

Una manera de hacer Europa



BUENAS PRÁCTICAS

Actuaciones Cofinanciadas

Corredor Atlántico. Línea de alta velocidad para tráfico mixto Madrid-Lisboa. Actuaciones en vía, electrificación e instalaciones. FASE II. ADIF

**Programa Operativo
Plurirregional de España**

Año 2022

Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Cartel temporal de obra

Se han llevado a cabo diversas campañas con carteles informativos en las estaciones de Adif de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz.



Estación de Plasencia



Estación de Mérida

Además, se ha realizado una campaña de divulgación en trenes apoyada en la proyección de un vídeo de 30" en los trenes que circulan por el territorio nacional y en la colocación de reposacabezas en los asientos de los trenes con trayectos en las líneas de alta velocidad de Sevilla, Alicante y Málaga.



Estas campañas en estaciones y trenes han estado reforzadas con la publicación de tweets y post con enlace a vídeos. Estos vídeos también se encuentran publicados en VIMEO.



Se han insertado gráficas en varias revistas



Revista Vía Libre



Revista Corredor Sudoeste Ibérico

Eventos como las distintas ediciones de la Feria Internacional de Turismo (FITUR), el Día de Europa o el Salón Internacional de la Logística (SIL) han sido otra vía utilizada para divulgar el apoyo del FEDER. Los asistentes recibieron esta información a través de juegos interactivos, proyección de vídeos, paneles, entrevistas, landing page y merchandising.



Día de Europa 2018



Panel en stand de Adif en SIL 2019



Panel en stand de Adif en FITUR 2019



Plantilla dibujo dinámica para niños
Stand de Adif en FITUR 2020



Juego interactivo "12 Estrellas"
Stand de Adif en FITUR 2021



Merchandising entregado a los visitantes
Stand de Adif en FITUR 2022

Para la puesta en servicio de la primera fase del corredor de Alta Velocidad de Extremadura tuvo lugar un viaje inaugural entre Cáceres y Badajoz. Con este motivo se hicieron paneles y se difundió a través de redes sociales un vídeo, destacando la participación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) en la construcción de esta infraestructura.



Viaje inaugural de la primera fase LAV de Extremadura. Julio 2022



<https://vimeo.com/729135849>

<https://www.youtube.com/watch?v=ZMalN9QpkFU>

La actuación incorpora elementos innovadores

En la construcción del tramo Plasencia-Cáceres-Badajoz se incorpora un elemento innovador que hasta el momento no se había utilizado en la infraestructura ferroviaria de Extremadura, como es el sistema de electrificación de las líneas, ya que con anterioridad la infraestructura no estaba electrificada.

El sistema de electrificación ferroviaria se utiliza para suministrar energía al tren para que pueda desplazarse. El proceso se inicia con la toma de electricidad (acometida) de la Red Eléctrica que



se lleva a una subestación eléctrica de tracción que transforma la tensión. Para la electrificación del tramo Plasencia-Badajoz se han construido tres subestaciones eléctricas: Cañaveral en Cáceres, y Carmonita y Sagrajas en Badajoz, que cuentan con resolución favorable del Órgano Ambiental.

Subestación eléctrica de Cañaveral (Cáceres)

Desde la subestación la energía va al centro de autotransformación asociado (lugar donde se transforma la electricidad de corriente alterna a corriente continua) que suministra la energía a la línea aérea de contacto denominada catenaria, y un elemento situado en el techo del tren, llamado pantógrafo, capta dicha electricidad para su desplazamiento.



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

Adif Alta Velocidad avanza con esta actuación en minimizar los posibles riesgos medioambientales contribuyendo a un transporte respetuoso con el medio ambiente reduciendo las emisiones de CO2 con un ahorro anual de 142 toneladas. Y para alcanzar este objetivo se electrifica el tramo Plasencia-Cáceres-Badajoz.

La principal ventaja de la puesta en marcha de este sistema de electrificación ferroviaria en la línea de Extremadura es que permite prescindir de trenes que utilizan motores de combustión diésel para desplazarse por trenes de tracción eléctrica, favoreciendo así a un modo de transporte con menos emisiones. Además, se evita el transporte de combustible inflamable en los tanques de la máquina.

Otra ventaja del sistema de electrificación ferroviaria es que hace posible que el usuario llegue a su destino en menos tiempo, gracias a que permite disponer al tren de motores de mayor potencia, alcanzando velocidades más elevadas.

Contribuye a la resolución de un problema o debilidad regional

Hasta el momento de comenzar las obras de electrificación del tramo Plasencia-Badajoz, la Comunidad Autónoma de Extremadura no contaba con ningún kilómetro de vía ferroviaria electrificada, lo que la convertía además en la única Comunidad Autónoma de España sin electrificación de vías ferroviarias.



*Trabajos de electrificación
Montaje de la línea aérea de contacto entre Plasencia y Cáceres*

El desarrollo de esta actuación contribuye a que esta Comunidad Autónoma, que forma parte de regiones menos desarrolladas, disponga de infraestructuras ferroviarias similares a las regiones de su entorno, a mejorar la movilidad de sus ciudadanos, con tiempos de viaje más reducidos, y a atraer a visitantes. Favoreciendo la conexión con el resto de España y de Europa, ya que esta línea forma parte de la Red Transeuropea de Transportes RTE-T.

Además, al tratarse de una línea diseñada para la circulación no solamente de viajeros, sino también de mercancías, favorecerá la competitividad de la economía regional.

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

El tramo entre Plasencia y Badajoz supone una nueva infraestructura de altas prestaciones de 161,1 kms que va a beneficiar a los habitantes de 14 localidades de Extremadura y sus poblaciones vecinas, no solamente porque incrementa el número de circulaciones de Larga Distancia, Media Distancia y Regionales, sino porque también supone aumentar el número de paradas en sus estaciones.

	ACTUAL	DESDE 19 JUL 22	DIFERENCIA
Navalmoral M.	57	64	7
Monfragüe-Plasencia	43	64	21
PLASENCIA	27	50	23
CÁCERES	77	84	7
MÉRIDA	112	120	8
Ajucén	28	40	12
Garrovilla L.V.	35	47	12
Montijo E.M.	35	47	12
Guadiana C.	21	33	12
BADAJOZ	72	80	8
Villanueva S.	42	54	12
Don Benito	42	54	12
Valdetorres	42	54	12
Guareña	42	54	12

Comparativa de paradas en Extremadura

Esto tiene un impacto positivo en su población porque supone aumentar la movilidad, atraer turismo a la región y acrecentar de manera considerable la competitividad de la economía regional.

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

Para el desarrollo de las actuaciones que han permitido la puesta en servicio de este primer tramo de la Línea de alta Velocidad Madrid-Extremadura se han tenido en cuenta exigentes criterios de sostenibilidad ambiental. Esta infraestructura presenta elementos muy complejos con los que se ha conseguido la integración con el entorno. Como ejemplo podemos destacar la construcción de un viaducto para el cruce del río Tajo, o el túnel de Santa Marina, con una longitud de 3,4 kms., para salvar el puerto de los Castaños.



Viaducto sobre el río Tajo



Túnel de Santa Marina

Los criterios horizontales de igualdad de oportunidades se han considerado desde los inicios puesto que esta actuación supone un beneficio para la ciudadanía en general, facilitando la información pública con campañas en estaciones y trenes, en redes sociales o a través de ferias abiertas al público en general.

Por otra parte, en lo que respecta al procedimiento de contratación, las licitaciones para la construcción de estas infraestructuras se han llevado a cabo a través del modelo de contratación pública de “procedimiento abierto”, para cumplir con los principios de igualdad de oportunidades, libre concurrencia al proceso y transparencia del procedimiento.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública

Esta actuación tiene sinergias con la construcción de la plataforma logística del suroeste europeo en Badajoz, enmarcada en un Proyecto Global de la Junta de Extremadura y que para la urbanización de la 1ª fase y conexión ferroviaria contempla tres etapas de ejecución. La primera etapa cuenta con financiación a través del Mecanismo “Conectar Europa” de la Unión Europea (CEF) – Actuación 2014-ES-TM-0547-M-, y la urbanización de la 2ª y 3ª etapa va a financiarse con la ayuda del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Operativo de Extremadura 2014-2020 vinculada a “Acciones de mejora de las infraestructuras logísticas para el Transporte de Mercancías” para conseguir la intermodalidad en el transporte de mercancías, facilitando el trasvase carretera-ferrocarril.

Además, debemos señalar las sinergias con las obras de conexión de las áreas empresariales Expaciomérida y Expacionavalmoral a la red de ferrocarriles convencional existente que forma parte de la Red Transeuropea de Transportes RTE-T. Actuaciones que también corresponden a la Junta de Extremadura y que van a recibir financiación europea a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Operativo de Extremadura 2014-2020.

Una manera de hacer Europa

BUENAS PRÁCTICAS
Actuaciones Cofinanciadas

Fondo Europeo de Desarrollo Regional