

Una manera de hacer Europa



BUENAS PRÁCTICAS

Actuaciones Cofinanciadas

**Corredor Mediterráneo. Tramo Monforte del Cid-Murcia.
Suministro y Montaje de vía, Electrificación e
Instalaciones (Comunidad Valenciana)**

ADIF Alta Velocidad

**Programa Operativo
Plurirregional de España**

Año 2020

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

2014-2020. Buena Práctica presentada por ADIF Alta Velocidad

Corredor Mediterráneo. Tramo Monforte del Cid-Murcia. Suministro y Montaje de vía, Electrificación e Instalaciones (Comunidad Valenciana).

DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN

La actuación que se presenta como Buena Práctica es el montaje de la vía, la electrificación del tramo y los sistemas de señalización y telecomunicaciones ferroviarias en la Comunidad Valenciana del tramo Monforte del Cid-Murcia, que se integra en la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y que forma parte a su vez del Corredor Mediterráneo Europeo.



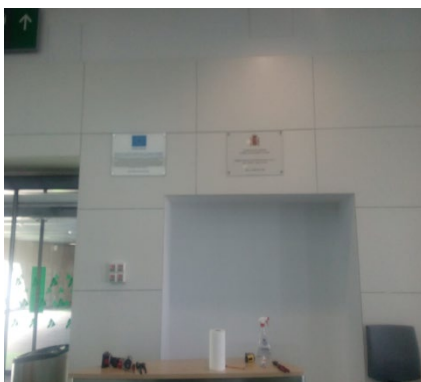
Esta actuación, con un coste elegible de 100 millones de euros y una ayuda del **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)** de 50 millones de euros, tiene impacto en la mejora de la red europea de transportes puesto que supone la construcción de 44 nuevos kilómetros de líneas de ferrocarril.

Se considera una Buena Práctica porque cumple con los siguientes criterios:

La actuación ha sido convenientemente difundida entre los beneficiarios potenciales y el público en general.

La actuación incluida en esta Buena Práctica ha cumplido con las obligaciones reglamentarias en materia de información y publicidad. Además, se han llevado a cabo otras acciones de comunicación para dar a conocer a la ciudadanía, de un modo general, en qué consiste y cuáles son los principales objetivos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y cómo ha apoyado este proyecto en particular.

Placa permanente en la estación de de Elche:



UNIÓN EUROPEA

**LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA-
COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA.
TRAMO MONFORTE DEL CID-MURCIA.**

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) cofinanció en el período 2000-2006 obras de plataforma y vía, y en el período 2007-2013 obras de plataforma e instalaciones. En el período 2014-2020 el FEDER cofinancia los suministros, montaje de vía, electrificación e instalaciones de Monforte del Cid-Accesos a Murcia y primera fase del soterramiento de la Red Arterial Ferroviaria de Murcia y de la adecuación de la Estación del Carmen con el objetivo de “Conseguir un transporte sostenible”.

Una manera de hacer Europa

Cartel de obra instalado durante la ejecución de las obras del montaje de vía:



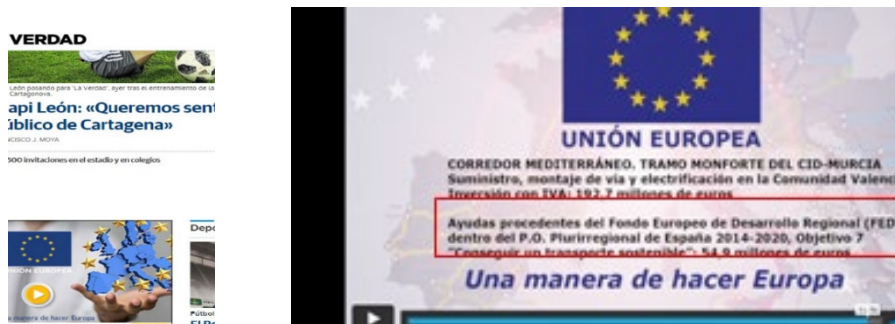
Durante el mes de octubre de 2018 se realizó una campaña de comunicación. Para una mayor difusión, se publicaron publirreportajes y anuncios en periódicos locales de la Comunidad Valenciana (Las Provincias, Levante EMV y La Información de Alicante).



Se distribuyeron encartes en sus ediciones dominicales.

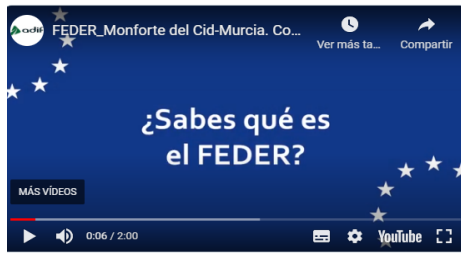


Y en sus publicaciones digitales se insertaron banners con enlace a un vídeo divulgativo.



En las redes sociales, a través de posts y tweets, se pudieron visualizar vídeos y folletos que destacaban la cofinanciación del FEDER.

¡En 2 minutos te explicamos las acciones que se están realizando con la cofinanciación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional! #FEDER
 #UnamaderahacerEuropa #CorredorMediterráneo
 @fomentogob @abalosmeco
 Monforte del Cid - #ComunidadValenciana



@Adif_es · 15 oct.
 Una acción más a la que contribuye el #FEDER es que la puesta en servicio del tramo Monforte del Cid-Murcia para conectar #Elche y #Murcia a la #AltaVelocidad? #UnamaderahacerEuropa #ConectadosconEuropa #RegióndeMurcia #CorredorMediterráneo #AltaVelocidad.es/es_ES/infraest...



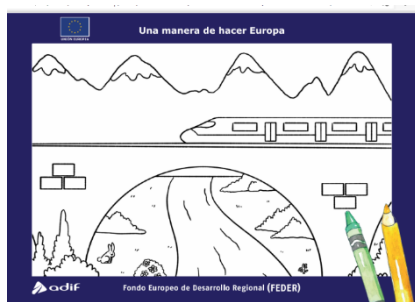
Se colocaron mupis y se distribuyeron folletos divulgativos en las estaciones de Alicante, Atocha, Murcia, Orihuela y Valencia.



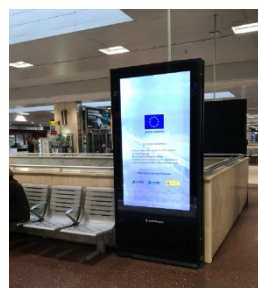
Otra vía de difusión han sido las ediciones de FITUR. En FITUR 2019 la información se transmitió por medio de dos paneles, una pantalla interactiva, el merchandising y las actividades de dinamización con ruleta de premios para el público en general durante el fin de semana.



En FITUR 2020 la publicidad de los fondos europeos fue mayoritariamente digital, con el acceso a los contenidos a través de pantallas táctiles en las que se proyectaron vídeos. Adicionalmente se desarrolló un juego interactivo dirigido a todos los públicos, actividades enfocadas a los más pequeños y merchandising.



La campaña en las estaciones de Adif a nivel nacional, entre noviembre 2019 y marzo 2020, permitió una amplia difusión mediante carteles y la proyección de vídeos cortos en mupis digitales de cómo el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) nos ayuda.



La actuación incorpora elementos innovadores

Para hacer que disminuyan los niveles de vibración al entorno próximo a las vías, esta actuación ha incorporado un elemento innovador, la instalación de mantas elastoméricas de alta atenuación en el montaje de la vía.

La manta elastomérica consiste en una capa de material aislante y de fácil colocación con la que se consigue cierta elasticidad en la estructura que permite que las vibraciones se reduzcan.



Colocación de manta elastomérica en la estación de San Isidro

Los resultados obtenidos con la misma se adaptan a los objetivos establecidos

Desde el punto de vista de impacto medioambiental, el objetivo principal en la construcción de esta infraestructura ferroviaria ha sido que residentes y trabajadores en edificios cercanos a zonas de paso de trenes no se vieran afectados por los niveles de vibración en caso de ser ligeramente superiores al umbral de percepción. Para ello, se elaboró un estudio vibratorio previo al inicio de las obras, con mediciones en todas las edificaciones más próximas al trazado del tramo y que eran susceptibles de recibir niveles elevados. Como resultado del estudio y las mediciones realizadas, se determinó la necesidad de un sistema de aislamiento.

La actuación cumple el objetivo primordial establecido ya que la colocación de mantas elastoméricas en el montaje de la vía ha permitido que la ciudadanía de estas poblaciones que puede verse afectada disponga de los servicios de alta velocidad sin sufrir los inconvenientes de las vibraciones.

Contribuye a la resolución de un problema o debilidad regional

El estudio vibratorio realizado previamente al inicio de las obras del trazado Monforte del Cid-Murcia se elaboró considerando los niveles de vibración en el interior de las edificaciones de acuerdo a la normativa internacional, nacional y autonómica, así como las Declaraciones de Impacto Ambiental aplicables al tramo, y puso de relieve la existencia de unos niveles de vibración al paso de futuras circulaciones ferroviarias superiores a los admisibles durante los periodos diurno y nocturno. Estos resultados mostraron que, este fenómeno generalizado en diferentes puntos del recorrido de esta infraestructura ferroviaria por la Comunidad Valenciana, suponía un impacto medioambiental importante por lo que ante esta circunstancia cobró especial atención la necesidad de atenuar este tipo de contaminación ambiental.

Tiene un alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigida

El trazado del tramo Monforte del Cid-Murcia en la Comunidad Valenciana, y más concretamente en la provincia de Alicante, se extiende a lo largo de 44 kms. y atraviesa las localidades de Monforte del Cid, Aspe, Elche, Crevillente, San Isidro y Orihuela. Aproximadamente un 88% de edificaciones sensibles a la propagación de vibraciones por su proximidad a las zonas de tránsito de los trenes son de uso residencial y el resto de tipología industrial, agrícola, terciario, docente y cultural. Con esta actuación se ha conseguido el objetivo de alto grado de cobertura sobre la población porque se ha actuado sobre la totalidad de las edificaciones próximas a esta infraestructura ferroviaria.

Se han tenido en cuenta los criterios horizontales de igualdad de oportunidades y de sostenibilidad ambiental

En los procesos de contratación y ejecución de los contratos de esta actuación se han incluido los criterios de carácter social y medioambiental, tales como la protección, siempre que la disponibilidad del mercado laboral en el sector lo permita, de emplear en igualdad de condiciones hombres y mujeres, así como la contratación de personas con discapacidad, y la propuesta de medidas de gestión medioambiental.

Además, la licitación de los contratos de obras de esta actuación se ha realizado mediante el tipo de procedimiento abierto, permitiendo a las empresas participar en el proceso en igualdad de oportunidades.

Por otra parte, todas las obras incluidas en esta actuación se han realizado teniendo en cuenta la protección del medio ambiente y buscando minimizar el impacto en el entorno. Asimismo, con esta actuación se contribuye a la reducción de emisiones de CO₂, ya que el desarrollo de la red ferroviaria entre Madrid y Levante ha permitido un promedio de ahorro anual de 129.944 toneladas de CO₂.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública

Esta actuación se enmarca en el Plan Nacional de Transportes, con el objetivo en el ámbito de la alta velocidad de dotar de coherencia a la red española con la red europea, desde la cohesión territorial y la vertebración, apoyada con los recursos del FEDER asignados a prioridades en las regiones más desarrolladas. y en línea con la Estrategia Europea 2020.

Desde el punto de vista medioambiental, señalar la sinergia, en el ámbito de la Comunidad Valenciana, con la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica y el Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.

