ADIF INTENSIFICA EL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS DE SUS PRINCIPALES LÍNEAS

© Adif

Nuevos retos para el Corredor Atlántico

▸ En el periodo 2021-2027 el Corredor Atlántico incluye la conexión León-Ourense Vigo.

María Luisa Domínguez (directora general de Planificación Estratégica y Proyectos de Adif).

La Comisión Europea ha querido poner de manifiesto este año que el ferrocarril es el modo de transporte más sostenible, eficiente, competitivo y seguro para afrontar los nuevos retos de movilidad que demandan la sociedad y la economía. En el esquema del espacio único europeo, conformado por la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), el desarrollo de los dos ejes prioritarios que atraviesan la península ibérica, el Atlántico y el Mediterráneo, es uno de los principales retos asumidos por Adif para los próximos años. En el caso del Corredor Atlántico, la entidad está dando un fuerte impulso a las líneas que lo conforman de cara a los nuevos desafíos que supone su extensión en el periodo 2021-2027.

El ferrocarril debe ser uno de los principales ejes estratégicos para conseguir los nuevos retos de movilidad a los que nos enfrentamos en los próximos años y para garantizar un sistema de transporte eficiente, sostenible y resiliente. A lo largo de 2021, Año Europeo del Ferrocarril, se están poniendo de manifiesto, por parte de los organismos y estados europeos, los importantes beneficios que conlleva una red ferroviaria eficiente y de calidad para las personas, la economía y el medio ambiente.

En un país como España, que se caracteriza por su ubicación periférica respecto al continente europeo, uno de los retos más importantes en este ámbito es el de la conectividad con los demás países de la Unión para asegurar la movilidad, tanto de ciudadanos como de mercancías. Y esta conectividad se basa principalmente en la integración de la red ferroviaria española en la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T, por sus siglas en inglés) que aglutina nueve corredores prioritarios, dos de los cuales atraviesan la península ibérica, el Mediterráneo y el Atlántico.

El desarrollo de esta Red consolidará un espacio único europeo de transporte sostenible y eficiente que permitirá reforzar la cohesión social, económica y territorial de la Unión, así como garantizar la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones, propiciar las inversiones destinadas al crecimiento y al empleo e impulsar la transición a una movilidad de bajas emisiones.

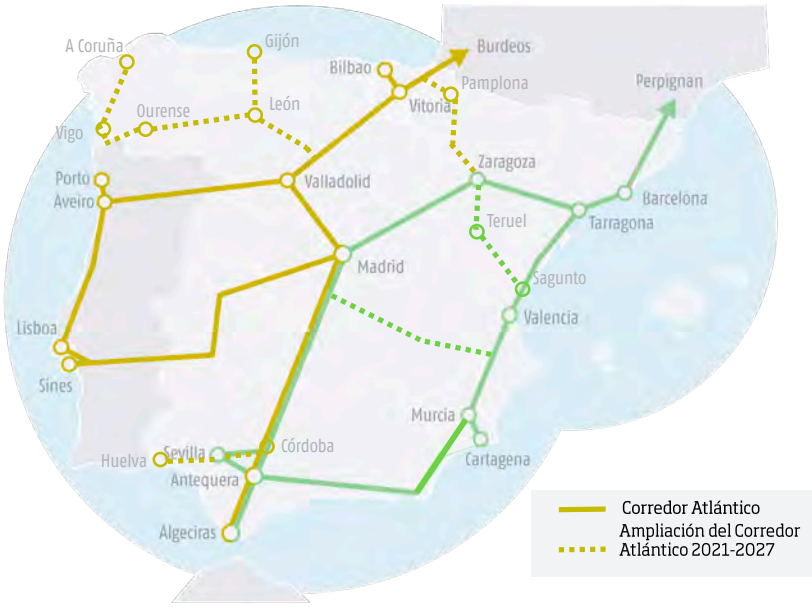
Por esta razón, la red europea de transporte y sus corredores deben caracterizarse por su eficiencia y, para ello, es fundamental eliminar cuellos de botella, construir y adaptar los enlaces pendientes. De esta manera, se asegura la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales y entre modos de transporte y se fomenta la utilización eficiente de las infraestructuras.

Como no puede ser de otra manera, Adif y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) participan activamente en esta dinámica europea y han asumido el firme compromiso de impulsar los trabajos necesarios para la adaptación de los ejes que configuran los corredores prioritarios europeos en la península ibérica, siendo uno de los mayores desafíos para el desarrollo de las infraestructuras en nuestro país.

En el caso del Corredor Atlántico este impulso tiene especial relevancia por tratarse de una red que, además de apoyarse en el desarrollo de nuevas infraestructuras, se estructura en gran medida sobre líneas actuales que requieren de una importante modernización para la adaptación a los estándares europeos, que recomiendan algunos aspectos y exigen otros, principalmente relacionados con la electrificación de las líneas, la implantación de ERTMS, la consideración del ancho de vía y más capacidad para los tráficos de mercancías, entre otros aspectos relacionados con la infraestructura.

No cabe duda de que este Corredor, con el que se diluirán barreras en itinerarios transnacionales a través de la progresiva convergencia de los estándares técnicos, tendrá un papel fundamental en el fomento de la competitividad de la economía productiva en la mitad oeste de España y proporcionará mayores posibilidades de empleo de calidad.

El compromiso del Mitma con el Corredor Atlántico se refleja en su Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030. En concreto, el Eje Estratégico número 7, denominado “Conectando Europa y Conectados al Mundo”, que promueve la libre circulación de personas y mercancías a nivel europeo y una movilidad continua y sin fisuras en nuestras conexiones con Europa. Este eje destaca, como uno de sus principales objetivos, la creación de un espacio único de transporte europeo y la conexión de los grandes puertos, terminales logísticas intermodales,



▸ Mapa de los Corredores Atlántico y Mediterráneo para el periodo 2021-2027.

zonas industriales y aeropuertos con la Red Transeuropea de Transporte para permitir su nexo con los grandes sistemas de intercambio europeos y mundiales.

Hay que destacar que esta integración en la red ferroviaria europea no solo se está llevando a cabo en términos de interoperabilidad sino que también se está afrontando desde otros retos imprescindibles en el espacio único como son la liberalización, la digitalización, la innovación y la construcción de nuevas infraestructuras.

Unos retos que están alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que tienen entre sus metas fomentar infraestructuras sostenibles, fiables, resilientes y de calidad, que contribuyan al desarrollo económico y al bienestar humano.

Del mismo modo, Adif y Mitma están en la senda que marca la Unión Europea en su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, documento que sienta las bases de la necesaria transformación hacia la sostenibilidad y la digitalización que debe emprender el transporte en los próximos años, y que incide en los beneficios del transporte por ferrocarril para alcanzar el reto de la descarbonización planteado por el Pacto Verde Europeo.

El Corredor Atlántico de la Red TEN-T suma en total 6.520 kilómetros de vías de Portugal, España, Francia y Alemania, de los que 2.551 km transcurren por territorio español.

El Corredor Atlántico en España

El desarrollo de los ejes prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y de los diversos proyectos que se ejecutan a lo largo de los mismos es responsabilidad de los Estados Miembros, pero, con objeto de facilitar este desarrollo, son imprescindibles, además de los Fondos de Cohesión y de los Fondos Estructurales (FEDER), los fondos del Mecanismo Conectar Europa (CEF), programa comunitario destinado a financiar la red TEN-T.

En particular, el Corredor Atlántico europeo, que forma parte de dicha red, ha recibido para la ejecución de sus proyectos la financiación de los fondos CEF 2014-2020 y continuará desarrollándose gracias a los fondos aprobados para el periodo financiero plurianual 2021-2027. En este periodo se prevé una importante ampliación en la parte española del Corredor que se hará efectiva tras la aprobación del nuevo reglamento para la red TEN-T que sustituirá al 1316/2013 (con carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2021).

De esta manera, actualmente el Corredor Atlántico de la TEN-T suma en total 6.520 kilómetros de vías de Portugal, España, Francia y Alemania, de los que 2.551 km transcurren por territorio español.

Su trazado en España parte de Algeciras hasta Bobadilla y, tras cruzar Andalucía y Extremadura,

▸ El Corredor Atlántico parte del puerto de Algeciras, el primero del país por el volumen de mercancías

llega hasta Irún, pasando por Madrid, Valladolid, Vitoria y Bilbao. Desde ahí, continúa por el oeste de Francia hasta París-El Havre y París-Estrasburgo/Mannheim (Alemania). Asimismo, desde Extremadura y Castilla y León conecta también con el eje Sînes-Lisboa-Aveiro-Porto.

No obstante, para el periodo financiero plurianual 2021-2027 la parte española de Corredor se amplía en su concepción inicial para incorporar las líneas convencionales Venta de Baños-Palencia-León-Gijón; León-Ourense-Vigo y A Coruña; Córdoba-Sevilla-Huelva y Alsasua-Pamplona-Zaragoza. Además, se extenderá por Francia hasta conectar con la ciudad de Nantes.

En este sentido, ya se están llevando a cabo distintos planes de renovación y modernización que se están implementando en las líneas de la red convencional integradas en el Corredor Atlántico, para adaptarse a los parámetros y requisitos técnicos requeridos en los Corredores Europeos para convertirlos en interoperables.

De este modo, Adif está inmersa en diferentes actuaciones de electrificación, duplicación de vías, adecuación al ancho estándar, adecuación de apartaderos para albergar trenes de hasta 740 metros y la implantación del sistema ERTMS. El objetivo de estos trabajos es conseguir el aumento de la capacidad y el rendimiento de las líneas con el fin de que estas infraestructuras estratégicas ofrezcan un servicio de calidad y satisfagan de esa manera las demandas tanto del mercado como de la Unión Europea.

Es importante señalar que las infraestructuras de este Corredor, además de ser objeto de actuaciones para su modernización, aprovecharán los beneficios que aportan las nuevas líneas de alta velocidad produciéndose importantes sinergias que redundan en un servicio ferroviario de calidad.

Sin duda alguna, la mejora de las prestaciones de las líneas que componen el Corredor Atlántico beneficiará a las comunidades autónomas por las que discurre: Galicia, Asturias, Castilla y León, Extremadura, Andalucía, País Vasco, Castilla – La Mancha y Madrid, y también Cantabria, donde se realizan actuaciones complementarias. Pero, además, en la práctica, estas actuaciones y las inversiones previstas benefician al conjunto del país, dotándolo de redes ferroviarias modernas y competitivas para el tráfico de mercancías y de viajeros; contribuyendo a la vertebración y cohesión social del país, especialmente en aquellas zonas más afectadas por la pérdida de población, y aumentando la competitividad y productividad de la economía de estos territorios.

Importantes beneficios para los tráficos de mercancías

El Corredor Atlántico europeo es indudablemente una importante apuesta para la libre circulación de personas en un espacio único

EL CORREDOR FERROVIARIO DE MERCANCÍAS ATLÁNTICO (AEIE ATLANTIC CORRIDOR)

En ocasiones pueden confundirse, tal vez por la similitud de su denominación, los corredores europeos de la Red TEN-T, que priorizan la recepción de las ayudas europeas para alcanzar los parámetros técnicos propios de las infraestructuras de dicha red, con los corredores ferroviarios de mercancías, establecidos por el Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010.

El Corredor Ferroviario de Mercancías Atlántico (que se gestiona a través de una Agrupación Económica de Interés Europeo), tiene como objetivo fundamental impulsar un transporte de mercancías competitivo, junto con otros 11 corredores en la UE.

Por España transcurren dos de los corredores ferroviarios de mercancías, el Atlántico (antes Corredor Ferroviario de Mercancías 4) y el Mediterráneo (antes Corredor Europeo de Mercancías 6), cuyas líneas no coinciden plenamente pero sí en buena medida con los Corredores Atlántico y Mediterráneo de la Red TEN-T, respectivamente. Ambos corredores ferroviarios de mercancías se pusieron en servicio en noviembre de 2013, fecha prevista por la legislación europea.

Estos corredores ferroviarios europeos de mercancías se establecieron con la finalidad de conectar el mercado del transporte y los servicios a través del transporte ferroviario internacional. De esta forma, la principal misión del Corredor Ferroviario de Mercancías Atlántico cubre principalmente la gestión de las infraestructuras ferroviarias existentes, mediante la gestión centralizada de la asignación de capacidad, la gestión del tráfico y la relación con el cliente.

El Corredor Ferroviario de Mercancías Atlántico está integrado por Adif y los Gestores de Infraestructura de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) y Alemania (DB Netz AG).

Suma alrededor de 6.200 km de vías a lo largo de las líneas ferroviarias existentes y los siguientes itinerarios: Sines / Setúbal / Lisboa / Aveiro / Leixões - Algeciras / Madrid / Bilbao / Zaragoza - Burdeos / La Rochelle / Nantes / París / Le Havre / Estrasburgo - Mannheim, cruzando las fronteras internacionales de Vilar Formoso / Fuentes de Oñoro, Elvas / Badajoz, Irun / Hendaya y Forbach / Saarbrücken.

Por otro lado, este Corredor integra 15 puertos y 34 terminales, además de conectar en diferentes puntos con otros 3 corredores (RFC1 Rhine-Alpine, RFC2 North Sea-Mediterranean y RFC6 Mediterranean). Adicionalmente, está prevista una futura conexión con el corredor RFC9 Czech-Slovak.

Los Corredores Ferroviarios de Mercancías Atlántico y Mediterráneo disponen de sendas Ventanillas Únicas –One Stop Shops- ubicadas en Madrid, para el Corredor Atlántico, y en Milán (Italia) para el Mediterráneo, con objeto de atender, tramitar y coordinar las peticiones de los surcos internacionales de mercancías que gestionan los Corredores.

Las ventanillas únicas (One Stop Shop) son parte fundamental de la organización de los corredores ferroviarios para la adjudicación de la capacidad. Su objetivo es simplificar todos los procesos y mejorar la comunicación con las empresas ferroviarias y las terminales.

La Ventanilla Única del Corredor Atlántico, que gestiona Adif, actúa en representación de los cuatro administradores de infraestructuras. Cuenta con el apoyo de una herramienta informática europea de coordinación (Path Coordination System) proporcionada por RailNetEurope.

Más concretamente, y en relación con la asignación de capacidad, la ventanilla se encarga de:

Coordinar la construcción de surcos ferroviarios predeterminados en cooperación con los administradores de infraestructura involucrados del corredor.

Asignar la capacidad de los surcos ferroviarios preestablecidos y de reserva.

Establecer un registro de las peticiones de capacidad en el Corredor.

Establecer y mantener procedimientos de comunicación entre los Administradores de Infraestructura en el corredor.

Recopilar y publicar el programa de restricciones temporales de capacidad (TCR) que puedan afectar al tráfico de mercancías por ferrocarril del corredor.

Además, ofrecen la siguiente información:

Condiciones de acceso a las infraestructuras y terminales comprendidas dentro del corredor.

Procedimientos de asignación de capacidad en el corredor.

Sistemas de tarificación de infraestructura en las secciones del corredor.

Acceso a la Guía de Declaraciones de la Red de cada administrador de infraestructura involucrado en el corredor.

Procedimientos de gestión del tráfico de cada administrador de infraestructuras que forme parte del Corredor Ferroviario de Mercancías Atlántico, incluyendo los casos de tráfico en situación degradada.

europeo, favoreciendo una movilidad continua y sin fisuras en las conexiones con el resto de los países de Europa.

Pero si analizamos los datos de tráficos en los tramos que componen el Corredor Atlántico en España, hay que resaltar que en muchos de ellos el tráfico de mercancías es más intenso que el de viajeros, lo cual constituye una excepción dentro de la red ferroviaria española. Una excepción que hay que tener muy en cuenta.

De esta manera, la parte española del Corredor Atlántico constituirá un importante catalizador del impulso que se pretende dar al transporte ferroviario de mercancías, dado que brindará infraestructuras que permitan realizar estos tráficos con mayor fiabilidad y competitividad y, además, conectará importantes focos industriales y logísticos del país, entre ellos y también con Europa.

Hay que subrayar que las mejoras en las líneas que componen el corredor, como la electrificación o la adaptación de apartaderos para trenes de 740 metros, y las inversiones que se destinen a las mismas van a traducirse en mejoras efectivas de los servicios logísticos para las empresas del sector industrial y del sector exterior que operan en las comunidades que recorre este Corredor, ofreciendo menos incidencias y más fiabilidad para que las mercancías puedan transitar desde los puertos de la fachada atlántica hasta el núcleo de Europa.

Por citar algún ejemplo, gracias a la electrificación del tramo de línea entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, todo el recorrido desde Portugal hasta Irún, siguiendo hasta Alemania, se puede realizar ya con trenes eléctricos.

Otro ejemplo que ilustra las importantes conexiones que propiciará este Corredor: sirve de nexo entre el puerto de Algeciras, el primero del país por el volumen de mercancías y los puertos gallegos; en ese recorrido, beneficiará tanto a fábricas de automóviles, como las ubicadas en Vigo y Valladolid, como a productores de madera gallegos, la siderurgia de Asturias, la producción agrícola de Extremadura y las dos Castillas y las grandes terminales logísticas ferroviarias de Adif.

En este punto va a ser clave también impulsar la estrategia ferroportuaria con el fin de potenciar la multimodalidad y avanzar en los nuevos modelos de gestión de las terminales en cuya explotación tendrán un papel fundamental las empresas privadas.

La renovación de las líneas que componen el corredor va a traducirse en mejoras efectivas de los servicios logísticos para las empresas del sector industrial.

Actuaciones prioritarias en el Corredor Atlántico en Andalucía

Entre las actuaciones más relevantes que se están llevando a cabo en el Corredor Atlántico para adaptar los diferentes tramos a las características técnicas de interoperabilidad europea destaca el desarrollo de la línea Algeciras-Bobadilla. No hay que olvidar que esta línea es origen y destino de los Corredores Ferroviarios Atlántico y Mediterráneo, por lo que las mejoras que se realizan benefician a ambos.

Así, la línea Algeciras-Bobadilla está siendo objeto de una profunda renovación. Se trata de un trazado de 176 kilómetros de ferrocarril convencional en el que Adif lleva a cabo un plan de inversiones, estimado en un total de 460 millones de euros, para renovar su vía única, electrificarla y dotarla de los sistemas de comunicaciones apropiados.

Con estas obras se dotará a la línea de una mayor capacidad para el incremento de las circulaciones ferroviarias, mejorará la fiabilidad, se permitirá el incremento en la longitud de las composiciones de mercancías y una mayor competitividad en los costes para los operadores.

Continuando en la comunidad andaluza, hay que destacar que, para el periodo de financiación Europea CEF 2021-2027, el Corredor Atlántico incluye la línea convencional entre Córdoba, Sevilla y Huelva, que se convierten en nuevos nodos del Corredor.

Por otro lado, cabe reseñar los trabajos de renovación integral de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, tras casi tres décadas en servicio. En el marco de esta renovación, se la dotará de ERTMS, el sistema de protección, mando y control de trenes que actualmente tiene toda la red de alta velocidad e interoperable en toda Europa, pero que aún no existía cuando esta primera línea se construyó.

Esto facilitará, además, el proceso de liberalización de los servicios comerciales de transporte de viajeros que inició su andadura en diciembre de 2020 y que ya se ha hecho efectivo desde el mes de mayo con el inicio de las operaciones de la empresa Ouigo y del tren *low cost* de Renfe, AVLO.

© José David Pacheco

▸ Viaducto de Almonte, en la LAV Madrid-Extremadura.

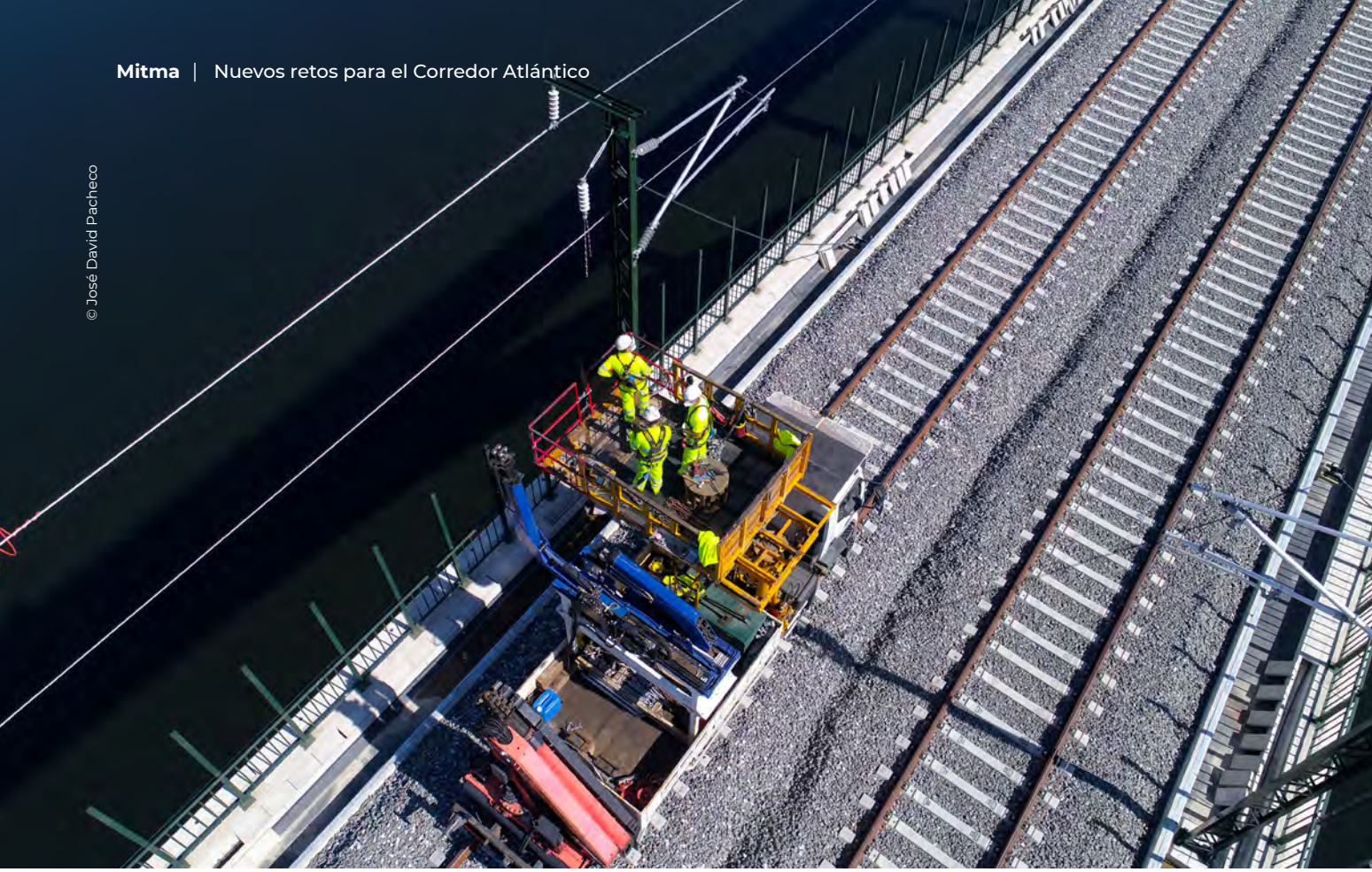
El Corredor Atlántico en Extremadura

La parte extremeña del Corredor Atlántico está marcada por el próximo logro que la región regis trará en el ámbito ferroviario, el desarrollo de la nueva línea de alta velocidad que conectará Madrid con Extremadura y Portugal.

Está previsto que a finales de este año concluyan las obras del trazado entre Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz, con el fin de iniciar su explotación y poner en valor y rentabilizar los beneficios de la infraestructura ya construi da. Un poco antes, este verano, terminará la remodelación de las principales estaciones del reco rrido, las de Badajoz, Mérida y Cáceres.

Al mismo tiempo, Adif Alta Ve locidad continúa con los trabajos de construcción del tramo entre Plasencia y Talayuela y, en relación con la conexión entre Madrid y Talavera de la Reina y Oropesa, también se ha dado un importante primer paso con la aprobación técnica del estudio informativo por parte del Ministerio.

En paralelo, también presenta significativos avances el proyecto de renovación de la línea conven cional entre Ciudad Real y Badajoz, fundamentalmente en su tronco central entre Mérida y Puertolla no, que, aunque no forma parte del Corredor Atlántico Europeo, supone un importante revulsivo para los tráficos de mercancías. Las obras de renovación de vía ya han concluido en el trazado entre Cabeza de Buey y Castuera, en la provincia de Badajoz, y próxi mamente también culminarán en el que une Cabeza de Buey con Guadalmez (Ciudad Real) y Los



© José David Pacheco

▸ Trabajos de electrificación en la LAV Madrid-Extremadura.

Pedroches (Córdoba). Asimismo, próximamente se pondrán en marcha los trabajos correspondientes al trazado comprendido entre Brazatortas (Ciudad Real) y Los Pedroches. El programa de actuaciones en esta línea también comprende su electrificación y la optimización de los sistemas de seguridad.

A todo ello se suman las labores complementarias de mejora que Adif realiza en distintos tramos de la también línea convencional entre Zafra y Huelva, así como en la que une Humanes y Monfragüe donde se ha fijado para este verano la finalización de los trabajos de mejora de sus instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Actuaciones destacadas en Castilla y León y el ámbito Noroeste

A su paso por Castilla y León, el Corredor Atlántico europeo se beneficiará de la próxima mejora de la conexión con Portugal a través de Salamanca, una vez concluyan los trabajos de electrificación de los 125 kilómetros que distan entre esta capital y la frontera en Fuentes de Oñoro, que sucederán a la ya acometida, y desde hace años en servicio, entre Medina del Campo y Salamanca.

Adif también está llevando a cabo distintas actuaciones de mejora en diferentes tramos de la línea convencional Madrid-Hendaya, como las efectuadas a la altura de Ávila.

Asimismo, en el periodo 2021-2027 el Corredor Atlántico se amplía hacia el noroeste con la conexión entre León-Ourense-Vigo, uno de los dos enlaces ferroviarios de Galicia con el centro peninsular y también uno de los principales ejes de mercancías de la zona noroeste. Este eje conecta con Ponferrada, Astorga y León. En este tramo se realizarán actuaciones de renovación de superestructura, modernización de instalaciones de seguridad y comunicaciones, ampliación de vías de apartado y adecuación de gálibos, entre otras.

También se incluye para ese periodo el tramo Vigo-A Coruña, principal eje de transporte ferroviario tanto de viajeros como de mercancías en Galicia, que está formado por el Eje Atlántico y tramos en explotación del trazado antiguo. En este eje se realizarán actuaciones de mejora de las instalaciones de protección civil, mientras que en los tramos del antiguo trazado se llevarán a cabo obras de renovación y electrificación.

Como actuación complementaria, en el tramo entre Monforte de Lemos y Lugo se llevan a cabo trabajos de renovación y electrificación junto con otras mejoras como la ampliación de vías de apartado o la adecuación de gálibos.

Adicionalmente, el Ministerio está iniciando los estudios para definir una salida ferroviaria al Sur de Vigo que conecte con Portugal

y recientemente han finalizado los trabajos de electrificación entre Guillarei y Tui, lo que, en su conjunto, favorecerá la competitividad y la economía de la comunidad gallega.

Asturias, Cantabria y País Vasco

Por otra parte, para el periodo de financiación europea 2021-2027 el Corredor Atlántico incluirá la red convencional Venta de Baños-Palencia-León-Gijón. Las principales actuaciones en marcha en este eje se centran en los trabajos para adaptar a los parámetros europeos y al ancho estándar el tramo de ferrocarril convencional del tramo León-La Robla y la construcción de la Variante de Pajares, que llevará la alta velocidad a esta región.

Del otro lado de esta Variante, Adif también aborda trabajos de renovación integral de las líneas convencionales que conectan Pola de Lena con las tres principales capitales asturianas: Oviedo, Avilés y Gijón. De esta manera, se conseguirá, una adecuación general de la infraestructura, así como un incremento de capacidad en el tramo más saturado de la red asturiana, que es el tramo Villabona-Lugo de Llanera.

Aunque la red ferroviaria de Cantabria no se incluye en el Corredor Atlántico Europeo es preciso apuntar la importancia de las actuaciones complementarias que se están realizando en este ámbito. Ya finalizada la renovación Palencia-Santander, Adif continúa trabajando en proyectos como la duplicación de tramos de vía entre Santander y Torrelavega, actuaciones de mejora de las instalaciones de seguridad entre Mataporquera y Bárcena y la adaptación de apartaderos a trenes de 740 m. A esto se suma el arranque de la construcción de la nueva conexión por alta velocidad con la Meseta, la que unirá Palencia y Reinosa.

En cuanto al País Vasco, en el recorrido del Corredor Atlántico destaca la implantación del ancho mixto en el trazado entre Astigarraga e Irún. En la denominada 'Y' vasca, que conectará por alta velocidad las tres capitales vascas, siguen avanzando los trabajos en el ramal Vitoria-Bergara-Bilbao, la parte cuya construcción es competencia del Estado central, a través de Adif Alta Velocidad. De 19 tramos que lo componen, once tienen ya la plataforma terminada.

▸ Boca sur del Túnel de Sotiello, en la variante de Pajares.

▸ El Corredor Atlántico en España dará un importante impulso al transporte ferroviario de mercancías.

La adaptación de nuestra red ferroviaria a los estándares europeos ofrecerá una mejora de la interoperabilidad y de la competitividad.

De forma paralela, están en tramitación por parte del Mitma los estudios informativos de la conexión de la 'Y' vasca con la meseta, el trazado entre Burgos y Vitoria (cuya Declaración de Impacto Ambiental se acaba de aprobar en junio), y los accesos a esta ciudad y la de Bilbao, proyectos todos ellos que constituyen algunos de los principales retos para el desarrollo del Corredor en esta zona en los próximos años.

Por otro lado, está prevista la extensión del Corredor desde Alsasua hasta Zaragoza y Pamplona para el periodo 2021-2027, conexión que ya tiene obras en marcha en distintos tramos entre Castejón y Tafalla, mientras se perfilan los estudios para su conexión con Zaragoza, ciudad que tendrá como otro punto de unión con el Corredor Mediterráneo.

Nuevo impulso desde el Plan de Recuperación

Como hemos visto a lo largo del recorrido por las actuaciones prioritarias previstas para los próximos años en el Corredor Atlántico europeo a su paso por España, la adaptación de nuestra red ferroviaria a los estándares europeos ofrecerá una mejora de la interoperabilidad y de la competitividad, con el resultado de una red ferroviaria cohesionada y moderna, tanto para el transporte de viajeros como el de mercancías.

Pero, además, estos ejes deben adaptarse a las nuevas exigencias europeas relativas a la multimodalidad, seguridad y descarbonización, así como la búsqueda de la innovación y la aplicación de las nuevas tecnologías en el sector del transporte. El objetivo final que marca Europa es el de contar con un sistema de transporte más inteligente, más sostenible y resistente a las crisis, lo que se ha puesto especialmente de manifiesto tras el fuerte golpe que ha supuesto para el sector la pandemia de covid-19.

Para alcanzar estas metas, será fundamental la recepción para los próximos años de los fondos del Mecanismo Conectar Europa, que servirán para avanzar en la unión de las conexiones de transporte transfronterizas críticas, para desviar más tráfico hacia el ferrocarril y las vías navegables interiores e impulsar la integración multimodal.

A esta fuente de financiación esencial para los corredores de la Red TENT-T se unirán ahora los esperados fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la UE, un importante impulso para continuar su desarrollo y aprovechar la oportunidad para adaptar el ferrocarril a los estándares europeos.

Este Plan dice que "es preciso completar los Corredores ferroviarios europeos Atlántico y Mediterráneo para impulsar el transporte de mercancías alternativo a la carretera". Los dos corredores forman así parte del conjunto de proyectos que engloban el capítulo de movilidad sostenible, segura y conectada, al que se destinarán 6.667 millones de fondos del MRR con el objetivo de "alcanzar un Espacio Único Europeo del Transporte".

De esta forma, se espera que la prevista recepción de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la UE, junto a los que ya se vienen recibiendo de los fondos europeos y del presupuesto estatal, constituya el respaldo definitivo para que el Corredor Atlántico encare los retos que aún afronta en su camino para la integración en Europa.

© Adif

▸ Desarrollo de los trabajos de renovación que se están realizando en la línea Algeciras-Bobadilla.