



**El plan de recuperación NextGenerationEU
prioriza el desarrollo de este eje de movilidad básico
que atraviesa la Península Ibérica**

Europa redobla sus esfuerzos en el Corredor Atlántico

- **Texto: Montserrat Rallo,**
directora general de Planificación,
Estrategia y Proyectos de Adif



La consecución de un espacio único europeo del transporte, esencial para facilitar los movimientos de ciudadanos y mercancías y garantizar la sostenibilidad del transporte, pasa necesariamente por el desarrollo de los corredores de la Red TEN-T, dos de los cuales, el Atlántico y el Mediterráneo, atraviesan la Península Ibérica. En un contexto complejo debido al impacto de la pandemia, el fondo de recuperación NextGenerationEU es el estímulo necesario para avanzar en los proyectos que Adif y Adif Alta Velocidad ya tenían en marcha para completar el Corredor Atlántico, prioritario para la movilidad en España y en Europa.

La pandemia de la Covid-19 ha provocado una crisis social y económica sin precedentes en todo el mundo. Ante una circunstancia adversa de esta dimensión, inédita en la historia reciente, la respuesta de la Unión Europea ha sido contundente. El fondo de recuperación NextGenerationEU —cuyo núcleo es el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR)— es un instrumento temporal y excepcional que busca contribuir a reparar los daños económicos y sociales inmediatos causados por la pandemia y, de este modo, convertir la crisis en oportunidad. Porque el fin último es que Europa salga más reforzada tras el excepcional impacto de la pandemia en todos los ámbitos de la vida social y económica. Y esa Europa posterior a la Covid-19 será más ecológica, más digital, más resiliente y mejor adaptada a los retos actuales y futuros.

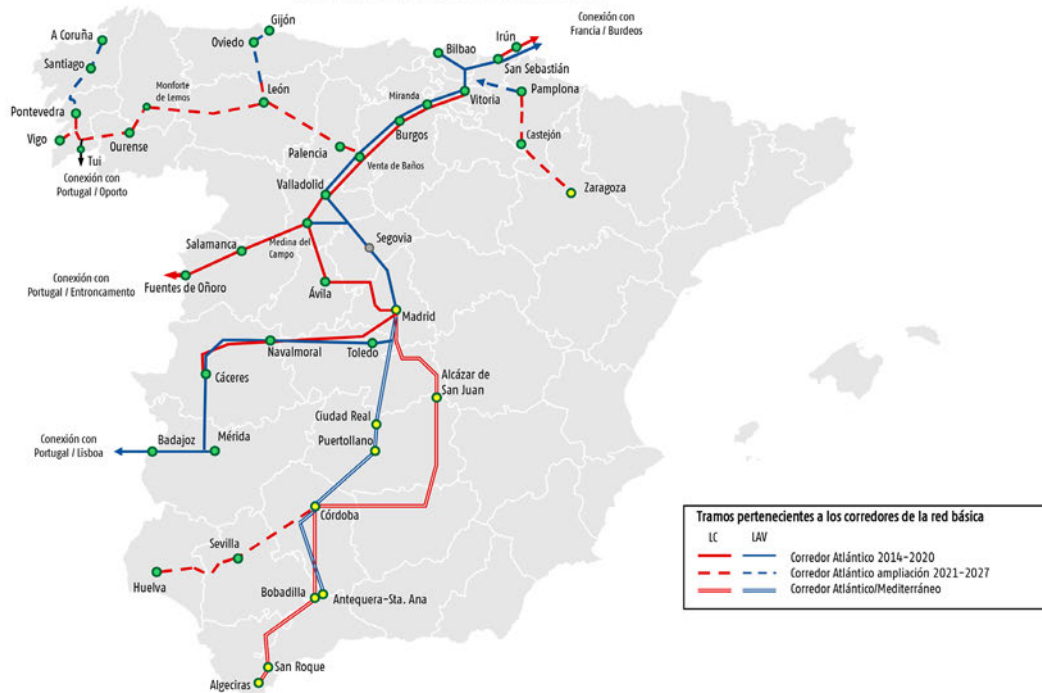
Todos estos adjetivos que definen la que queremos que sea la nueva Europa se ajustan como un guante a lo que el ferrocarril ofrece como eje de la movilidad del futuro. No es casualidad por tanto que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia —la estrategia española para canalizar los fondos del

programa NextGenerationEU—, apoye el desarrollo del ferrocarril con un desembolso de 6 243 millones de euros, de los que 5 874 corresponden directamente a Adif y Adif Alta Velocidad. De esta forma se da continuidad a la convencida apuesta de la UE por este medio de transporte programas de ayudas comunitarias y la celebración del Año europeo del ferrocarril en 2021.

En el marco de este importante estímulo para el impulso del transporte ferroviario, cobran especial protagonismo los corredores de la Red transeuropea de transporte (TEN-T) que atraviesan la Península Ibérica, el Atlántico y el Mediterráneo. Los corredores de la red básica de la TEN-T, un total de nueve en todo el territorio de la Unión, son esenciales para la construcción del Espacio único europeo del transporte, dado que canalizan los principales tráficó tanto a nivel nacional como europeo.

El desarrollo de ambos corredores, uno de los principales retos asumidos por Adif y Adif Alta Velocidad en la actualidad y para los próximos años, necesita de importantes recursos económicos, por lo que NextGenerationEU es una oportunidad única para alcanzar nues-

CORREDOR ATLÁNTICO



tros objetivos en este campo. El programa de ayudas para superar la crisis de la pandemia contribuirá a la construcción de nuevas infraestructuras y a la mejora de las ya existentes, uniéndose así a otros fondos comunitarios y al mecanismo Conectar Europa, destinado específicamente a financiar la red TEN-T.

Gracias a este respaldo europeo, actualmente el Corredor Atlántico suma más de 8 500 km de vías de Portugal, España, Francia y Alemania. De ese total, unos 3 900 km transcurren por nuestro país. Su trazado en España se inicia en Algeciras hasta Bobadilla y, tras cruzar Andalucía y Extremadura, llega hasta Irun, pasando por Madrid, Valladolid, Vitoria y Bilbao. Desde ahí, continúa por el oeste de Francia hasta París-El Havre y París-Estrasburgo/Mannheim (Alemania). Además, desde Extremadura y Castilla-León conecta también con el eje Sines-Lisboa-Aveiro-Oporto. En 2021 se amplió el corredor en España a las líneas convencionales Venta de Baños-Palencia-León-Gijón; León-Ourense-Vigo-A Coruña; Córdoba-Sevilla-Huelva y Altsasu/Alsasua-Pamplona-Zaragoza. Todas estas líneas serán objeto de planes de renovación y modernización para



NextGenerationEU
busca que Europa salga
más reforzada tras el impacto
de la crisis de la Covid-19.

adaptarse a los parámetros y requisitos técnicos requeridos en los corredores europeos para convertirlos en interoperables. De hecho, en algunas de ellas Adif ya estaba actuando previamente.

La mayor parte de las ayudas de los fondos NextGenerationEU para el Corredor Atlántico forman parte del componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, Movilidad sostenible, segura y conectada. Los objetivos de este componente, que beneficia a Adif y Adif AV con un importe de 4 397,7 millones de euros, están basados en la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que entiende la movilidad como un derecho, un elemento de



La variante de Pajares es una de las secciones del Corredor Atlántico que recibe financiación del fondo de recuperación.

cohesión social y de crecimiento económico, y afronta los nuevos retos dando soluciones a los problemas reales de movilidad de los ciudadanos. Por ello, presta especial atención a la movilidad cotidiana y busca conseguir un sistema de transportes y una logística eficientes, sostenibles y resilientes. La importancia de estos aspectos ha sido patente durante la crisis generada por la pandemia de la Covid-19.

En este marco general de la Estrategia de movilidad, uno de los principales retos del componente 6 es precisa-

mente completar los corredores europeos, de acuerdo con la normativa comunitaria. Se trata pues de hacer que la red nacional de transporte sea más interoperable en función de los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono. El cumplimiento de estos objetivos tiene impactos positivos innegables. El desarrollo de los corredores europeos dota a España de mayor cohesión territorial tanto interior como exterior y, junto a la interoperabilidad y la intermodalidad, fa-





cilita la movilidad y el comercio, aumentando así la competitividad industrial y permitiendo el acceso a los mercados nacionales e internacionales de una forma más eficiente.

Conviene recordar que los altos niveles de competitividad que ha demostrado España en la construcción de líneas ferroviarias, con costes muy inferiores al promedio europeo e internacional, permitirán llevar a cabo estas inversiones de forma eficiente, a lo que se añade que el proceso de liberalización de los servicios posibilitará impulsar el uso de la red y, de este modo, sacarle el máximo partido.

En línea con la decidida apuesta de Europa por el desarrollo de estos ejes, una de las líneas de inversión incluidas en este componente, la C6.I1, con una dotación de 2 937,5 millones de euros, está dedicada exclusivamente a fomentar la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias de los corredores Atlántico y Mediterráneo y a la modernización y mejora de las ya existentes. Estas líneas deben adaptarse a los estándares europeos, que recomiendan algunos aspectos y exigen otros, principalmente relacionados con la electrificación, la implantación de ERTMS, la consideración del ancho de vía y más capacidad para los tráficos de mercancías, entre otros aspectos relativos a la infraestructura. Las inversiones previstas permitirán así

la mejora y/o construcción de 1 400 km de ambos corredores.

El mencionado importe se destina a actuaciones de distinta tipología para completar y mejorar los corredores: construcción de plataforma; reposición de servicios; suministro y montaje de materiales de vía en nuevas secciones y renovación de vías existentes, electrificación de líneas; implementación de nuevos sistemas de señalización y control de tráfico; telecomunicaciones fijas y móviles; y mejora y rehabilitación de estaciones existentes y construcción de nuevas terminales.

Así, buena parte de las secciones que integran el Corredor Atlántico en España se ven beneficiadas por estos fondos. Entre ellas se encuentra la línea de alta velocidad (LAV) Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/San Sebastián, la llamada Y vasca. Adif Alta Velocidad tiene encomendada la construcción del trazado entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao, y ya ha concluido las obras de plataforma en 11 tramos y avanza en la ejecución de otros ocho.

Entre las actuaciones financiadas, con un importe global superior a los 144 millones de euros, se encuentran la construcción de la plataforma del tramo Elorrio-Elorrio y de la conexión de la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria con la integración del ferrocarril en la ciudad de

La construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura incluye la renovación de vía de varias estaciones, entre ellas la de Badajoz.



Tras la ampliación aprobada en 2021, el Corredor Atlántico suma más de 8500 km de vías, de los que 3900 km transcurren por nuestro país.

Vitoria-Gasteiz, la redacción del proyecto y ejecución de las obras de instalaciones complementarias para estacionamiento de composiciones en las vías 6 y 8 de la estación de Pasaia y la protección acústica del tramo Bergara-Irun.

La Y vasca tiene continuidad hasta la frontera francesa mediante la implantación del tercer carril en el tramo Astigarraga-Irun, perteneciente a la línea de ancho convencional Madrid-Hendaya. Diversos contratos vinculados a esta actuación cuentan con financiación de NextGenerationEU, por importe de 60 millones de euros, entre ellos los de las obras de infraestructura y vía, el suministro de balasto para implantar el ancho estándar en el tramo, la redacción del proyecto de la obra de vía y electrificación en la estación de Irun, y el suministro de aparatos de vía para el tercer carril en dicha estación.

También está en marcha la conexión de ancho estándar entre Zaragoza y la Y Vasca, en la que Adif AV tiene encomendada la construcción de la línea entre Castejón y Pamplona. De los cinco tramos en los que se estructura este trazado, las obras de plataforma de los de Castejón-Villafranca, Villafranca-Olite/Erriberri y Olite/Erriberri-Tafalla se encuentran finalizadas o en ejecución. La construcción de la plataforma del tramo Tafalla-Campanas, actualmente en fase de redacción de proyecto, tiene el respaldo de los fondos europeos, al igual que la redacción del proyecto de plataforma de la conexión con la LAV de la línea convencional Zaragoza-Altsasu/Alsasua, recientemente incorporada al Corredor Atlántico. Las actuaciones vinculadas a la línea Castejón-Pamplona reciben un importe por encima de los 145 millones de euros.

Una de las infraestructuras de mayor envergadura construidas por Adif AV es la variante de Pajares (La Robla-Pola de Lena), que forma parte de la LAV León-Asturias y que actualmente se encuentra en fase de pruebas. Los fondos MRR, con un montante global de 112 millones de euros, están apoyando diversas actua-

Adif está llevando a cabo una renovación integral de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que cumple su 30 aniversario.



ciones como la construcción de la línea aérea de contacto y sistemas asociados del tramo La Robla-Campomanes, las instalaciones de telecomunicaciones fijas y sistemas de protección y seguridad del tramo bifurcación Galicia-bifurcación Pajares, la construcción de protecciones acústicas en la variante, las obras de adecuación de accesos, evacuación e instalaciones de protección y seguridad de los túneles de la variante y la ejecución de obras civiles exteriores.

La renovación del tramo de línea convencional León-La Robla, con la dotación de doble vía de ancho mixto, permite dar continuidad a la actual línea Madrid-Valladolid-Palencia-León hacia Asturias, al unirse con la variante de Pajares. Los fondos europeos están financiando, por importe de 14 millones de euros, la obra del proyecto constructivo de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R y la redacción y ejecución de las obras de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección de tren, control de tráfico centralizado y sistemas de energía.

Otro proyecto relevante es la duplicación de la vía del corredor de alta velocidad entre Valladolid, Palencia y León. En este ámbito, el Mecanismo de Recupera-

ción y Resiliencia está beneficiando, por un total de 143 millones de euros, los proyectos de construcción de plataforma de la integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia y de duplicación en el tramo Villada-León y al norte de la estación de Valladolid Campo Grande, así como la electrificación de estos tramos.

En la sección Valladolid/Palencia-León se desarrolla también la ejecución de la variante Este de Valladolid, en ancho convencional, que da continuidad en vía doble a la línea Madrid-Hendaya y se empleará para el tráfico de mercancías, al tiempo que dará acceso al nuevo complejo ferroviario de Valladolid. Con el apoyo de los MRR se llevan a cabo las obras de vía y electrificación y la redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la variante y actuaciones para completar el nuevo complejo ferroviario, entre otras actuaciones del proyecto global de dicha variante, por un importe de 57 millones de euros.

Otra infraestructura de alta velocidad en desarrollo, la LAV Madrid-Extremadura, cuenta asimismo con el apoyo de NextGenerationEU, y el tramo Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz entra en ope-

El tramo de red convencional Ourense-Monforte se incorporó el año pasado al Corredor Atlántico.





ración este verano. Gracias a los fondos europeos, se han impulsado actuaciones como las obras de la conexión entre la LAV y la vía convencional en el tramo Bifurcación Isla-Bifurcación San Nicolás, la protección acústica de los ramales de acceso a Plasencia, Mérida y Cáceres, la renovación de vía de los accesos y estaciones de Cáceres, Mérida, Aljucén y Badajoz y del tramo Badajoz-frontera portuguesa, y la obra y suministro de materiales del montaje de vía del baipás de Mérida.

Por su parte, el tramo Talayuela-Plasencia ya tiene todos sus subtramos concluidos o en fase de obras. En estos últimos, la financiación procedente de los fondos NextGenerationEU, que suma casi 223 millones de euros, apoya la construcción de la plataforma de

los subtramos Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata, Casatejada-Toril, Toril-Río Tiétar, Río Tiétar-Malpartida de Plasencia y Malpartida de Plasencia-Ramal de conexión Madrid-Plasencia, así como la remodelación de la estación de Navalmoral de la Mata. Además, tienen financiación de los fondos MRR la construcción de la subestación eléctrica de tracción de Casatejada y del telemando de energía del subtramo Navalmoral de la Mata-Plasencia.

Asimismo, en este ámbito tienen el respaldo de los fondos europeos varias actuaciones en el tramo de red convencional Plasencia-Casas de Cáceres (obra y mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones fijas y móviles GSM-R y obras del sistema de suministro de energía en las instalaciones de señaliza-

La variante Este se empleará para el tráfico de mercancías y dará acceso al nuevo complejo ferroviario de Valladolid.





la infraestructura (con implementación de los gálibos necesarios para albergar la catenaria de 25 kv), la renovación de puentes, pasos superiores, estaciones y túneles, el tratamiento de andenes y cruces de andenes en estaciones, y la renovación de vía y elementos de superestructura (carril, traviesas, balasto, aparatos de vía, etc.). Todas ellas tienen el apoyo financiero de los fondos MRR, con un montante de alrededor de 129 millones de euros.

Apoyo a tramos conjuntos con el Corredor Mediterráneo

El Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo tienen tramos en común en España, también beneficiados por el impulso de NextGenerationEU. Uno de los principales es la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que acaba de cumplir 30 años y sigue prestando servicio con el mismo nivel de calidad con el que fue concebida, gracias al riguroso plan de mantenimiento que se le aplica. No obstante, Adif está llevando a cabo una renovación integral de la primera línea de alta velocidad de la red española, para garantizar que continúe ofreciendo los mismos altos estándares de fiabilidad y confort que hasta ahora.

Este proyecto integral tiene el respaldo de los fondos MRR, con una dotación de 284 millones de euros. Así, de momento está previsto que reciban financiación actuaciones como la renovación de las instalaciones de señalización, la inclusión de sistema ERTMS, equipos de detección de caída de objetos y telecomunicaciones fijas, la reforma de las subestaciones de la línea, la construcción de protecciones acústicas, las obras de infraestructura de telecomunicaciones y energía, las obras de instalaciones de videovigilancia, control de acceso y anti-intrusión, la mejora integral de la infraestructura del tramo Madrid-Yeles, la renovación de elementos de la línea aérea de contacto (catenaria), la renovación de alumbrado en los túneles, y las obras de dotación de segunda capa de GSM-R.

ción y telecomunicaciones). En este caso la mejora de las comunicaciones que intervienen en la regulación del tráfico ferroviario de la red convencional supone una alternativa de circulación si la línea principal (la de alta velocidad) sufriese alguna incidencia, al disponer ambas del mismo ancho de vía.

Como ya se ha comentado, en 2021 el trazado del Corredor Atlántico incorporó la línea convencional León-Ourense-Vigo-A Coruña. Previamente Adif ya estaba llevando a cabo la modernización y mejora integral del tramo Ourense-Monforte de Lemos, con el objetivo de aumentar su fiabilidad y competitividad, incluyendo actuaciones como la modernización y adaptación de 3 kV a 25 kV de la electrificación (mediante instalación de catenaria híbrida), la adecuación de

También el tramo Alcázar de San Juan-Manzanares, de la línea Madrid-Córdoba, forma parte de ambos corredores. En este caso Adif está llevando a cabo actuaciones para elevar la velocidad y mejorar la fiabilidad de las circulaciones. Tanto las propias obras como el suministro y transporte de diversos materiales (carril, aparatos de vía, traviesas y balasto) reciben financiación de los fondos MRR.

Movilidad sostenible en entornos urbanos y metropolitanos

Además de todas estas actuaciones enfocadas a priorizar el desarrollo de los distintos tramos que integran el Corredor Atlántico, esta infraestructura básica también se beneficia de los proyectos impulsados en el marco de otra de las líneas de inversión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la C1.I3, que busca mejorar la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías, con un montante de 1 476,3 millones de euros destinado a Adif, dentro del componente 1, Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

En esta línea de inversión se contemplan actuaciones como la construcción de los nuevos edificios de viajeros de las estaciones de Santiago de Compostela y de Irun y las obras para mejorar la accesibilidad en diversas estaciones y apeaderos: Legazpi, Urnieta, Ordizia, Loiola, Martutene y Lezo Rentería (Guipúzcoa), Gallur (Zaragoza), Ordes, Cerceda-Meirama y Uxes (A Coruña), Redondela (Pontevedra), Villabona (Asturias) y San Yago (Madrid). Todas ellas se sitúan en líneas integradas en el Corredor Atlántico.

Otra serie de proyectos recogidos en esta línea de inversión se llevan a cabo en tramos o estaciones que pertenecen a ambos corredores. En este ámbito se encuentra la construcción del acceso en ancho estándar a la terminal T4 del aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo



Suárez. Otro gran proyecto financiado por los fondos comunitarios es el aumento de capacidad de la estación de Madrid-Chamartín Clara Campoamor, que incluye actuaciones como la ampliación y remodelación de la playa de vías y andenes de alta velocidad y del edificio





El nuevo edificio de viajeros de la estación de Santiago (situada en una de las secciones del Corredor Atlántico) está financiado por los fondos MRR.

de viajeros, la conversión de las vías 14 y 15 a ancho estándar y la modificación de las instalaciones de ERTMS, comunicaciones y energía para su adaptación al nuevo trazado de la estación.

La ampliación de la otra gran estación de la capital, Madrid Puerta de Atocha,

también se beneficia de la financiación de los MRR. Se trata en concreto de las actuaciones previas de la fase II, que incluyen la construcción de dos vías y un andén, el acondicionamiento de la marquesina histórica, la ampliación del aparcamiento P3 de Atocha, la remodela-



La financiación de los fondos MRR permitirá la mejora y/o construcción de 1400 km de los corredores Atlántico y Mediterráneo en España.

ción de los accesos a la estación desde la Glorieta de Carlos V, y la habilitación de una nueva zona de venta de billetes.

En este ámbito de infraestructuras pertenecientes a los dos corredores, también reciben el apoyo del programa NextGenerationEU diversos proyectos vinculados al núcleo de Cercanías de Madrid, como la accesibilidad tren-andén de la estación de Recoletos, la adaptación de las instalaciones de telecomunicaciones del edificio del Centro de telecomunicaciones de Atocha, la implantación de un nuevo esquema de vías (4+4+2) en Atocha Cercanías, la finalización de las obras de mejora de la accesibilidad de la estación de Aranjuez, la rehabilitación de la catenaria en los trayectos Atocha-Guadalajara y Atocha-Aranjuez y el proyecto del nuevo apeadero en La Tenería-Pinto.

Asimismo, están financiadas diversas actuaciones en Cercanías y Regionales de Andalucía, como la sustitución del carril en varios trayectos de la línea convencional Alcázar de San Juan-Cádiz, la construcción de un paso inferior en la estación de Cantillana (Sevilla), y la sustitución de pendolado convencional por equipotencial en varios trayectos de la línea convencional Madrid-Sevilla.

Impulso de la intermodalidad logística

Por otra parte, algunas de las actuaciones previstas en la línea de inversión C6.I3, destinada a potenciar la intermodalidad logística, se llevan a cabo en infraestructuras integradas en el Corredor Atlántico. El conjunto de actuaciones de Adif y Adif AV dentro de esta línea están

financiadas con un importe de 466,8 millones de euros.

Dentro del Corredor Atlántico, destacan en este ámbito los proyectos relacionados con distintas instalaciones logísticas, como el desarrollo de la terminal intermodal y logística de Jándiz, según un modelo donde convergen la terminal intermodal, la terminal de autopista ferroviaria y la zona logística, además de otros servicios básicos, complementarios y auxiliares al transporte, la mercancía, las empresas y los trabajadores. Asimismo, el programa europeo apoya el proyecto de ampliación de la longitud útil de las vías de la terminal de Lezo.

El programa NextGenerationEU también contribuye al proyecto de construcción en la estación de Irun de un cambiador de ejes de distintos anchos de vía para tráficos de mercancías. Este proyecto se basa en la tecnología del sistema de eje de ancho variable para vagones de mercancías, homologada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), que permite a los trenes de mercancías circular entre redes con anchos de vía distintos. En este sentido, un tren de mercancías equipado con este eje de rodadura desplazable puede variar el ancho entre ruedas a su paso por un cambiador de ancho y, de esta forma, realizar un trayecto circulando por tramos de vía de ancho 1 435 mm (ancho de vía estándar) y tramos de vía de ancho 1 688 mm (ancho de vía ibérico).

Además, cuenta con financiación de los fondos MRR la remodelación integral de la terminal ferroviaria de mercancías de Vicálvaro (Madrid), uno de los nodos estratégicos que articula toda la red de distribución de mercancías en España, sirviendo de conexión entre los corredores Mediterráneo y Atlántico. Una vez finalizada la remodelación, la terminal de Vicálvaro pasará a tener un diseño acorde con las tendencias actuales en el diseño y gestión de las terminales de mercancías. ★