



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/38324

28/09/2018

104026

AUTOR/A: CLEMENTE GIMÉNEZ, Diego (GCS)

RESPUESTA:

La existencia en territorio español de un ancho de vía diferente al estándar europeo obliga a situaciones transitorias que permitan compatibilizar los tráficos que existen en la actualidad en ancho ibérico con los que se incorporen progresivamente en ancho estándar europeo. En el mismo sentido se está trabajando concienzudamente en la instalación de un sistema de gestión de tráfico ferroviario, cuyo objetivo principal es el de garantizar la interoperabilidad de las circulaciones ferroviarias entre los estados de la Unión Europea (UE) que se consigue a través de la implementación progresiva del Sistema Europeo de Gestión de Tráfico Ferroviario (ERTMS, siglas en inglés).

El Ministerio de Fomento tiene definido el ancho de vía para cada tramo, subtramo y estación del Corredor Mediterráneo en función de las necesidades actuales y futuras, intentando en todo momento optimizar la capacidad, calidad del servicio y seguridad del mismo.

Dada la envergadura del proyecto del Corredor Mediterráneo, el mismo se encuentra en distintas fases de ejecución. Mientras que algunos tramos ya están en funcionamiento, otros están en fase de pruebas para la puesta en servicio, los hay con obras en ejecución y tan solo hay algunos subtramos que están en fase de estudio o de proyecto. Un ejemplo de estos últimos son los estudios que se están llevando a cabo para la nueva plataforma del tramo Valencia-Castellón o el eje pasante de la ciudad de Valencia.

Tal y como aseguró el Ministro de Fomento el pasado 27 de septiembre, “en 2021 estarán en servicio, con las obras finalizadas o en ejecución, todos los tramos del Corredor” con el objetivo de conectar la frontera francesa con Algeciras en ancho estándar.



Respecto al plazo de ejecución de las obras previsto en cada uno de los proyectos, se indica la información en la siguiente tabla:

LÍNEAS QUE COMPONENTEN EL CORREDOR	PLAZO FINALIZACIÓN OBRAS
Tarragona-Barcelona-Frontera Francesa	Obras finalizadas y en servicio
Castellbisbal-Vilaseca	Horizonte 2021
Tarragona- Vandellós (Fase 1)	En fase de pruebas
Vilaseca- Vandellós- Castellón	Horizonte 2021. El proceso de cambio de ancho supeditado a la puesta en servicio de los tramos adyacentes en 3 hilos.
Valencia-Castellón	Horizonte 2020
Valencia-Xátiva-Nudo de La Encina	Horizonte 2021
Nudo de la Encina-Alicante	Obras finalizadas y en servicio
Monforte del Cid-Orihuela	Obras finalizadas y en fase de pruebas. El Ministro de Fomento ha anunciado el verano de 2019 como fecha prevista para la puesta en servicio.
Orihuela-Murcia (Fase 1)	Horizonte 2020
Murcia-Almería	Horizonte 2023
Almería-Granada	Horizonte 2023
Granada-Antequera	Obras finalizadas y en fase de pruebas. El Ministro de Fomento ha anunciado junio de 2019 como fecha prevista para la puesta en servicio.
Bobadilla-Algeciras	Horizonte 2021

La puesta en servicio de cada uno de los tramos del Corredor Mediterráneo depende, en última instancia, de la autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Una de las principales ventajas de la instalación del ancho mixto o de los proyectos de cambio de ancho es que no precisa, generalmente, expropiaciones y por tanto la afección al territorio es mínima. Por otro lado, para los nuevos trazados, están previstas expropiaciones establecidas por el interés general conforme a la normativa de aplicación vigente, a saber, la Ley de Expropiación Forzosa y su Reglamento.

Asimismo, el plazo legal de expropiación se ha tenido en cuenta para la planificación de los tramos donde se requiera expropiaciones.





El estado de cada uno de los tramos es el siguiente:

El primer tramo, la conexión Tarragona-Barcelona-Frontera francesa, está acabada y en servicio.

1. Entre Castellbisbal y Vilaseca, todas las obras están en ejecución excepto el tramo Castellbisbal-Martorell que se encuentra en fase licitación.

2. En el tramo tramo Vandellós-Camp de Tarragona, la fase 1 se encuentra en pruebas, mientras que el proyecto de cambio de ancho se encuentra pendiente de licitación.

3. Entre Vandellós y Castellón, el proyecto de cambio de ancho se encuentra pendiente de licitación.

4. En el tramo de vía doble, que conecta Castellón con Valencia, ya se puso en servicio la primera vía en ancho mixto posibilitando la llegada de la alta velocidad a Castellón. Los trabajos de cambio de ancho entre Valencia y Sagunto se encuentran en ejecución. Asimismo, están pendientes de adjudicación las obras de vía y electrificación del subtramo Sagunto-Castellón.

5. Entre Valencia y Nudo de la Encina, se encuentran en ejecución contratos de obra a lo largo de todo el corredor. La última obra contratada ha sido el contrato de redacción proyecto y obra montaje de vía y electrificación de la línea de ancho convencional Alcudia-La Encina.

6. En servicio el tramo La Encina-Monforte del Cid-Alicante desde 2013 al formar parte de la línea de Alta Velocidad Madrid-Alicante.

7. En la plataforma de los subtramos que conforman el tramo Monforte del Cid-Murcia, todas las obras están finalizadas excepto el soterramiento de los accesos a Murcia, que se encuentra en ejecución.

8. Entre Murcia y Almería, se encuentran en ejecución las obras del soterramiento del Puche. Todos los tramos de plataforma se encuentran en distintas fases del proceso de licitación, a excepción del Lorca-Pulpí y el Sangonera-Lorca.

9. Entre Almería y Granada, las primeras licitaciones de obra tendrán lugar en 2020 tras la redacción de los proyectos.

10. Las obras del tramo que conecta Granada con Antequera están en fase de pruebas.



11. Entre Bobadilla y Algeciras ya se han iniciado las obras para la implantación del tercer carril, se está renovando el armamento de vía, colocando traviesas para ancho mixto, mientras que en paralelo se van redactando y licitando proyectos para el resto del corredor.

12. Respecto a los puertos del Corredor, que tienen previsto acondicionar el acceso ferroviario y que de una u otra forma se aprovecharán del desarrollo del Corredor Mediterráneo, son los siguientes: Barcelona, Tarragona, Castellón, Sagunto, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga y Algeciras.

Las características de cada uno de ellos se corresponden con lo establecido en el reglamento 1315/2013 de la Unión Europea.

En relación a la adecuación de las terminales ferroviarias de los puertos a conectar con el Corredor Mediterráneo, el principio básico ha sido establecer contactos con todos los puertos e informar cómo le llegará la posición del tercer carril en el caso de ancho mixto. Posteriormente, cada Autoridad Portuaria en base a su competencia ha diseñado las infraestructuras que precisa estando en coordinación con ADIF.

También se están planificando y suscribiendo convenios con las administraciones involucradas en las terminales intermodales para poder llevarlas a buen término ya que la conexión con estos nodos se considera fundamental para el desarrollo del Corredor Mediterráneo.

Las terminales de este corredor se encuentran con distintos grados de avance.

El presupuesto global de inversión para la adaptación a ancho estándar del Corredor Mediterráneo, asciende a más de 23.000 millones de euros, incluyendo tanto actuaciones de adaptación a ancho estándar, como obras de nuevos trazados y estaciones.

La solución de vía mixta compatibiliza el paso de trenes de ancho ibérico y de ancho estándar. La existencia en territorio español de un ancho de vía diferente al estándar europeo obliga a situaciones transitorias que permitan compatibilizar los tráfico que existen en la actualidad en ancho ibérico con los que se incorporen progresivamente en ancho estándar europeo.

Asimismo, una de las principales ventajas de la instalación del ancho mixto o de los proyectos de cambio de ancho es que generalmente no precisa expropiaciones y por tanto la afección al territorio es mínima.

Se ha analizado cuál es la funcionalidad requerida para cada tramo y fase del mismo. Uno de los condicionantes más importantes ha sido el mantenimiento de las



condiciones de explotación actuales y para ello es preciso dotar al ámbito de la actuación de capacidad para la circulación de los distintos tráficos.

La reciente experiencia de la vía mixta, en servicio desde el pasado mes de enero, entre Valencia y Castellón, nos invita a pensar que es una buena solución para determinados casos y como transición hacia una vía de ancho estándar en el futuro. Téngase en cuenta que las pocas incidencias que ha habido son inherentes a la puesta en servicio de una nueva instalación ferroviaria.

Con las novedades en la explotación siempre hay aprendizajes que hay que internalizar y retornar para ir mejorando en el sistema de calidad, así se ha formado al personal de Circulación y Mantenimiento.

La solución técnica de la vía mixta reduce la velocidad máxima de circulación en algunos tramos actualmente en servicio en ancho ibérico.

LÍNEAS QUE COMPONEN EL CORREDOR	VELOCIDAD MÁXIMA DE DISEÑO
Castellbisbal-Tarragona (Vilaseca)	160 Km/h
Área de Tarragona-Vandellós	200 Km/h
Castellón-Vandellós	220 Km/h
Valencia-Castellón	200 Km/h
Valencia-Xàtiva-Nudo de La Encina	300 Km/h
Nudo de la Encina-Alicante	350 Km/h
Monforte del Cid-Murcia	300 km/h
Murcia-Almería	350 km/h
Almería-Granada	160 km/h
Granada- Antequera	350 km/h
Bobadilla-Algeciras	160 km/h

El Corredor Mediterráneo, una vez acabadas las obras, y en comparación con la situación actual, se tiene previsto elevar la velocidad media y reducir la duración de los viajes.

El Ministerio tiene previsto incrementar la capacidad de todos los tramos del Corredor Mediterráneo.



Está previsto que en el propio tramo Valencia-Castellón se construya nueva plataforma, que se encuentra en Estudio Informativo.

Los tramos de vía única contenidos en el Corredor Mediterráneo, previstos por completar en 2020, son, principalmente, los tramos Almería-Granada, Bobadilla-Algeciras, Los Arejos-Río Andarax, Pulpí-Vera, así como el tramo Archidona-Granada, dentro de la línea Antequera-Granada que va a ponerse próximamente en servicio.

Madrid, 20 de febrero de 2019