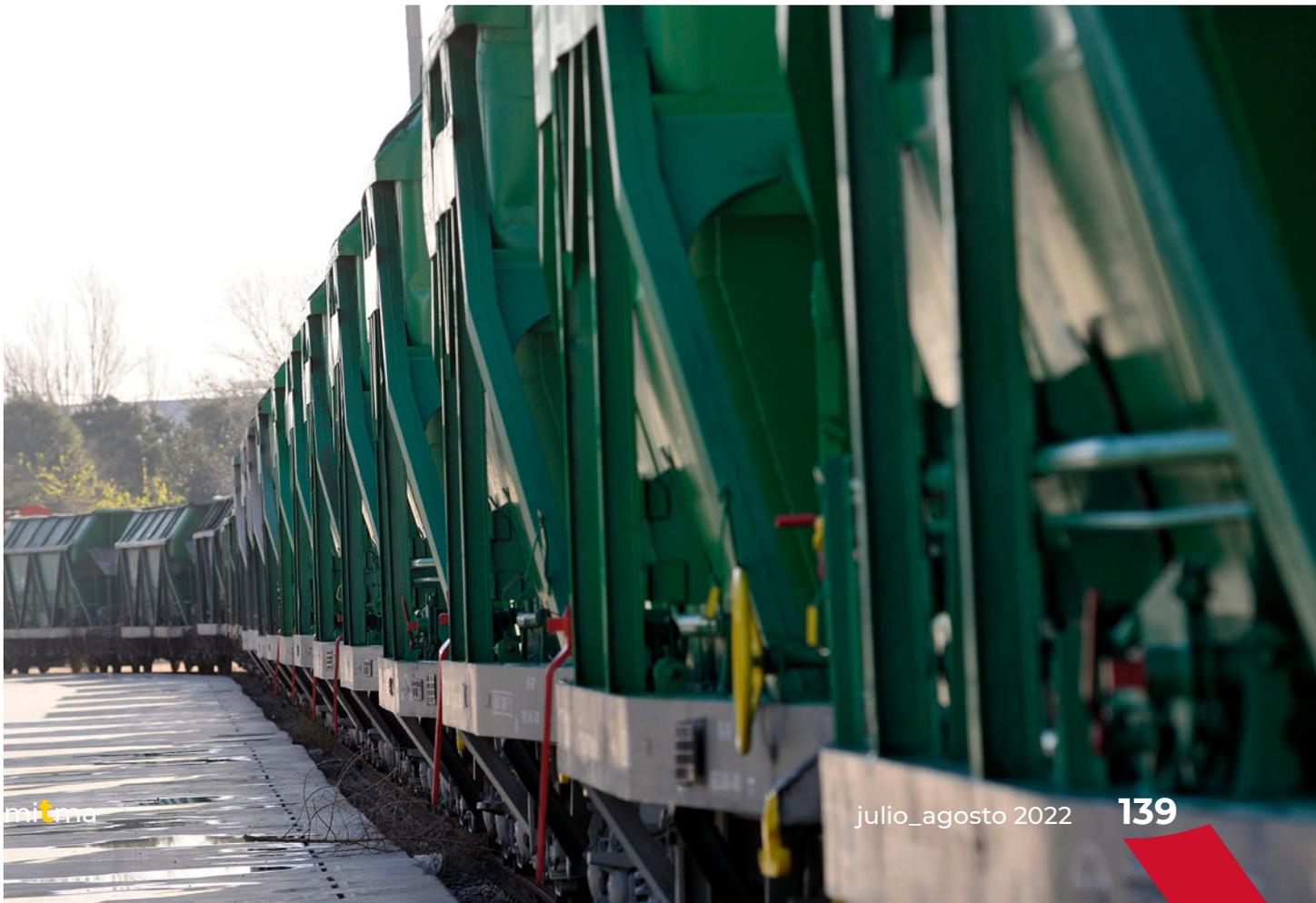
llones de euros para impulsar el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles.

Estas inversiones se reparten en infraestructuras, tanto para corredores europeos como para el resto de las conexiones; en intermodalidad y logística, y el apoyo al transporte sostenible y digital.

En total, las ayudas destinadas al ferrocarril ascienden a 6 243 millones de euros, de los que Adif y Adif Alta Velocidad ejecutarán más de 5 800 millones de euros.

Este componente apuesta sobre todo por promover el trasvase hacia modos de transporte hipocarbónicos. En España las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte tienen un peso relativo mayor que la media de la UE (un 26,1 % frente a un 21,7 %). La balanza, por tanto, debe inclinarse hacia el transporte ferroviario, que tiene una clara ventaja en términos de emisiones directas de GEI

El transporte de mercancías por ferrocarril es casi cinco veces más eficiente que la carretera.





Adif tiene asignadas inversiones por más de 477 millones de euros para la mejora de la intermodalidad y la logística.

suficientes de las principales terminales previstas en España.

Por otra parte, la construcción y mejora de los accesos terrestres a puertos, actuaciones que se llevan a cabo a través de la colaboración de Puertos del Estado, Adif, autoridades portuarias y la Dirección General de Carreteras.

Por último, se contempla la mejora de la accesibilidad, sostenibilidad, digitalización y seguridad de los puertos, proyectos que impulsan las distintas autoridades portuarias para convertir los puertos españoles en “puertos verdes”.

Esta medida desarrolla gran parte del eje 6 de la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), que tiene como objetivo mejorar la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de los nodos de distribución. Asimismo, la Iniciativa Mercancías 30 de Mitma recoge en su acción T2 (ámbito Terminales) diversas actuaciones en terminales intermodales y logísticas estratégicas.

Ambas estrategias trazadas por el Mitma para potenciar el transporte sostenible como contribución a la lucha contra el cambio climático van a potenciar de manera significativa los programas de apoyo al sector del ferrocarril, gracias, en gran medida, a los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, alineando de esta manera la política estatal con las iniciativas similares que están impulsando el resto de los estados miembros de la Unión.

La meta es que el transporte intermodal por ferrocarril pueda competir en igualdad de condiciones con el transporte por carretera y alcanzar un modelo sostenible que favorezca el incremento de la cuota de transporte ferroviario de mercancías para aproximarla a la de otros países europeos comparables.

Para conseguir este reto es imprescindible revolucionar el transporte por ferrocarril de mercancías, mejorando la

(gases de efecto invernadero) por unidad de transporte-km. De acuerdo con el informe 2019 del Observatorio del Transporte y la Logística en España, el ferrocarril emite por unidad de transporte-km casi 12 veces menos emisiones directas que la carretera en pauta no urbana y 14 menos que el avión. El transporte de mercancías por ferrocarril es casi cinco veces más eficiente que la carretera.

La contundencia de estos datos favorece que dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia el ferrocarril tenga un papel protagonista en la transferencia modal de mercancías. En este sentido, a través de la medida C6.13 se destinarán más de 974 millones de euros a mejorar la intermodalidad y la logística, de los cuales Adif tiene asignadas inversiones por importe superior a los 477 millones de euros.

La medida incluye tres tipos de actuaciones principales. Por un lado, el desarrollo de terminales intermodales y logísticas estratégicas, que aborda la construcción o adecuación a los parámetros de interoperabilidad y capacidad



Está previsto un desembolso global de 188 millones de euros para el desarrollo de las terminales intermodales de Vicálvaro, Fuente de San Luis, La Llagosta y Júndiz.

La medida C6.13, dentro del componente 6, ofrece el apoyo necesario

para mejorar la eficiencia del sistema de transporte y la distribución de mercancías, mediante

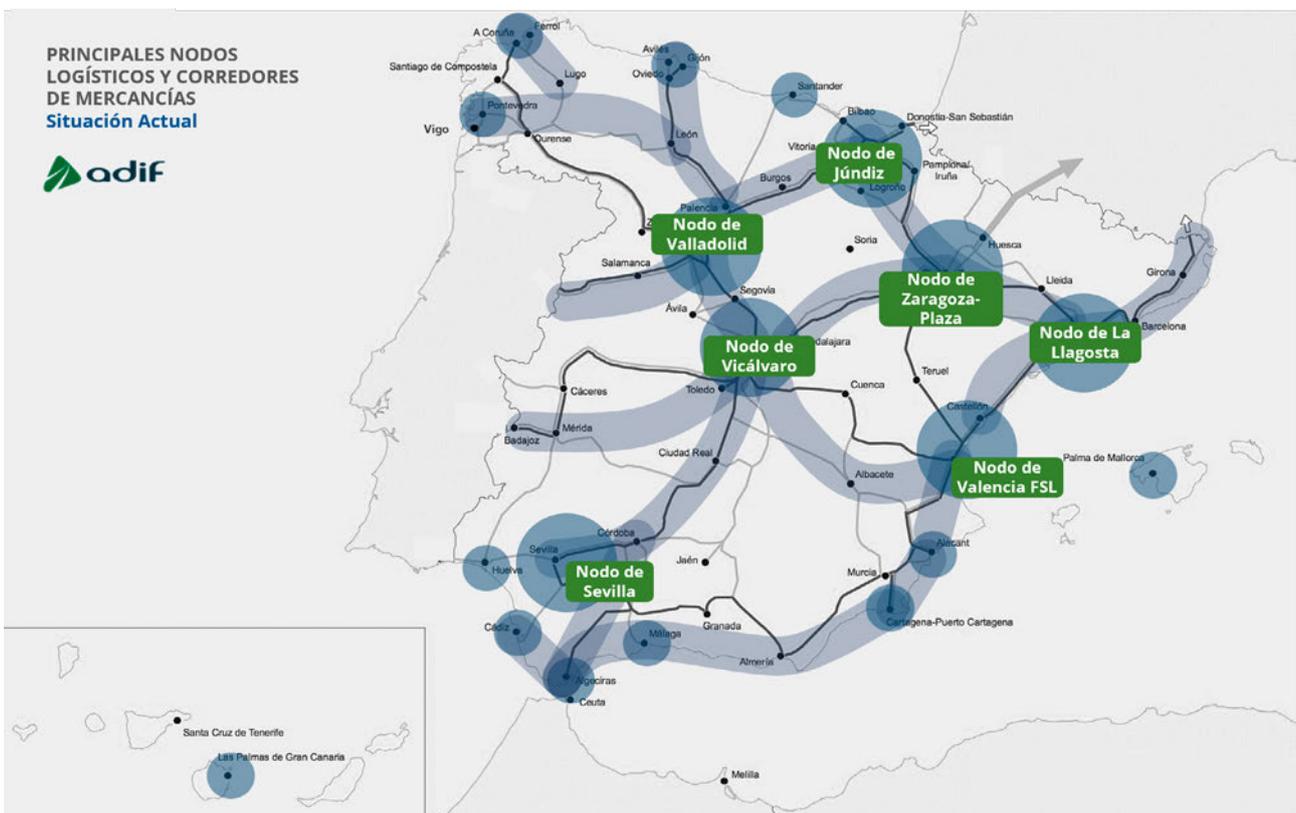
el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de los nodos de distribución.

Una medida que, tiene previsto un desembolso global de 188 millones de euros para el desarrollo de las principales terminales intermodales de nuestro país con el objetivo de hacer despegar el transporte ferroviario de mercancías en colaboración con el transporte por carretera y como parte de la actividad logística. Las cuatro principales terminales ferroviarias estratégicas son las de Vicálvaro en Madrid, Fuente de San Luis en Valencia, La Llagosta en Barcelona y Júndiz en Álava.

productividad, la gestión de la red y la orientación al cliente para atraer a un cada vez mayor número de empresas hacia este modo.

### Desarrollo de las terminales logísticas

El impulso al transporte de mercancías debe pasar por dar una respuesta eficaz a las necesidades actuales que requieren estos tráficos, para lo que es preciso contar con los equipamientos más punteros en las terminales, potenciando su optimización y creando sinergias, de manera que se involucre a todos los agentes del sector.





Adif trabaja en la implantación de una red de terminales interoperables y conectadas que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte de las empresas del sector logístico.

Estos nodos vertebran la red de terminales intermodales y logísticas de España por el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional y su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes en España.

Las actuaciones previstas por Adif pretenden impulsar definitivamente la transferencia modal de mercancías de la carretera al ferrocarril, logrando una actividad económica más eficiente y sostenible. Para ello, estas instalaciones requieren una ampliación de sus funcionalidades actuales para avanzar hacia un modelo en el que converjan la terminal intermodal con la zona logística, además de ofrecer otros servicios complementarios y auxiliares del transporte, la mercancía, las empresas y los trabajadores.

Estos cuatro nodos logísticos forman parte de una red estratégica más amplia en la que Adif está trabajando, en cooperación con Mitma, para impulsar su desarrollo, y que incluye también las terminales logísticas de Valladolid, Sevilla y Zaragoza. Las actuaciones contempladas en todos los nodos hasta 2023 suponen una inversión prevista de 240 millones de euros hasta 2023 y otros 120 millones hasta 2030, lo que suma un total de 360 millones de euros para completar esta red.

El objetivo es el de implantar una red de terminales interoperables y conectadas que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte de las empresas del sector logístico y, en consecuencia,

con óptimas dotaciones en equipamientos para ofrecer servicios intermodales y logísticos de primer orden.

Las terminales intermodales de Vicalvaro, Fuente de San Luis, La Llagosta y Jándiz se encuentran situadas en los corredores prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte, que juegan un papel fundamental en la estrategia de Mitma y que recibirán, a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, dotaciones récord para garantizar su desarrollo. En ambos corredores se requieren unas instalaciones óptimas e importantes inversiones, ya que se trata de infraestructuras estratégicas que deben mejorar la calidad del servicio ferroviario para adecuarse a las necesidades de los clientes de la cadena logística.

Por tanto, la selección de estos nodos intermodales estratégicos se ha realizado valorando su ubicación en relación con los corredores de la Red TEN-T, pero también otros parámetros como su proximidad a centros de producción y/o consumo, su conexión con otras redes de transporte como las viarias, o su relación con los principales puertos, su nivel de actividad y su potencialidad, entre otros.

En ellos se llevarán a cabo actuaciones que requieren una remodelación integral de las instalaciones existentes, que supondrán un gran esfuerzo inversor y una eficaz coordinación entre las distintas administraciones.

De esta forma, las terminales intermodales y logísticas estratégicas de

esta red contarán con gran capacidad (>200 000 UTI/año por terminal) y conexiones a redes viarias destacadas. Estarán diseñadas para cumplir los estándares de interoperabilidad europeos y en particular, el relativo al tratamiento de trenes con un mínimo de 22,5 toneladas de carga por eje y una longitud de 740 m. Estos nodos tendrán, además, conectividad con la red viaria de gran capacidad, electrificación de cabeceras, enclavamientos electrónicos y adecuación y estandarización de equipamientos para la manipulación de UTI. Asimismo, se dotarán de espacios para la implantación de actividades complementarias de valor añadido y, siempre que sea posible, dispondrán de conexión en ancho estándar.

También será clave en el despliegue de esta red de terminales la digitalización para la automatización de los procesos de gestión y la dotación de infraestructuras de conectividad 5G, que van a facilitar, por un lado, la sincromodalidad de la cadena de transporte multimodal y la mejora de sus procesos operativos, desde su planificación hasta su ejecución final y posterior facturación, y por otro lado, van a hacer posible ofrecer nuevos servicios digitales.

El desarrollo de los nodos logísticos está conectado con la Estrategia Indicativa Ferroviaria, como instrumento normativo regulador de la planificación y la inversión en infraestructuras ferroviarias

de España. Se trata de un proceso complejo y dilatado en el tiempo, en cuya implantación es necesario realizar un gran esfuerzo de planificación global desde diferentes perspectivas (ferroviaria, viaria, urbanística, presupuestaria, legislativa, etc.) y de cooperación y de coordinación entre todos los agentes implicados.

Para todas estas terminales estratégicas existe un proyecto funcional inicial que planifica el desarrollo por fases del nodo hasta su máxima capacidad, adecuando la inversión a la evolución de la demanda en el tiempo, que se irá incrementando a medida que se completen las actuaciones en línea.

### Terminal de Vicálvaro

La terminal de Vicálvaro se ubica en el nodo de Madrid, punto estratégico del mapa logístico de España que articula toda la red de distribución de mercancías en el país, sirviendo de conexión entre los corredores Mediterráneo y Atlántico.

Su ubicación le otorga un gran potencial, tratándose, además, de una terminal ya consolidada que dispone de infraestructuras construidas y cuenta con suficiente superficie para su ampliación.

El proyecto de renovación de esta terminal, que pasará a convertirse en un gran *hub* logístico con estándares europeos de interoperabilidad, supondrá

Vista de las nuevas vías ejecutadas en la terminal de Vicálvaro (Madrid).





Playa de vías de la terminal logística de Valencia Fuente de San Luis.

una inversión global de más de 300 millones de euros y se ha establecido en tres fases, de las cuales está en marcha la primera, con un presupuesto total de 160 millones de euros, de los que serán financiados por los fondos MRR un total de 75 millones. En esta primera fase se llevará a cabo la ejecución de la instalación técnica Sur, la mejora de accesos a la terminal tanto ferroviarios como viarios, la instalación del nuevo enclavamiento electrónico y la creación de un módulo intermodal.

La instalación técnica Sur contará con un total de 18 vías para el tratamiento de trenes de 740 m de longitud, mientras que la instalación logística constará de un módulo intermodal dotado con tres puentes grúa y cuatro vías bajo pórtico para albergar trenes de igual longitud.

Hasta el momento han finalizado las actuaciones de la subfase 1.A, que han consistido en la ejecución de cuatro nuevas vías para la recepción y expedición de trenes de 740 m y un nuevo enclavamiento electrónico en el haz técnico sur de la terminal ferroviaria.

Por otra parte, están en marcha los trabajos contemplados en la subfase 1.b, en la que se están realizando actuaciones en los accesos ferroviarios a la terminal, adaptando sus pendientes para permitir la carga máxima a la longitud de los trenes de mercancías de 740 m que accederán a la instalación. Adicionalmente, se ejecutarán trabajos de reconfiguración de las vías generales del entorno de la terminal para posibilitar el

nuevo acceso viario directo a la terminal intermodal.

### **Valencia Fuente de San Luis**

En pleno Corredor Mediterráneo se ubica la terminal intermodal y logística de Valencia Fuente de San Luis, como parte básica del corredor de mercancías Valencia-Madrid y conectada directamente con el puerto de Valencia, lo que hace que su potencial ferroviario deba desarrollarse al máximo.

Cuenta, además, con vías de gran capacidad para poder atraer y evacuar los tráficos viarios que genere este gran nodo. En este sentido, dispone de excelentes comunicaciones terrestres, con acceso directo a la red de carreteras europeas a través de la AP-7/E-15, conexión con el centro de la Península a través de la A-3, así como al puerto de Valencia, desde las vías de circunvalación V-15 y V-30, además de la conexión a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) con acceso directo.

Actualmente Valencia Fuente de San Luis está destinada principalmente a la carga, descarga y a la formación de trenes de mercancía convencional, así como a la regulación de tráficos con origen/destino el puerto de Valencia. Dispone además de una playa de longitud reducida, en la que se puede realizar el intercambio de mercancías entre el ferrocarril y la carretera.

Dado el potencial que presenta, esta terminal precisa, por tanto, de óptimas dotaciones en equipamientos y la posibi-



Terminal de mercancías de Júndiz (Vitoria).

lidad de ofrecer servicios intermodales y logísticos de primer orden.

Las actuaciones previstas en esta terminal se enmarcan en el convenio entre Mitma, la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana, el ayuntamiento de Valencia, Adif, Puertos del Estado y la autoridad portuaria de Valencia para su desarrollo.

Las inversiones para la remodelación de este nodo logístico se ejecutarán por fases, con una suma total aproximada de 200 millones de euros. El proyecto contempla la construcción de una terminal intermodal para trenes de 740 m con ancho ibérico y estándar, la conexión con la instalación técnica, los accesos viarios, tanto desde como hacia la V-30 como la conexión con un vial interno con el Puerto, así como la dotación de medios de manipulación.

El objetivo es que la puesta en servicio de la nueva terminal coincida con la puesta en servicio del Corredor Mediterráneo en ancho estándar entre Valencia y la frontera francesa.

Para la fase 1, el importe estimado de la inversión en fondos MRR asciende a un total de 25,6 millones de euros, incluyendo obras, suministros, grúas, vial de conexión con ZAL (Zona de actividad

logística) y los trabajos de asistencia técnica.

Como actuación complementaria a esta primera fase, se han licitado las obras de implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, en el ámbito de esta terminal, por importe de 21 818 770,6 euros, que recibirán financiación del Mecanismo Conectar Europa (CEF). Se desarrollarán, de este modo, actuaciones en vía y de electrificación destinadas a la implantación del ancho mixto en este tramo, garantizando la adecuada prestación, capacidad, estabilidad y fiabilidad de los tráficos de viajeros y mercancías.

## Júndiz

La terminal de mercancías de Júndiz (Vitoria) está llamada a convertirse en la primera terminal española conectada al Corredor Atlántico de la RTE-T en ancho estándar.

Este centro logístico se considera un nodo estratégico por el volumen de tráfico que gestiona (superior a los 3 000 000 de toneladas de media en 2017-2019), y por ser punto inicial de la sección transfronteriza Vitoria/Gasteiz-San Sebastián-Bayona-Burdeos.

El desarrollo completo de la terminal intermodal y logística de Júndiz incluye

la parcela de la actual terminal intermodal de Adif y la parcela contigua propuesta por el gobierno vasco. El objetivo es diseñar un nodo en el que converjan la terminal intermodal, la terminal de autopista ferroviaria y la zona logística, además de otros servicios básicos, complementarios y auxiliares al transporte.

Las actuaciones previstas se desarrollarán en cuatro fases, con un importe global estimado de 98 millones de euros y tienen como objetivo la conexión del nodo ferroviario con el Corredor Atlántico para mejorar la interoperabilidad a lo largo del propio Corredor y resolver los cuellos de botella. De estas fases, la 1.1 cuenta con una financiación de los MRR por importe de 24,9 millones de euros, que incluye vía y electrificación, instalaciones y señalización y asistencias técnicas.

Estos fondos se destinarán a la reordenación de la actual instalación para incorporar vías de ancho mixto tanto para la recepción y expedición de trenes como para la carga y descarga de UTI (Unidad de transporte intermodal), todas ellas adaptadas al tratamiento de trenes de longitud estándar interoperable de 740 m. Además, el proyecto incluye el diseño de un nuevo módulo intermodal para el tratamiento de los trenes mediante grúas pórtico con una losa de hormigón para contenedores de 600 m ,

que en la siguiente fase (2.1.) se ampliará a 740 m. Está prevista igualmente la instalación de un nuevo enclavamiento electrónico y la electrificación de la terminal a 3 kV c.c.

La siguiente fase, la 1.2, abordará una terminal de autopista ferroviaria en la parcela de Júndiz-Villodas en ancho estándar.

## La Llagosta

Las obras de construcción para la conexión al Corredor Mediterráneo en ancho internacional de la terminal de transporte de mercancías de La Llagosta, situada a 15 km de Barcelona, transformarán este nodo en un enclave estratégico para el tráfico de mercancías internacional, además de potenciar el transporte ferroviario en el eje mediterráneo.

Actualmente La Llagosta está dotada de vías para carga y descarga de mercancías y de vías para otros usos ferroviarios (maniobra, apartado, etc.), donde se desarrollan actividades vinculadas al transporte ferroviario de vehículos automóviles, así como otras actividades de valor añadido a la logística y a la distribución de este tipo de mercancías.

El conjunto de actuaciones previsto en esta terminal en una primera fase comprende trabajos de plataforma, vía y electricidad, con un presupuesto que ronda los 63,3 millones de euros que será financiado por el MRR.

Terminal de transporte de mercancías de La Llagosta (Barcelona).



Gracias a esta importante suma, se adaptará la terminal a los estándares europeos de tratamiento de mercancías. De esta forma, se remodelará la actual terminal mediante el levante de la instalación técnica y el tendido de una nueva playa de vías compuesta por vías paralelas con longitudes superiores a 750 m, montadas en ancho mixto y electrificadas a 3 000 vatios. Por otro lado, se construirá una terminal intermodal que estará formada por un haz de cuatro vías para la carga y descarga de UTI y otra vía para la carga y descarga de mercancía general, todas en ancho mixto.

Igualmente, se llevarán a cabo otras actuaciones que comprenderán la remodelación de los accesos a la terminal mediante la conexión en ancho estándar con el Corredor Mediterráneo desde el viaducto de la línea de alta velocidad, la adaptación al ancho mixto entre la plataforma de La Llagosta y la línea El Papiol-Mollet desde la bifurcación Mollet, y la conexión Sur con la red de Cercanías.

Por último, para permitir la explotación de la terminal, se construirán varias losas de transferencia y almacenamiento de UTI con una extensión aproximada de 12 hectáreas, así como la ejecución de otras instalaciones.

### Otras inversiones en instalaciones logísticas

De forma adicional, el componente C6.I3 comprende inversiones en infraestructuras ferroviarias en otras terminales intermodales y logísticas que desempeñan un papel determinante para lograr el objetivo de potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril y hacerlo más competitivo.

Los fondos MRR incluyen, por un lado, una inversión prevista de más de 27 millones de euros para llevar a cabo el nuevo acceso en ancho estándar al puerto de Barcelona y la remodelación de la terminal ferroviaria de **Can Tunis** (Barcelona). Se trata de un importante centro logístico, en el que confluyen la línea Castellbisbal-Morrot, perteneciente



Vista de la terminal de Can Tunis (Barcelona).

a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), y las líneas de acceso al Port de Barcelona. Constituye, junto a Morrot y las terminales interiores del puerto de Barcelona, un destacado complejo ferropuerto.

Las obras de adaptación al ancho estándar, ya adjudicadas, impulsarán el transporte de mercancías y se conseguirá una integración más eficiente del ferrocarril en la cadena logística, así como el incremento de la calidad y fiabilidad del servicio de este sector estratégico.

El proyecto incluye actuaciones en plataforma, vía y electrificación para la ampliación de infraestructuras en ancho mixto, incorporando los aparatos de vía necesarios para garantizar una correcta explotación. De esta manera, las actuaciones contemplan la colocación de un tercer carril en la vía 2 del ramal del lado Castellbisbal, con una longitud de 1,5 km. Asimismo, en la playa de vías de Can Tunis se implantará el ancho mixto en seis vías, con unas longitudes útiles de entre 550 m y 750 m. Por otro lado, en la cabecera de Morrot se instalará el ancho mixto en la vía 2.

También en el eje mediterráneo, el proyecto constructivo y la ejecución de obra para la renovación de la **terminal de Escombreras** en Murcia y la mejora de la explotación del tráfico ferroviario de la dársena recibirá unas ayudas que ascienden a más de 2 millones de euros.

El proyecto engloba los trabajos a realizar en infraestructura y vía, como son la sustitución o rehabilitación, en función de la necesidad, de los desvíos en ambas cabeceras, así como la definición de los trabajos para la adaptación de la vía 4 de

El  
Plan de Recuperación,  
Transformación y Resiliencia  
apuesta por afianzamiento de la  
intermodalidad ferroviaria mediante  
la ejecución de inversiones destinadas  
a la construcción y mejora de los  
accesos ferroviarios exteriores a  
distintos puertos.



Terminal logística  
Zaragoza Plaza.

la terminal para la circulación de trenes de hasta 740 m de longitud y recolocación de la topera de vía 3.

Por otra parte, está prevista una inversión superior al millón de euros para la mejora de la **terminal de Muriedas** (Santander), que se destinará a actuaciones en la playa de vía que darán respuesta al nuevo esquema de explotación que requiere la terminal para adaptarse a las actuaciones de duplicación de vía en el tramo Torrelavega-Santander.

Estas actuaciones incluyen el levante de desvíos en ambas cabeceras, lado Palencia y lado Santander, y el montaje de nuevos desvíos y modificaciones del trazado de algunas vías para conseguir un mayor número de vías con longitud útil superior a 608 m, que es la requerida por el sector de automoción, principal actividad de transporte en esta instalación de apoyo al Puerto de Santander.

En el País vasco, la adaptación de la **instalación logística de Lezo (Gipuzkoa)** cuenta también con casi 500 000 euros de presupuesto de los fondos MRR para actuaciones que se enmarcan en el proyecto global de una nueva terminal intermodal y logística integrada en el Corredor Atlántico, que se pondrá en marcha en colaboración con el gobierno vasco.

En cuanto a la **terminal de Urduña-Orduña** (Bizkaia), se prevé una inversión de más de 3,7 millones de euros para la puesta en marcha del proyecto de mejora que contempla la modificación de trazados de las vías, electrificación y señalización de esta para adaptar una de

sus vías a 750 m, lo que permitiría ganar competitividad al puerto de Bilbao en sus tráficos (especialmente automóviles y contenedores). El proyecto ha sido redactado por la autoridad portuaria de Bilbao, en coordinación con Adif. Con la solución definida, la inversión total se elevará hasta 10 millones de euros, incluyendo vía, electrificación e instalaciones de seguridad.

### Conexiones ferroportuarias

La cooperación entre modos es el elemento vertebrador del sistema global de transporte y es imprescindible para mejorar la competitividad del país y alcanzar un sistema medioambiental y económicamente sostenible.

En España, al igual que ocurre en Europa, el tráfico intermodal está fuertemente vinculado a los puertos, lo que se viene poniendo de manifiesto con el crecimiento exponencial que está experimentando la cadena marítimo-ferroviaria en los últimos años.

La estrecha colaboración que mantiene Adif con Puertos del Estado y las diferentes autoridades portuarias está permitiendo desarrollar proyectos vinculados con el fomento del transporte ferroviario y la eficiencia de la cadena logística, en aras de conseguir sinergias y que no haya rupturas de carga.

De esta forma, junto con Mitma, ambas entidades empresariales trabajan en fijar una visión global de la problemática y de parámetros clave como la complementariedad e intermodalidad del transporte, la productividad, la eficiencia,

la orientación al cliente y la digitalización de la cadena logística.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia apuesta, como parte de la estrategia de Mitma para el impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, por el afianzamiento de la intermodalidad ferropuertaria mediante la ejecución de inversiones destinadas a la construcción y mejora de los accesos ferroviarios exteriores a distintos puertos, de tal forma que se posibilite su conexión con el resto de la red ferroviaria y los principales corredores ferroviarios europeos.

Estas actuaciones de accesibilidad terrestre a los puertos se desarrollan, con carácter general, mediante convenios entre las correspondientes autoridades portuarias y Adif.

Es el caso de la ejecución del acceso ferroviario al **puerto exterior de A Coruña**, en Punta Langosteira, que será posible tras el convenio firmado por la autoridad portuaria, Puertos del Estado y Adif AV, que incluye todas las actuaciones necesarias para dotar a las instalaciones portuarias de una infraestructura de titularidad propia y plenamente funcional para la conexión con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

La autoridad portuaria de A Coruña financiará íntegramente el proyecto con cargo al MRR, al que se han solicitado 157,1 millones de euros, mientras que Adif AV se encargará de la supervisión del proyecto constructivo y la contratación correspondiente a la redacción del proyecto que desarrolle la solución constructiva de la alternativa seleccionada, además de la contratación de la ejecución de las obras ferroviarias proyectadas, que en estos momentos se encuentra en fase de licitación.

De esta forma, se impulsa la ejecución de una infraestructura clave que incrementará la competitividad del transporte ferroviario de mercancías y potenciará la puesta en valor del puerto exterior de la ciudad de A Coruña, en línea con los objetivos de movilidad sostenible del PRTR,

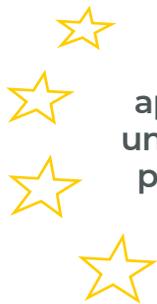
de la Estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada, y de la iniciativa Mercancías 30.

Otra conexión ferropuertaria con gran potencial en nuestro país es la correspondiente al proyecto del nuevo acceso ferroviario Sur al **puerto de Castellón**. Este proyecto contempla la conexión ferroviaria del puerto de Castellón a través de la dársena Sur con la línea ferroviaria Valencia-Tarragona (Corredor Mediterráneo), con el fin de permitir un mayor número de circulaciones ferroviarias y establecer una alternativa de transporte más competitiva y sostenible que la actual, que conecta las vías del puerto por el Norte con la estación de Las Palmas. La solución adoptada consta de un eje en vía única en ancho mixto de unos 8 300 m de longitud.

En el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, dentro del componente 6, en la línea de inversión 3, Intermodalidad y logística, Adif ha solicitado ayudas al MRR por un valor aproximado 120 millones de euros, dentro del subcapítulo "Accesos ferroviarios exteriores a los puertos y terminales españoles", mientras que Puertos ha solicitado al MRR 30 millones de euros dentro del subcapítulo "Mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de los Puertos". Por ello, será necesaria la firma de un convenio entre Adif, la autoridad portuaria y Puertos del Estado que se encuentra en fase de negociaciones entre los distintos organismos.

Por otra parte, en la primavera del año 2021, Adif ejecutó las obras del denominado tramo 0 del Nuevo acceso ferroviario Sur al puerto de Castellón, con una inversión de 57,8 miles de euros.

La autoridad portuaria ha redactado una primera versión de los proyectos constructivos (Tramo I, Tramo II, Vía y electrificación, y Subestación eléctrica), de los cuales los tres primeros deben ser aprobados por Adif. La ejecución de los proyectos de construcción de la subestación eléctrica asociada al Nuevo acceso ferroviario Sur al puerto de Castellón



**Los proyectos para la ejecución de la ampliación de apartaderos a 750 metros recibirán una importante inyección económica por parte de los MRR, que asciende a más de 133,2 millones de euros**

corresponderá a la autoridad portuaria de Castellón.

### **Ampliación de apartaderos a 750 m**

El componente 6, en la línea de inversión 3, contempla, con el mismo objetivo de potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril y la intermodalidad y de mejorar la circulación ferroviaria, la implementación en distintos puntos de la red ferroviaria de interés general de apartaderos de 750 m.

Estos apartaderos permitirán el estacionamiento y apartado de trenes de longitud estándar interoperable, con la calidad y fiabilidad del servicio actual, contribuyendo a impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional e internacional.

Los proyectos para la ejecución de la ampliación de apartaderos a 750 m recibirán una importante inyección económica por parte de los MRR, que asciende a más de 133,2 millones de euros, que incluye tanto la redacción de los proyectos constructivos como la ejecución de las obras asociadas.

Los apartaderos incluidos en este capítulo suman un total de 48. Recientemente se ha adjudicado el contrato para la redacción de los proyectos constructivos de ampliación de estos apartaderos a 750 m en distintas estaciones de la RFIG en tres lotes por un importe global de 8 856 688,2 euros.

En concreto, estos apartaderos se encuentran ubicados en los tramos Algeciras-Reus, Zaragoza- Altsasu/ Alsasua-Irún, Venta de Baños-Altsasu/

Alsasua, Bilbao-Miranda, Palencia-Santander y Sevilla-Huelva.

Por otra parte, dentro del componente 6, en la inversión C6.I1

Red nacional de transporte: corredores europeos, se ha

incluido también una actua-

ción de construcción de apartaderos adicional a la anterior. En este caso, se trata de la construcción de 10 apartaderos en la línea Zaragoza-Reus, cinco de ellos en el itinerario por Lleida y cinco en el itinerario por Caspe, que se encuentran actualmente en fase de redacción de proyectos.

En definitiva, las actuaciones previstas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para la modernización de infraestructuras clave del transporte ferroviario, como son los apartaderos, las terminales logísticas y las conexiones con puertos, darán el impulso definitivo al modo ferroviario en el contexto del transporte nacional e internacional de mercancías, a fin de crear un sistema eficiente que permita aumentar su cuota de participación global hasta alcanzar valores similares a los del resto de Europa.

La financiación de los MRR para estas actuaciones será el motor para alcanzar el objetivo de incrementar el peso del transporte ferroviario, no solo esencial para el desarrollo de los territorios y aumentar la productividad, la competitividad y la capacidad de exportación de la economía, sino también para reducir de forma drástica las emisiones gases de efecto invernadero, con un menor consumo de combustibles fósiles y fomentando un sistema de transporte de mercancías más resiliente.

Avanzamos con Europa hacia una red de transporte ferroviario más eficiente, que ofrecerá un mayor beneficio social y económico y una movilidad sostenible y segura.★

