



REVISTA JULIO-SEPTIEMBRE 2024

# CAMINOS Andalucía

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

## CORREDORES FERROVIARIOS

# Avances y claves en el territorio andaluz

***Puertos del Estado, Cámaras de Comercio, técnicos y los Comisionados de los Corredores Atlántico y Mediterráneo dan su visión sobre la planificación y materialización de estos itinerarios ferroviarios. Págs. 4-31***

Oficina de GRANADA  
Calle Virgen Blanca, 7  
18004 Granada  
958 089 999. Fax: 958 088 008

Oficina de SEVILLA  
Marqués del Nervión, 43A  
2ª planta. 41005 Sevilla  
954 643 188. Fax: 954 635 708

Servicio de Visado  
Servicio de Empleo  
Envío ofertas de trabajo  
Al día sobre oposiciones  
Selección del BOE  
Emisión de Certificados  
Dossier de prensa diario  
Comunicación activa en redes  
Asesoría Jurídico Laboral  
Seguro de Responsabilidad Civil  
Registro de Peritos Judiciales  
Registro de Mediadores  
Programa de Mentoring  
Plataforma de Formación  
Cursos, Charlas y jornadas  
Visitas técnicas  
Ofertas preferentes

## Revista CAMINOS Andalucía

Edita: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla

Redacción y Diseño: Susana Marín Maya

Coordinación: José Luis Sanjuán Bianchi

Búscanos en las redes. Te ofrecemos información diaria:



CICCP  
Demarcación  
Andalucía



@CICCPDemAndaluc

Tenemos canal de  YouTube: CICCP Andalucía  
[www.caminosandalucia.es](http://www.caminosandalucia.es) // [andalucia@ciccp.es](mailto:andalucia@ciccp.es)

## SUMARIO

- 4-5 Información**  
Análisis global
- 6-7 Artículo**  
Cámaras de Comercio
- 
- 8-11 Artículo**  
Comisionado del  
Corredor Mediterráneo
- 12-17 Artículo**  
Análisis técnico del  
Corredor Mediterráneo
- 18-19 Artículo**  
Puerto de Almería
- 20-21 Artículo**  
Puerto de Algeciras
- 22-23 Artículo**  
Puerto de Motril
- 24-25 Artículo**  
Comisionado del  
Corredor Atlántico
- 26-27 Artículo**  
Puerto de Sevilla
- 28-31 Artículo**  
Puerto de Huelva
- 32-37 Entrevista**  
Presidente del CICCPC
- 38-39 Defensa jurídica**  
Competencias Urbanismo
- 40 Urbanismo**  
Convenio Ayto. Málaga
- 41 Jornada**  
Tren del Poniente
- 
- 42-43 Grupo de trabajo**  
AVE en Granada
- 44-45 Valoración técnica**  
Conservación AP-4
- 45 Tardes colegiales**
- 46 Flahs provincial**

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos no se hace responsable de las opiniones e informaciones vertidas en este Boletín por los entrevistados y/o colaboradores.

# Radiografía de la vertebración ferroviaria en Andalucía

**E**l lento avance de la gran vertebración ferroviaria de Andalucía, principalmente con la materialización sobre el territorio de los Corredores Atlántico y Mediterráneo, deja cicatrices en nuestra Comunidad, en el más amplio sentido de la palabra. El **'tempo'** -permitiéndonos alguna licencia literaria- es claramente distinto según la región en la que pongamos el foco. Quizá aquí habría que hacer algo de autocrítica y reconocer que el empuje social y económico coordinado, firme y reiterado es un acicate en algunos tramos de los Corredores para la llegada de inversiones y el cumplimiento de plazos. Aunque también es cierto que, en otros, la política juega su papel.

Estamos en un momento histórico, en el que la llegada de fondos de Europa va a facilitar la implantación de los trazados ferroviarios. Por este motivo, **no se pueden dejar vacíos en ese mapa**. Debemos tomar una postura crítica. **Un entramado eficiente, potente y sostenible a largo plazo y conexiones claves**, como los enlaces a todos los grandes puertos estatales por los que circundan los Corredores o los grandes nodos logísticos, **son esenciales en el entramado que queremos ver materializado en Andalucía**. De ahí que puertos como el de Almería o Motril, que no tienen dibujada una línea directa en el plan estatal, también tengan espacio en este especial para reivindicar soluciones factibles. O que **puertos** de tanta envergadura como Algeciras, Sevilla y Huelva **analicen con detalle sus desafíos y retos y pongan la lupa sobre las limitaciones a superar para su efectiva conectividad exterior**.

Desde el Consejo de **Cámaras de Comercio** de Andalucía se habla del déficit que está cercenando las posibilidades de desarrollo y condicionando el futuro y la competitividad del tejido productivo. Ve en los Corredores Atlántico y Mediterráneo dos itinerarios "estratégicos y esenciales", pero los retrasos dibujan, en su opinión, un "panorama nada halagüeño", por lo que reclaman inversiones más cuantiosas y a mayor ritmo. Sin embargo, **los Comisionados del Gobierno para estos Corredores** sacan brillo a los avances e inciden en la conectividad, la cohesión y las oportunidades que volcarán en Andalucía.

Los técnicos advierten de claroscuros en la ejecución, los plazos, los trazados y en las modificaciones sufridas desde los planes iniciales.

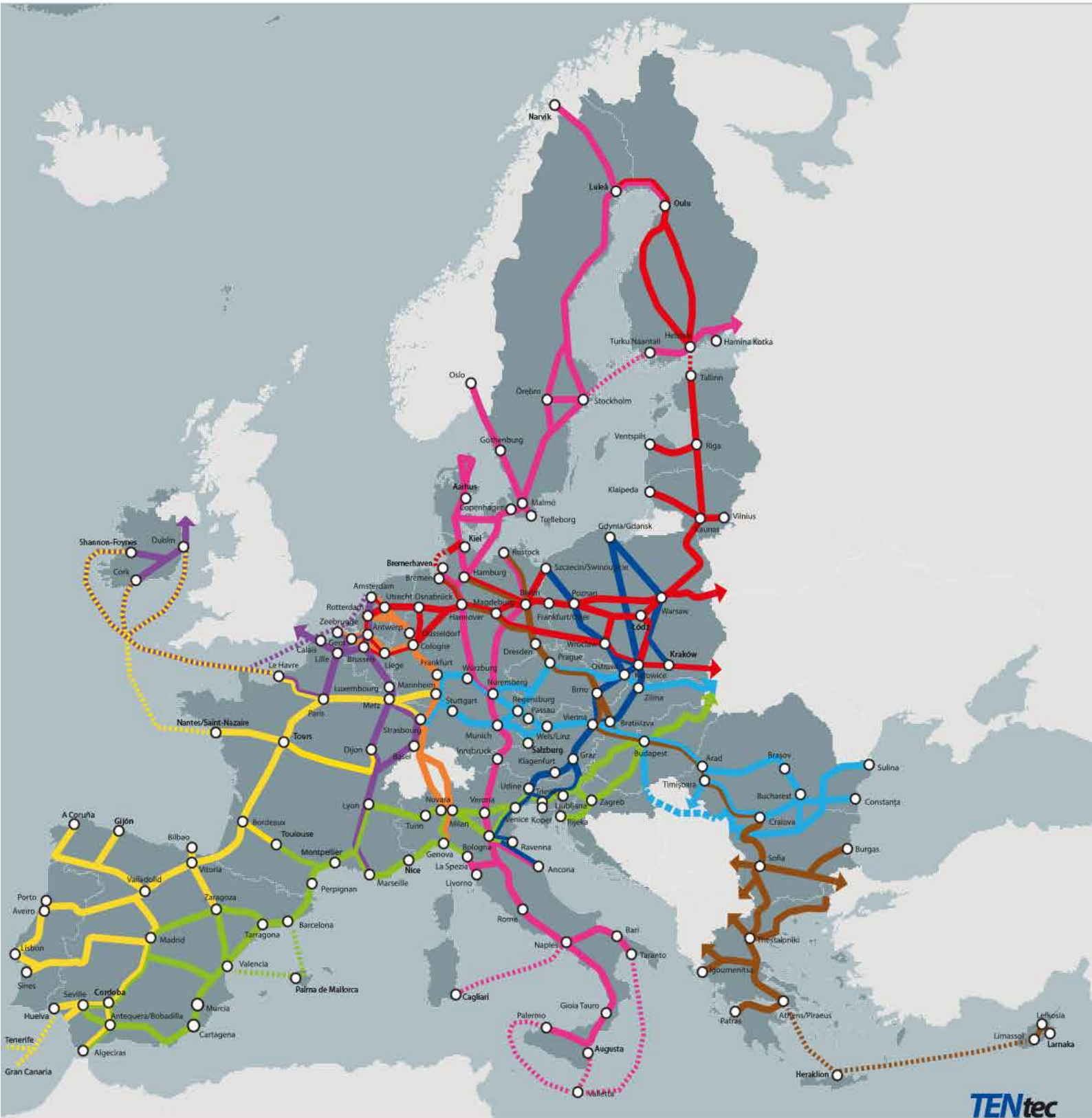


Este especial pone el foco sobre los avances de los Corredores Ferroviarios Atlántico y Mediterráneo en el territorio andaluz. Para ello da espacio a distintas entidades y administraciones, así como a los técnicos, para obtener una mirada completa y global



European  
Commission

# TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



TENtec

## LEGEND

- BALTIC-ADRIATIC
- NORTH SEA-BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT/EAST-MED
- SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN
- RHINE-ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA-MEDITERRANEAN
- RHINE-DANUBE

## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. CÁMARAS: Panorama nada halagüeño ante el evidente retraso en la ejecución



**JAVIER  
SÁNCHEZ  
ROJAS**

Presidente del  
Consejo Andaluz  
de Cámaras  
de Comercio

# “Corredores ferroviarios, clo para el desarrollo de Anda

**E**l actual mapa de infraestructuras ferroviarias de Andalucía, pese a los últimos avances e inversiones, sigue presentando un déficit histórico que está cercenando las posibilidades de desarrollo económico y condicionando el futuro y competitividad de nuestro tejido productivo.

La red ferroviaria de la comunidad no está, sin duda, a la altura del potencial económico andaluz y del crecimiento experimentado por la región en los últimos años y sus infraestructuras no son suficientes para absorber la gran demanda actual en materia de transporte, por lo que nos encontramos con líneas ferroviarias obsoletas que tienen su ejemplo más palmario y sangrante en la conexión del Puerto de Algeciras con Bobadilla. La demanda de esta infraestructura se remonta al siglo XIX y fue planteada por el Gobierno de España para conectar Andalucía con el sur de Francia y Europa. A día de hoy sigue siendo todavía una asignatura pendiente ante su insuficiente desarrollo.

El transporte ferroviario de mercancías es el auténtico talón de Aquiles de las comunicaciones en Andalucía y es necesario darle un impulso urgente y acelerar su desarrollo para aprovechar todo el potencial económico y empresarial que atesora nuestra tierra. Los corredores ferroviarios, previstos por la UE a través de la Red Transeuropea del Transporte, son fundamentales para que Andalucía pueda dar un salto en su crecimiento. Por nuestra comunidad

“El transporte ferroviario de mercancías es el auténtico talón de Aquiles de las comunicaciones en Andalucía y es necesario un impulso urgente”

discurren dos itinerarios prioritarios en la citada red, como son el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo, dos infraestructuras que son estratégicas y esenciales para el desarrollo económico de la comunidad.

La dotación de estos ramales ferroviarios son claves, ya que actualmente los territorios no solo compiten por su posición geográfica, sino también por la potencia y eficacia de sus cadenas logísticas y su red de transporte, que tienen en el medio ferroviario uno de sus puntales. Además, el tren es el modo de transporte más sostenible y eficaz por su gran capacidad de carga y penetración y, sin embargo, es el que menos desarrollo alcanza. El transporte de mercancías por vía férrea en Andalucía es solo del 4% cuando en Europa es más del cuádruple y alcanza el 18%.

Andalucía es la puerta del sur de Europa y su imbatible posición geoestratégica en las rutas del transporte mundial convierte a la comunidad en una potencia logística de primer nivel. Gozamos, pues, de una situación privilegiada con un litoral con un millar de kilómetros abierto a dos mares, como son el Atlántico y el Mediterráneo, y un gran potencial en materia logística y de transportes, con una valiosa red portuaria y de centros y nodos logísticos que hay que interconectar de forma eficaz por vía férrea. Toda esta red necesita de forma inaplazable del desarrollo de estos corredores ferroviarios que nos conecten mejor con Europa y con los mercados internacionales.

La logística y el movimiento de mercancías son cruciales para el desarrollo empresarial, por lo que las infraestructuras ferroviarias vinculadas a esta actividad son sumamente importantes, máxime en una comunidad como la nuestra con una potente y creciente vocación exportadora que exige ser competitivos a la hora de llevar sus productos con agilidad y eficacia a sus mercados de destino.

El panorama no es nada halagüeño ante el evidente retraso en la ejecución de los corredores europeos que transcurren por Andalucía, especialmente si lo comparamos con el nivel de desarrollo de estas infraestructuras en el norte y este peninsular. Nos estamos quedando rezagados por el escaso ritmo con el que se están ejecutando las citadas inversiones ferroviarias, por lo que desde Andalucía exigimos un trato equitativo para no quedarnos atrás.

Esta lentitud nos hace correr el riesgo de quedarnos al margen de la gran red peninsular con el cierre de la cremallera del mapa ferroviario peninsular en el eje Barcelona-Valencia-Madrid-Sines, dejando a la mitad sur al margen, algo que Andalucía no se puede permitir. Este retraso supone una grave merma en competitividad y desarrollo para Andalucía, ya que otros territorios nos están ganando terreno con su posicionamiento por adelantado.

El desarrollo ferroviario es clave para la vertebración y cohesión de Andalucía y se hace necesario también culminar el eje transversal que conecte Almería y Huelva, así como su extensión hacia Portugal hasta llegar a Faro. Estas conexiones ferroviarias son vitales para mejorar la intermodalidad de nuestra cadena logística, lo que supondrá además un imán para la llegada de inversiones.

En suma, en Andalucía lo tenemos todo para ser la gran plataforma logística del sur de Europa y convertirnos en una potencia de primer nivel internacional en este ámbito, un reto que no puede quedarse en un simple anhelo como hasta ahora. Para ello nos hacen falta inversiones, más cuantiosas y a mayor ritmo, para que el tren deje de ser el eslabón más débil de nuestra cadena de transporte. Andalucía quiere y necesita el tren, un medio de transporte con futuro por su sostenibilidad, capacidad de carga y capilaridad. Cada día que pasa sin que se complete esta red ferroviaria es un paso atrás en nuestras opciones de futuro en la competitiva carrera logística.

Por ello, hace tiempo que estamos dando la batalla desde el ámbito empresarial con nuestra apuesta desde las Cámaras de Comercio por la unidad de acción de la mano de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA), todo ello para reclamar a nuestros gobernantes un compromiso claro y firme con la ejecución de estas infraestructuras, conscientes de que está en juego el futuro de Andalucía y sin este avance se está lastrando su desarrollo.

**“Nos hacen falta inversiones, más cuantiosas y a mayor ritmo, para que el tren deje de ser el eslabón más débil de nuestra cadena de transporte. Andalucía quiere y necesita el tren, un medio con futuro”**

**ives  
lucía”**



## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. COMISIONADO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO. Las conexiones claves que llegarán

# “El Corredor Mediterráneo, columna vertebral de Andalucía”



Mapa general del Corredor Ferroviario del Mediterráneo.



### JOSEP VICENT BOIRA

Comisionado del  
Gobierno para el  
Corredor Ferroviario  
Mediterráneo

**E**l Corredor Mediterráneo es ferroviariamente hablando la columna vertebral de Andalucía. Surca las provincias de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Jaén, Málaga y Sevilla, únicamente Huelva es exclusiva del corredor Atlántico. Debemos recordar que el trazado del Corredor por Andalucía -como por toda su extensión en España y en el resto de Europa- nace de un Reglamento europeo aprobado por la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo de la UE en 2013 y reformado en 2024. Este es el trazado oficial sobre el que se está trabajando.

Es precisamente en Andalucía donde comienza el Corredor Mediterráneo antes de atravesar siete países de Europa. Es Algeciras el punto de salida de esta ruta de más de 3.500 kilómetros, que cruza Andalucía, España, el sureste de Francia, el norte de Italia, Eslovenia, Croacia, Hungría y acaba en Leópolis, en el oeste de Ucrania. Pasa por cuatro capitales y varias de las regiones con mayor desarrollo económico y logístico de toda Europa. Permite una conexión transversal a lo largo de todo el sur de Europa que ningún otro corredor europeo posee, abriendo conexiones a mercados y ciudades claves para Andalucía y España.

Para poder desarrollar estas conexiones en las mejores condiciones, se está desarrollando un plan de trabajo (Work plan) a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo. Una planificación que va mucho más allá de la propia infraestructura, que es sólo la herramienta, para conseguir los objetivos de conectividad, sostenibilidad y eficiencia del sistema de transportes, andaluz, español y europeo.

Cada uno de los tramos del Corredor Mediterráneo ha sido planificado y diseñado según las necesidades y servicios futuros que se han estimado óptimos para alcanzar los objetivos generales del Corredor, al tiempo que asegura una visión pragmática que permita puestas en servicio en corto plazo, por lo que se trata de un encaje de piezas para completar una red única y eficiente para Andalucía.



## Almería-Murcia

Posiblemente una de las mayores obras de ingeniería de todo el continente europeo. Una inversión de más de 3.000 millones de euros para construir una nueva conexión entre Almería y Murcia de alta velocidad y uso mixto que permita conectar Almería con el resto de las ciudades del este del Corredor Mediterráneo, así como con el centro y norte peninsular. Esta gran obra, con importantes hitos, como los túneles de Sorbas -con más de 7 kilómetros de recorrido- permitirán a Almería una conectividad ferroviaria inimaginable hace unos años. Además, se está realizando una integración urbana en la ciudad que va a permitir una revitalización de los barrios que rodeaban a la estación de ferrocarril.

La nueva conexión en ancho estándar (europeo) permitirá conexiones de media distancia con Murcia y Lorca, además de la exportación directa de los productos hortofrutícolas de Andalucía. Están previstas dos terminales de mercancías en la provincia, en Pulpí (de capital privado) y en Níjar (de iniciativa autonómica).

Viaducto de Los Feos del tramo Los Arejos-Níjar.



## Almería-Granada

Uno de los tramos ferroviarios de orografía más compleja de España, dado que se halla en el entorno de Sierra Nevada. Ello obliga a adaptar el trazado a la gran diferencia de altitud entre las provincias de Almería y Granada. El tramo actualmente está en proyecto y en estudio informativo para acometer una mejora global que permita tanto aumentar velocidades como la electrificación e incorporación del ancho estándar. Los primeros resultados se verán en cuanto los proyectos constructivos se finalicen, siempre sin cortar el servicio. Una vez se ponga en servicio el tramo Almería-Murcia, se acometerán las mejoras de la vía que necesiten un corte de esta. El montante previsto supera los 900 millones.

Viaducto de Río Frío de la LAV Antequera-Granada.



## Granada-Antequera

Este tramo está en servicio en una primera etapa, con servicios de alta velocidad que conectan la ciudad de Granada con Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga o Córdoba entre otras. Además, se desarrollan obras que permitirán eliminar el paso del tren por la vía actual por Loja, gracias a la construcción de una nueva variante, así como la duplicación de la vía en todo el tramo entre Archidona y Granada. Ello significará, en los próximos años, reducción del tiempo de trayecto y aumento de capacidad del tramo.



### Leyenda

- Granada Nodo Urbano Core TEN-T
  - Jaén Nodo Urbano Comprehensive TEN-T
  - Archidona Nodo de interés
  - Corredor Mediterráneo - Ancho UK
  - Corredor Mediterráneo - Ancho Mixto
  - Corredor Mediterráneo - Ancho Ibérico
  - Resto RFIG - Ancho UK
  - Resto RFIG - Ancho Mixto
  - Resto RFIG - Ancho Ibérico
  - En Servicio
  - En Obras
  - En Proyecto
  - Vía Única
  - Vía Doble
  - Terminal Ferroviaria de Mercancías Core TEN-T
  - Terminal Ferroviaria de Mercancías
  - Futura Terminal Ferroviaria de Mercancías
  - Aeropuerto Core TEN-T
  - Aeropuerto Comprehensive TEN-T
  - Puerto Core TEN-T
  - Puerto Comprehensive TEN-T
- IGNP-ETRS89LAEA - ETRS89 Lambert Azimuthal Equal Area

“Cada uno de los tramos ha sido planificado y diseñado según las necesidades y servicios futuros considerados óptimos para alcanzar los objetivos generales y con puestas en servicio a corto plazo”

## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. COMISIONADO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO. Las conexiones claves que llegarán

“La conexión con Andalucía y sus áreas logísticas con el Corredor Mediterráneo es clave para la estrategia logística de la región y su impulso para tráfico import-export con la UE”

### Antequera (Bobadilla)-Algeciras

El primer tramo del Corredor Mediterráneo es el que transcurre entre Algeciras y el nudo de Bobadilla (pedanía de Antequera) y está en proceso de transformación, especialmente destinado al paso de servicios de mercancías con destino a la autoridad portuaria de la Bahía de Algeciras. El proceso de mejora es global, incluye la puesta en marcha de nuevos apartaderos, un nuevo sistema de bloqueo, la electrificación de la línea y la puesta del ancho mixto a lo largo de la misma. Esto permitirá la circulación de trenes tanto de ancho ibérico como de ancho estándar. Además, se van a adaptar túneles y puentes para el paso del sistema de autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, combinando el ferrocarril y el camión y permitiendo tanto la descongestión de las carreteras como una mayor sostenibilidad del sistema. A toda esta lista de actuaciones hay que añadir puntos singulares, como las laderas de Almargen o los pasos a nivel en Algeciras, que aumentarán la seguridad, fiabilidad y velocidad de los servicios de la línea, tanto de pasajeros como de mercancías.

### Antequera (Bobadilla)/Sevilla-Córdoba-Linares-Baeza-Alcázar de San Juan

Este tramo, destinado principalmente a servicios de mercancías y medias distancias, va a ser adaptado para el paso de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, implementando mejoras en la capacidad en algunos puntos, que favorecerán la conectividad de las provincias de Córdoba y Jaén. Además, esta ruta permitirá aumentar los servicios de mercancías desde las terminales de Córdoba y Sevilla, así como de su puerto.





## Sevilla/Antequera-Córdoba-Ciudad Real-Madrid

El tramo entre Sevilla, Córdoba y Madrid fue el primero de Alta Velocidad de España. Es por ello por lo que ha sido necesaria, 30 años después, una puesta al día, que entre otras actuaciones contempla la instalación del nuevo sistema europeo interoperable, ERTMS. Además, en este tramo, en su conexión con el ramal de Antequera y Málaga, se están finalizando las obras del conocido como bypass de Almodóvar del Río, una conexión que permitirá servicios directos (sin necesidad de tener que entrar en Córdoba) entre Málaga y Sevilla o Granada y Sevilla, entre otros.

## Conexión con Áreas Logísticas de Andalucía

La conexión de Andalucía y sus áreas logísticas con el Corredor Mediterráneo es clave para la estrategia logística de la región y su impulso para tráficos import-export con la Unión Europea. Determinadas acciones por parte de la Junta de Andalucía, como en el nodo RRT (Rail Road Terminal) de Antequera, la terminal intermodal de San Roque, el área logística Bahía de Algeciras, la terminal de Níjar que se conectará a la línea de Alta Velocidad Almería-Murcia o la terminal intermodal de Pulpí, ayudarán a la cohesión de la región, el desarrollo económico, además de impulsar la descarbonización del transporte. La colaboración de todos los agentes públicos y privados es fundamental para el aumento de la cuota de mercancías y para el impulso de los corredores europeos.

Por último, y colofón a todas estas actuaciones, es necesario recordar cómo la liberalización de los servicios de larga distancia de pasajeros ha permitido el aumento de frecuencias a lo largo de varios tramos del Corredor, y en el futuro lo hará también de otros tramos y servicios.

LAV-Granada  
Variante de Loja  
Tramo-A-92 (Infografía  
del Viaducto Manzanil)



**ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Estado actual de las obras en Andalucía y previsiones de finalización**



**FRANCISCO GARCÍA CALVO**

Asesor del Movimiento

#QuieroCorredor de la Asociación Valenciana de Empresarios

“Es necesario acelerar las conexiones de todos los puertos con el corredor en ancho estándar, incluyendo los de Almería y Motril, así como los puertos secos previstos y las estaciones intermodales”

# Tomando el pulso al avance del Corredor Mediterráneo

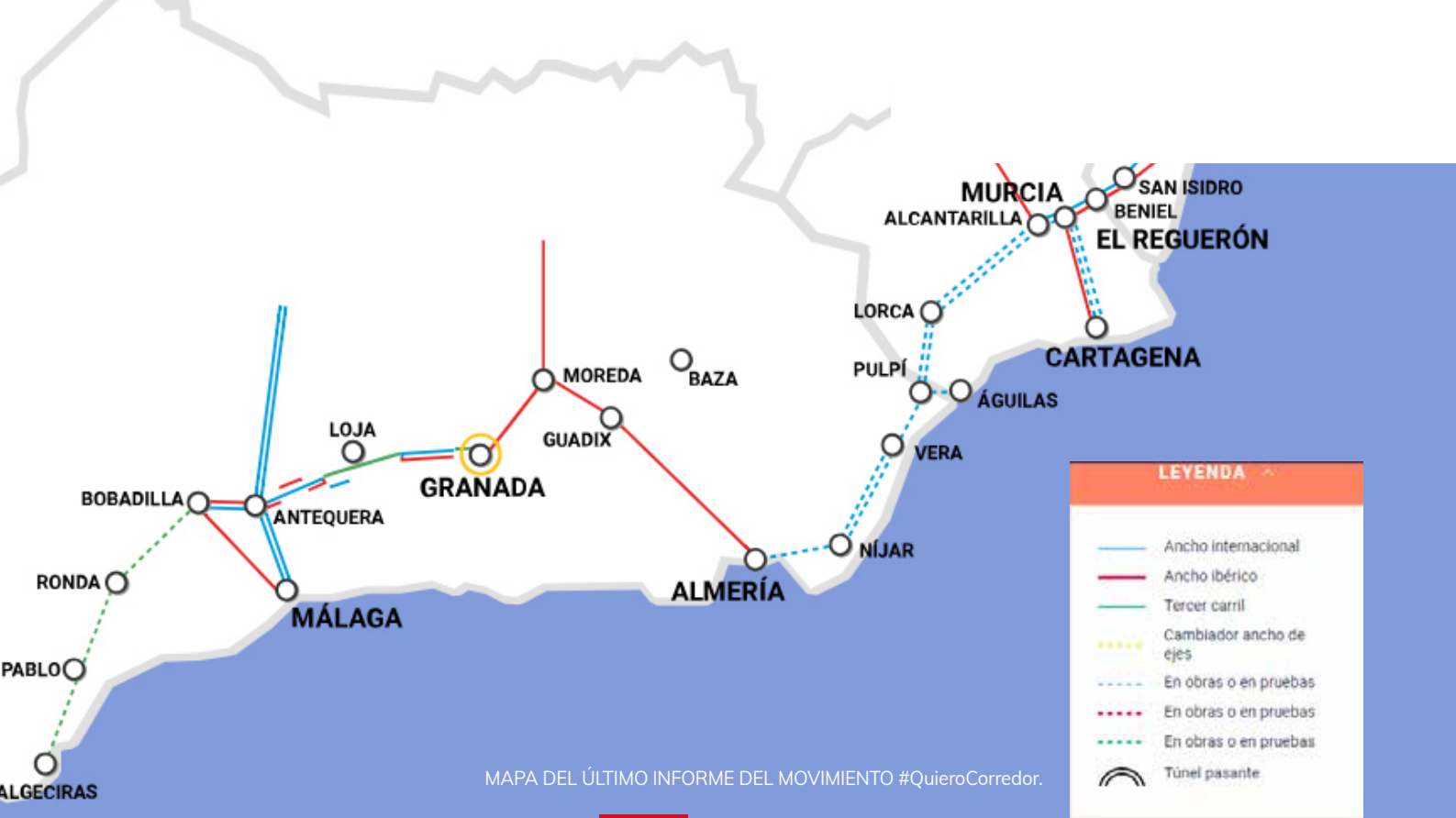
**E**n esta comunidad -Andalucía- es donde el Corredor Mediterráneo ha sufrido más modificaciones, y además negativas, sobre original propuesto en marzo de 2011 por el entonces ministro José Blanco (*Estudio del Corredor Ferroviario Mediterráneo*).

Se preveía Doble Vía de ancho estándar entre Pulpí y Almería y velocidad máxima 300 km./h. para tráfico mixto de viajeros y mercancías como continuación de la prevista entre Murcia y Pulpí. Actualmente se está construyendo vía doble solo en un tercio de la longitud total, solo en el tramo donde se habían construido previamente viaductos y túneles, entre Los Gallardos y Níjar. Las obras avanzan razonablemente bien, pues incluso se ha contratado el sistema ERTMS-2 para la señalización y explotación de la misma. El ministro de Transportes Óscar Puente ha anunciado recientemente en visita a las obras en Almería que el tren llegará a esta ciudad “dentro de esta legislatura”, obviando asegurar que lo hará en 2026 como reiteradamente se había prometido. Esta línea debería ser de vía doble en todo su recorrido o al menos hacer la explanación para ella, aunque no se instalara por el momento, pues repetidamente el Ministerio correspondiente se queda corto en sus previsiones de tráfico, en este caso se prevé un gran tráfico de mercancías provenientes del futuro puerto seco de Níjar y la estación intermodal de Rail Port Almanzora en Pulpí. El problema para la finalización y puesta en servicio de la línea está, como se indicó desde el principio, en el soterramiento de la estación de Lorca, que se ha empezado muy tarde, y surgirán problemas y retrasos como en todo este tipo de obras. Tenemos la experiencia en esta misma línea en el soterramiento Murcia-Nonduermas, que se debería de haber puesto en servicio hace tiempo. Después, la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria deberá hacer sus comprobaciones y habilitación de maquinistas para su puesta en servicio sin que se pueda determinar el tiempo que necesitan. Con estos condicionantes, la línea podría estar en funcionamiento a finales del 2027 o quizás más tarde.

Dentro del trazado del Corredor Mediterráneo Murcia-Almería se debería reabrir, o acondicionar, la antigua línea Lorca-Baza-Guadix-Granada, cerrada el 1 de enero de 1985 dejando todo el valle del Almanzora sin comunicación ferroviaria con el sureste de España. Esta línea es estratégica para unir el Puerto de Algeciras y el de Cartagena con un recorrido menor y rampas más reducidas que pasando por Almería, fundamentales para mercancías. Al unir esta línea desde Pulpí hasta Guadix y de allí a Almería y Granada se tendría una línea orbital regional Pulpí-Baza-Guadix-Almería-Pulpí, solucionando en gran parte los problemas de la Almería vaciada con una gran rentabilidad social.

La línea Almería-Granada es la peor tratada por el Ministerio en todo el Corredor Mediterráneo, pues aún no tiene ningún proyecto, se han licitado recientemente. Es la línea con peor trazado debido a las grandes diferencias de cotas, pues la estación más alta es la de Huéneja-Dólar, situada a 1.127 m.s.n.m., y Almería a 8,280 m.s.n.m., con una distancia entre ellas de 79,6 km. a lo largo de la línea ferroviaria. Esto hace necesario un estudio de la





La línea Murcia-Almería “podría estar en funcionamiento a finales de 2027 o quizás más tarde” y el tramo Almería-Granada, con estas previsiones, “antes de 2030 no creemos que pueda estar en servicio”

rentabilidad económico-social para calcular lo que supondría hacer vía doble con trazado para alta velocidad, como estaba previsto en el Estudio del Corredor Mediterráneo citado al principio. Esta diferencia de cotas nos daría unas rampas permanentes del orden de 14 o 15 milésimas en línea recta, inaceptables para mercancías por su rampa y su longitud. La rampa más pronunciada es la de Gérgal-Santa Fe de 29 milésimas. La solución definitiva que satisfaga a los ciudadanos y el final de las obras es imposible predecir. Esta línea no es adecuada para mercancías, esta es una de las razones por la que se propone la reapertura de la línea Lorca-Baza-Guadix-Granada. Dentro de esta línea no se sabe nada de lo previsto por el ministerio para mantener la línea Linares-Almería, que se quedaría cortada para ancho ibérico en la estación de Moreda, punto de unión hacia Granada. La previsión del trazado es vía única con ancho estándar, electrificada a 25.000 V. c.a. y sistema ERTMS-2 para exploración ferroviaria igual que en todo el Corredor. Se dijo que la obra empezaría en el año 2026, cuando se pusiera en servicio la línea Murcia-Almería para evitar dejar Almería sin tren. Con las previsiones de puesta en servicio de la línea Murcia-Almería es imposible empezar las obras en 2026. Es cierto que antes se podrían hacer actuaciones que no afectarían a la explotación ferroviaria. Antes del 2030 no creemos que pueda estar en servicio.

Siguiendo desde Almería hacia Algeciras, como mínimo se debería construir una línea desde Almería hasta el Poniente para pasajeros y mercancías. Además debería de estar en estudio la posibilidad de construcción de una nueva línea férrea desde Almería a Algeciras por la costa, pasando por Motril y Málaga, como se decía que se estaba haciendo en el mencionado Estudio del Corredor Mediterráneo.

## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Estado actual de las obras en el Mediterráneo y previsiones de finalización

La línea Granada-Antequera es la prueba de lo que no se debe de hacer, pues hay tramos de vía única, tramos de vía doble, tramos de vía con tercer carril, se eliminó la variante de Loja prevista, etc. En su día se previó mantener la vía convencional pues se colocó tercer carril para ello, pero debido después a dificultades técnicas con el enclavamiento de Íllora, entre otras, lo hicieron imposible. Ahora está en fase de ejecución toda la variante de Loja, unos tramos en obras, otros en proyecto y se acaba de licitar el proyecto para hacer la vía doble en todo el trazado que se quedó sin ella, bifurcación Archidona-bifurcación La Chana. Sería interesante volver a plantear la reapertura de la línea convencional en ancho estándar después de acabar todas estas obras. Esta línea se hizo exclusivamente para viajeros con rampas características de 25 milésimas. Se ha propuesto la utilización de doble tracción para los trenes de mercancías que la puedan necesitar. La variante de Loja y la duplicación de vía no podrán estar acabadas en el año 2026 como se prometió.

El Puerto de Motril se puede unir con ferrocarril, aunque no está propuesto en el Estudio del Corredor Mediterráneo, si bien se debe de hacer un estudio económico de la rentabilidad del mismo debido a las fuertes rampas necesarias y al consumo de energía que conlleva.

Línea Antequera, Bobadilla-Algeciras. Esta línea está permanentemente en obras desde hace años cuando se empezó por ampliar los gálibos de los túneles afectados encajados en el cauce del río Guadiaro, se han cambiado traviesas, se ha renovado vía, etc., pero la obra no acaba nunca. Todavía está pendiente la aprobación de la Declaración de Impacto Ambiental a su paso por las lagunas de Campillos. Los últimos datos sobre fechas fue el compromiso del ministerio de acabar la obra en 2027.

Esta línea se previó en el Estudio del Corredor Mediterráneo de 2011 hacerla de vía doble, excepto en el tramo Ronda-San Pablo, con tercer carril, electrificada, etc. y con rampas de 24 y 23 milésimas. La previsión actual es de vía única con tercer carril en todo el recorrido, no muy adecuado para líneas de tanta longitud, 176 km. Se podría hacer toda de ancho estándar con cambiadores de ancho de ejes en Bobadilla, tanto para viajeros como para mercancías, utilizando para estos últimos los ejes OGI homologados recientemente por la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria. Esta solución sería más rápida de hacer y más económica. Cuando se empezó el tercer carril no existían los ejes OGI y por tanto era la única solución posible con las premisas de rapidez y coste menor comparado con hacer una nueva vía y además debería ser provisional. Ninguna de estas se ha cumplido.

En cuanto a las mercancías es necesario acelerar las conexiones de todos los puertos con el corredor en ancho estándar, incluyendo los de Almería y Motril, así como los puertos secos previstos y estaciones intermodales, pues corremos el riesgo de tener vía pero no poder subir mercancías.

Soterramiento en Lorca (Murcia).  
Foto de Fernando Rivas



## En detalle, los tramos Lorca-Almería



**FERNANDO RIVAS MARTÍNEZ**

Vocal de Caminos  
Andalucía y Asesor  
del Comité

#ObjetivoAlmeriaAVE-  
CorredorMed

Estos tramos, incluidos en la línea Murcia-Almería, se encuentran actualmente **en ejecución, a excepción del tramo Vera-Los Arejos, cuya ejecución finalizó en 2014**. En cuanto al estado de los trabajos de los tramos entre Murcia y Lorca, la mayoría también se encuentra en ejecución. Gracias al seguimiento que hacemos para los informes del Comité Técnico #ObjetivoAlmeriaAVE-CorredorMed, se ha podido comprobar que tenían un grado de avance adecuado, lo que **hace previsible que el AVE pueda llegar a Lorca en el año 2025**.

Respecto a los ritmos de avance de los tramos de Lorca a Almería, se observa una gran presencia de equipos de trabajo y maquinaria especializada en todos los tajos, con una inercia de ejecución que **permite ser optimistas en cuanto al cumplimiento de los plazos de construcción**. El tramo más retrasado en su inicio es el **Soterramiento de Lorca**, cuyo arranque se ha producido hace apenas 3 meses, y que es el que marcará el plazo de finalización del conjunto y, por tanto, la fecha de llegada del AVE a Almería.

Soterramiento en Almería.  
Foto de Fernando Rivas



En cuanto al **Soterramiento de Almería** avanza actualmente con un buen desarrollo de las fases previstas, incluyendo la entrada de las pantalladoras, por lo que también tiene un **buen pronóstico para finalización en fecha prevista**.

Los contratos de electrificación y tendido de vía están en fase de proyecto, por lo que también se ha avanzado en cuanto a su previsión para tener listas dichas licitaciones tras la finalización de la plataforma en los distintos tramos. Así como se ha contratado el sistema ERTMS-2 para la señalización y explotación del tramo.

Respecto a los **Puertos Secos de Níjar y Pulpí**, pasan a ser (junto con el Soterramiento de Lorca) **los proyectos cuya evolución está en una fase más embrionaria**, dada la lentitud de tramitación de los diferentes informes sectoriales a que han de someterse ambos proyectos. Como ejemplo, actualmente la tramitación del Puerto Seco de Níjar está bloqueada por un informe negativo de Carreteras del Ministerio de Fomento sobre la influencia en la capacidad de la vía a la que se da acceso a dicha zona logística. **Sería muy importante avanzar con urgencia en ambas tramitaciones para no comprometer la fecha de puesta en servicio** de ambas infraestructuras, paralelamente a la ejecución de la plataforma del AVE.

#### **SOTERRAMIENTO DE LORCA (3,2 km)**

- Realizados ripado y retirada de vía.
- Muretes guía en ejecución.
- Se han iniciado los trabajos de ejecución de muros pantalla con presencia de hasta tres pantalladoras.
- Realizando trabajos de desvíos de servicios afectados.

#### **LORCA-PULPÍ (31,3 km)**

- Movimiento de tierras un poco retrasado, se ha desbrozado el total de la traza y en ejecución algunos tajos.
- Túnel de Rincón (de casi 1 km) terminado.
- Viaductos en general en distinto grado de ejecución de cimentaciones o algunos alzados (Ve reda Charcones, Rambla Charcones, Rambla de

Galián, Arroyo de los Pelegrines, viaducto de la Estación de Puerto Lumbreras, viaducto sobre trasvase Tajo-Segura, Rambla de Béjar).

- Viaductos de Rambla Nogalte y sobre la Cañada Granada-Cartagena, en cimentaciones y alzados.
- Estaciones de Puerto Lumbreras y Almendricos, pendientes de ejecutar.
- En distinta fase constructiva los 9 Pasos Superiores.
- Estado más avanzado de obras de fábrica y pasos inferiores, casi terminados.

Falso túnel de Fuente Flores en el tramo Pulpí-Vera.  
Foto del Ministerio de Transportes



#### **PULPÍ-VERA (25,7 km)**

- Movimiento de tierras bastante avanzado. Destaca trasdosado de obras de fábrica y terraplenes principales, quedando sólo pendientes de avance los rellenos de falsos túneles y bloques técnicos de estribos de estructuras.
- Pasos superiores en ejecución o terminados.
- Todos los viaductos (9) en ejecución, fase de alzados, o tableros.
- Estructura de Burjulú con tablero (colocación de vigas) en ejecución.
- Falso túnel de Fuente Flores ejecutado (FOTO).
- Los 5 pasos multifuncionales, terminados o en ejecución.
- Cabe destacar que la Estación Vera-Almanzora aún no tiene aprobado el proyecto constructivo.

## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Estado actual de las obras en el Mediterráneo y previsiones de finalización

“Se observa una gran presencia de equipos de trabajo y maquinaria especializada, con una inercia de ejecución que permite ser optimistas en cuanto a cumplimiento de plazos”



LOS AREJOS - NÍJAR.  
Movimientos de tierras.  
Foto del Ministerio de Transportes

### VERA-LOS AREJOS (27,8 km)

- Tramo finalizado en plataforma.

### LOS AREJOS-NÍJAR (17,8 km)

- Movimiento de tierras muy avanzado. Desmontes y terraplenes en proceso, y obras de drenaje transversal trasdosadas en su mayoría.
- En ejecución todas las estructuras metálicas mixtas. Actualmente realizando el lanzamiento en Viaducto Los Feos, con previsión de continuidad de dicha lanzadera en los viaductos de Cebollera y Lucainena (actualmente en ejecución).
- En ejecución los 8 viaductos de hormigón (la mayoría de ellos a nivel de acabados).
- Drenaje transversal y los 12 pasos inferiores con un grado de avance alto.
- Los 5 pasos superiores están en ejecución o finalizados.



### NIJAR-RÍO ANDARAX (25,5 km)

- Movimiento de tierras avanzado en un 75% aproximadamente, principalmente desmontes y terraplenes, quedando algo más retrasados trasdosados y bloques técnicos de estructuras.
- Todas las estructuras se encuentran en ejecución. Destaca el viaducto del Andarax (1,4 km), donde se avanza tanto en ejecución de tablero como en finalización de alzados.
- Inicio de excavación del túnel de Viator comenzado.
- Obras de drenaje transversal y los 9 pasos inferiores, terminados o en ejecución.
- Los 4 pasos superiores están en ejecución o finalizados.







Soterramiento en Almería.  
Foto de Fernando Rivas



▲ TÚNEL VIATOR

Estación Intermodal de Almería.  
Fotos del Ministerio de Transportes

**RÍO ANDARAX-EL PUCHE (1,6 km) e INTEGRACIÓN EL PUCHE (1,2 km)**

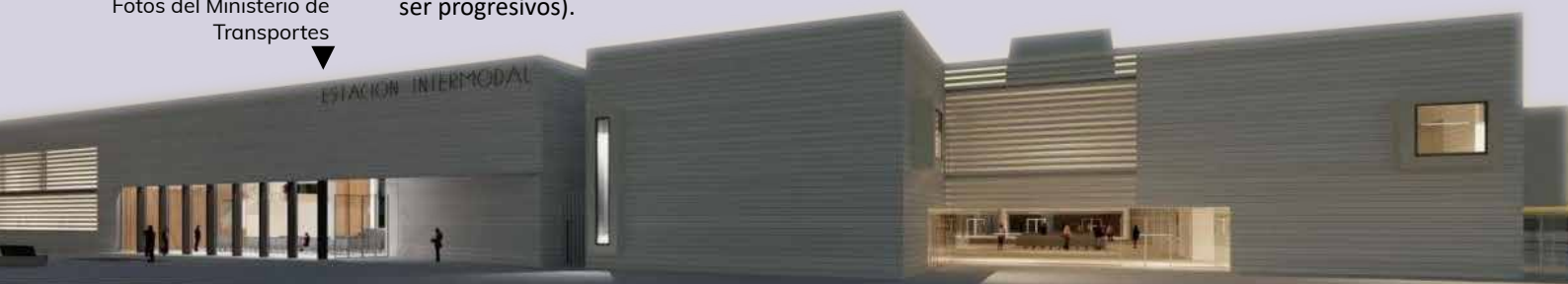
- Tramo finalizado en plataforma.
- (NOTA: estos dos tramos incorporan la reposición ferroviaria de la línea 410 Linares/Baeza-Almería, finalizado en julio 21)

**SOTERRAMIENTO ALMERÍA**

- Muretes guía y trabajos de excavación con pantalladoras en buen grado de avance.
- Iniciadas demoliciones de estructuras de cruce (antigua pasarela peatonal y paso de Los Molinos ya derribados y eliminados, con previsión de continuidad en paso sobre Avenida Mediterráneo, Camino la Goleta, Carretera de Níjar y Autovía del Aeropuerto a continuación).
- Aún pendientes de reposición y reurbanización las zonas aledañas a las demoliciones avanzadas.
- Desvío provisional de estación ferroviaria, y de autobuses y taxi en la Estación Intermodal, en alto grado de ejecución.
- Es el tramo con menor % de avance, al ser el último que se adjudicó de la provincia (aunque la implantación y desarrollo parecen tender a ser progresivos).

**COMPROMISOS DEL MINISTERIO**

- Murcia-Almería:
  - Vía doble Murcia-Pulpí, vía única Pulpí-Vera, vía doble Vera-Níjar y vía única Níjar-Almería.
- Línea completa incluyendo integración en la ciudad. En funcionamiento en 2026.



## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Potenciar el crecimiento y la conectividad del Puerto de Almería



### MARÍA DEL ROSARIO SOTO RICO

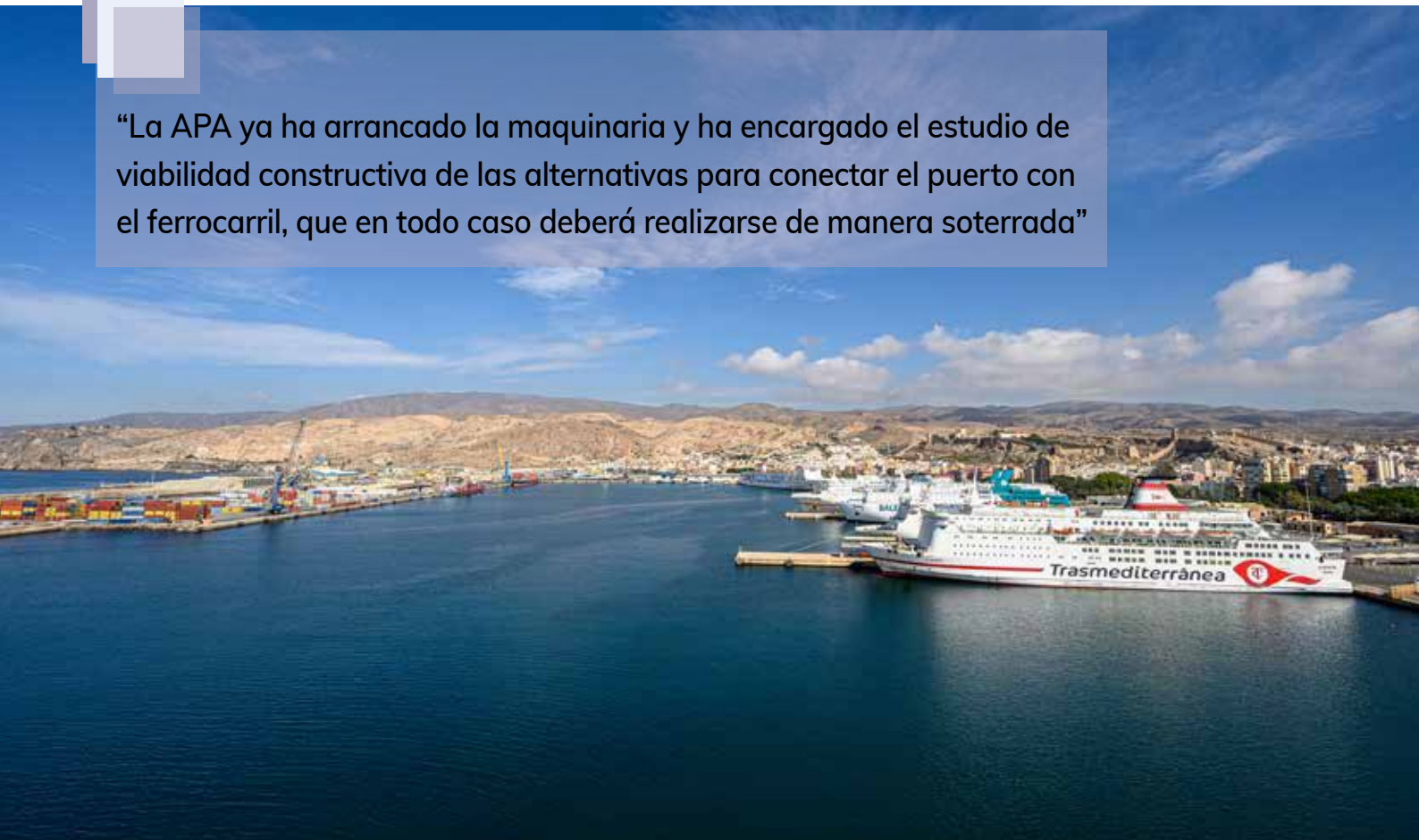
Presidenta de la Autoridad Portuaria de Almería

# “Almería estudia la solución para su conexión ferroviaria”

**E**l Puerto de Almería es una gran plataforma logística para el tráfico de mercancías y también para el movimiento de pasajeros, con un millón de personas que utilizan anualmente estas instalaciones portuarias en el sureste español para sus desplazamientos entre Europa y el norte de África, siendo el segundo puerto andaluz y el séptimo del sistema portuario nacional en tráfico de pasajeros. Con ello, la intermodalidad también con el ferrocarril, en concreto con el Corredor Mediterráneo, se erige como una oportunidad para el crecimiento y la conectividad terrestre del Puerto de Almería, incluido como nodo de la Red Transeuropea de Transporte.

En este contexto y en paralelo al avance de los trabajos en la línea de Alta Velocidad entre Murcia y Almería, que integrarán Almería en el Corredor Mediterráneo y que estarán finalizados en 2026 según las previsiones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Autoridad Portuaria de Almería (APA) trabaja en la futura conexión ferroviaria del Puerto de Almería, puesto que quedaría a tan solo 1.600 metros de estar conectado ferroviariamente con Europa. En este sentido, se ha constituido una comisión en la que participan ADIF, el Ministerio de Transportes, la Autoridad Portuaria de Almería y el Ayuntamiento de esta ciudad para consensuar la mejor alternativa para el acceso del tren a las instalaciones portuarias.

“La APA ya ha arrancado la maquinaria y ha encargado el estudio de viabilidad constructiva de las alternativas para conectar el puerto con el ferrocarril, que en todo caso deberá realizarse de manera soterrada”



“La intermodalidad también con el ferrocarril, en concreto con el Corredor Mediterráneo, se erige como una oportunidad para el crecimiento y la conectividad terrestre del Puerto de Almería, incluido como nodo de la Red Transeuropea de Transporte”



La APA ya ha arrancado la maquinaria y ha encargado el estudio de viabilidad constructiva de las alternativas para conectar el puerto con el ferrocarril, que en todo caso deberá realizarse de manera soterrada para que sea compatible con el planteamiento y contexto urbano. En el encargo para el estudio de alternativas, que deberá estar definido en 2025, se distinguen dos fases. Una primera de trabajos iniciales referente a la recopilación de datos, proyectos y el desarrollo de una campaña geotécnica para confirmar la viabilidad del acceso desde el punto de vista geotécnico e hidrogeológico. En esta primera fase del estudio también se incluye la determinación de los condicionantes ferroviarios, patrimoniales, ambientales y urbanísticos, así como los relativos a la operativa portuaria, y dos análisis: uno inicial de trazado y otro de demanda para la caracterización de los tráficos potenciales.

La segunda fase es la relativa al estudio detallado de alternativas, que se caracterizarán desde un punto de vista técnico, ambiental, urbanístico y portuario para garantizar la compatibilidad de las alternativas planteadas con el planeamiento de la ciudad y con la operativa y explotación portuaria, y sobre las cuales se realizará un análisis de capacidad y explotación ferroviaria, un estudio económico y otro de rentabilidad socioeconómica y financiera a 30 años vista.

Finalmente, se desarrollará un análisis multicriterio, a través de un ejercicio de síntesis y valoración, que determine la alternativa o alternativas más deseables para su desarrollo posterior.

Pero tan importantes son los avances en los tramos ferroviarios que conectan Almería y Murcia en el marco del Corredor Mediterráneo, como el correspondiente a Almería-Granada, especialmente para mercancías. En este sentido, según ha trasladado el Gobierno central se han licitado los estudios informativos para mejorar la conectividad ferroviaria global entre Almería-Granada y Antequera, por lo que para las obras habrá que esperar.

La ejecución de la conexión ferroviaria con el Puerto de Almería, estudiada su viabilidad y rentabilidad, complementará, además, todas las actuaciones que se están llevando a cabo en materia de carreteras para potenciar la ubicación geoestratégica en el Mediterráneo del recinto portuario e impulsar su crecimiento. Estas son en primer lugar, el acceso directo del Puerto de Almería desde la N-340a, impulsado y financiado por la APA y que estará ejecutado en 2025, permitiendo la diversificación e incremento de volumen de mercancías y, también, compatible con dicho acceso, la conexión directa con la autovía del Mediterráneo A-7. Esta iniciativa ya ha sido puesta en marcha por el Gobierno central a través de la adjudicación de la redacción del proyecto, con un plazo de dos años.

**ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. “Uno de los proyectos más ambiciosos del siglo en nuestro país”**



# Ampliación de la capacidad ferroviaria en el Puerto de Algeciras



**JUAN JOSÉ  
AGUILAR  
PACHECO**

Jefe del Dpto.  
de Operaciones e  
Intermodalidad de la  
Subdirección General  
de Explotación del  
Puerto de Algeciras

**E**l Puerto de Algeciras superó en 2022 por primera vez los 1.000 trenes operados en un ejercicio. El área centro (Madrid), Zaragoza, Barcelona y área noroeste (Marín y A Coruña) son los principales puntos de destino u origen de las mercancías operados desde nuestro puerto que además espera impaciente el desarrollo de las obras que permitirá poner en marcha a medio plazo uno de los proyectos ferroviarios más ambiciosos del siglo en nuestro país: la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza que permitirá trasladar al tren parte del imparable incremento de flujos de camiones entre el Norte de Marruecos y Europa. La previsión es que, en 2030, cruzarán el Estrecho en la conexión Tánger Med – Algeciras 800.000 camiones anuales (casi 2.200 camiones diarios). Este proyecto, será clave en la estrategia de descarbonización de España pues permitirá reducir las emisiones del transporte, sólo en el tramo Algeciras – Zaragoza, en 95.000 toneladas de CO2 anuales al permitir subir al ferrocarril hasta 180 camiones al día, 360 si contabilizamos los camiones que se puedan sumar desde los Puertos de Huelva y Sevilla con camiones con origen/destino Canarias y Andalucía, reduciendo emisiones y mejorando la eficiencia.

Con estas premisas, la Autoridad Portuaria de Algeciras (APBA) trabaja junto al Ministerio de Transportes para aumentar la capacidad operativa que la puesta en marcha de la Autopista Ferroviaria requerirá tanto en el interior del recinto portuario como en la denominada Última Milla.

Estos proyectos, integrados en el Plan Hércules de la APBA y dotados con 90 millones de euros en el Plan de Empresa 2024-28, cuentan con el respaldo de fondos europeos (FEDER, CEF y MRR), a los que hay que sumar otros 18 millones de euros que ya están en ejecución fuera de la zona de servicio del puerto, nos referimos aquí a los apartaderos de Campilllos y Setenil en el tramo Algeciras-Bobadilla, trabajos con cargo al Fondo de Accesibilidad Terrestre de Puertos del Estado.





ramal de conexión al puerto de Algeciras



Resumiendo, los proyectos y actuaciones de mayor envergadura que contempla la institución portuaria tanto dentro como fuera del recinto y que permitirán multiplicar la actual capacidad ferroviaria, son:

- **Instalación Técnica** en la zona de Botafuegos que consiste en la implementación de un nuevo apartadero entre San Roque Mercancías y el Puerto. Esta solución permitirá realizar operaciones de maniobras, composición, expedición y recepción de los trenes de mercancías de hasta 750 metros con origen/destino el Puerto de Algeciras, que apoyarán la operativa de la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza y del resto de movimientos ferroviarios del puerto. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible acaba de adjudicar a Ineco la redacción del estudio informativo para desarrollar esta infraestructura con el objetivo de definir la alternativa más óptima para albergar trenes más largos que los que operan actualmente.

- **Conexión ferroviaria** de acceso exclusivo entre el Puerto y la nueva instalación técnica de Botafuegos para trenes de mercancías, que se realizará mediante un ramal ferroviario, de unos 5 km, independiente a la actual infraestructura de ADIF, la línea férrea 04-420, desde la Instalación Técnica de Botafuegos hasta el Puerto de Algeciras con el objetivo de mejorar la seguridad, fiabilidad y capacidad al evitar interferencias entre los tráficos de pasajeros y mercancías.

- **Supresión del paso a nivel** que conecta las calles Perlita y Los Arcos, junto a la Estación de Algeciras, gracias al convenio a tres bandas APBA-ADIF-Ayuntamiento de Algeciras, actuación que permitirá a su vez la ejecución del ramal de conexión exclusivo entre el Puerto y la Instalación Técnica de Botafuegos.

- Por último, dentro del recinto portuario se ampliarán las terminales ferroviarias de Isla Verde Exterior (T1) e Isla Verde (T2) con el objetivo de adaptarlas al tráfico esperado en el medio y largo plazo. En el caso de la T1, la ejecución del proyecto saldrá a licitación durante este año. En el caso de la T2, se está redactando el proyecto.

“La previsión es que, en 2030, cruzarán el Estrecho desde Algeciras 800.000 camiones anuales. Este proyecto es clave en la estrategia de descarbonización de España”

En este paquete de mejoras en la infraestructura intermodal del Puerto de Algeciras, ya se están acometiendo las obras de modificación y aumento de la señalización en las intersecciones especiales del interior del recinto portuario, con el objetivo de ganar en seguridad viaria y ferroviaria, además de reducir los tiempos de entrada y salida de los trenes. Así, la APBA está ejecutando este año la señalización en 5 intersecciones especiales a nivel de los viales del puerto con el ramal ferroviario que conecta con las Terminales 1 y 2, en Isla Verde Exterior e Isla Verde, respectivamente. Los trabajos, valorados en más de un millón y medio de euros, están financiados con fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia NextGenerationEU y están siendo ejecutados por ENYSE que instalará sistemas SLA y SBA, además de la motorización de desvíos y la ampliación del sistema de cámaras fijas y móviles que controlan el paso de los trenes por el recinto portuario.

Por su parte, el Ministerio trabaja en la mejora tanto del tramo Algeciras-Bobadilla, como en los más de 1.000 kilómetros de recorrido de la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza con un plan de inversión de 468 millones de euros, en actuaciones dirigidas principalmente a la adecuación de los gálibos en estructuras y túneles, en la mejora de las instalaciones de seguridad, señalización y comunicaciones, y en la ampliación de apartaderos de hasta 750 m que permitan circular de manera óptima los convoyes de la citada Autopista Ferroviaria que discurre hasta Madrid por el tramo doblemente prioritario de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) común a los corredores Atlántico y Mediterráneo. El pistoletazo de salida se produjo con la firma del Protocolo de puesta en servicio de la Autopista Ferroviaria Algeciras – Zaragoza en octubre de 2021 entre ADIF, APBA, Aragón Plataforma Logística (APL) y el operador privado Rail & Truck Strait Union, y de acuerdo a los plazos establecidos por ADIF para las actuaciones necesarias en la línea, que supondrán cortes significativos de los servicios ferroviarios actuales, podremos celebrar las circulaciones de los primeros convoyes de la Autopista Ferroviaria en el primer tercio de 2027.

## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Motril, único puerto de interés general del Estado sin conexión por tren

# “La conexión del Puerto de Motril es viable y de justicia social”



**JOSÉ GARCÍA  
FUENTES**

Presidente de la  
Autoridad Portuaria  
de Motril

“Mientras algunos trabajamos para posicionar la mencionada infraestructura donde se merece, otros, con sus decisiones, solo buscan lastrar su futuro”





“La provincia de Granada ha vuelto a sufrir un importante revés y un nuevo agravio a pesar del apoyo general sin precedentes a la conexión ferroviaria entre el Puerto, Motril y Granada. Un respaldo avalado por el tejido social, político, empresarial e institucional que de forma consensuada se han unido”

**E**l Puerto de Motril ostenta el triste honor de ser el único de interés general del Estado que no dispone de conexión ferroviaria que lo conecte con la capital de su provincia (Granada). Mientras algunos trabajamos para posicionar la mencionada infraestructura donde se merece, otros, con sus decisiones, solo buscan lastrar su futuro. Los granadinos somos los primeros que debemos estar convencidos de que este proyecto es imprescindible para que nuestra tierra se sitúe en la parrilla de salida en igualdad de condiciones, porque es irrefutable que los puertos comunicados por ferrocarril amplían sus oportunidades de desarrollo a lo largo del territorio por donde discurre su hinterland.

La conexión ferroviaria que reclamamos, además de una cuestión de justicia social, supondría la vertebración de los dos polos más importantes de la provincia, tanto en población como en desarrollo económico, como son Granada con su área metropolitana y Motril y la Costa Tropical. Supondría que el Puerto de Motril, hoy aislado, quedaría conectado a las Redes Transeuropeas de Transportes, mejorando la logística y la intermodalidad para todo el tejido social y empresarial granadino. Además, favorecería la conectividad social y también turística en dos zonas donde se concentra el 80 por ciento de la población de la provincia.

Desde el punto de vista medioambiental, el trazado ferroviario planteado supone una importante reducción de la huella de carbono y de emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera, de tal forma que en 2050 el ahorro en costes Medioambientales sería superior al montante total del proyecto.

La provincia de Granada ha vuelto a sufrir un importante revés y un nuevo agravio a pesar del apoyo general sin precedentes a la conexión ferroviaria entre el Puerto, Motril y Granada. Un respaldo avalado por el tejido social, político, empresarial e institucional que de forma consensuada se han unido en defensa de los intereses de la provincia.

El estudio de viabilidad de la conexión ferroviaria encargado a la UGR concluye con un trabajo concienzudo y con un altísimo grado de detalle, prácticamente a nivel de anteproyecto, y con un pormenorizado informe tanto técnico como económico, así como del análisis de su posterior explotación.

Se trata de una red mixta, de pasajeros y mercancías, de doble vía, ancho internacional, compatible con la Alta Velocidad, con un recorrido de 72 kilómetros, que se sustanciaría en algo más de 30 minutos, con 24 infraestructuras entre los 36 kilómetros de túneles y 7,8 de viaductos y el resto (28 kilómetros) que irían en superficie.

El estudio de rentabilidad ha partido de datos conservadores, en cuanto a las estimaciones de mercancías y pasajeros, y, aun así, sería rentable desde su primer año de explotación, e iría en crecimiento continuo en los años sucesivos.

Económicamente es perfectamente factible y se encuentra dentro de los parámetros de coste de líneas de esta naturaleza. Tanto es así que hay líneas ya en funcionamiento, cuyo coste unitario ha sido igual o superior al de este proyecto, como pueden ser la Orense-Pontevedra o la Variante de Pajares. O sea, que podemos concluir que es viable en todos sus aspectos, tanto técnico como económico.

**ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Oportunidades de cohesión, conexión, crecimiento y sostenibilidad**

# “Corredor Atlántico. Un antes y un después en la conectividad de Andalucía”



**JOSÉ ANTONIO SEBASTIÁN RUIZ**

Comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico

“Un desafío tan ambicioso requiere de prioridades, partidas y plazos. Y, es ahí, donde entra en juego la red básica. Es decir, los proyectos para los que EU marca el horizonte de 2030”

Andalucía es la cabecera del Corredor Atlántico en España. Este eje de infraestructuras multimodales de altas prestaciones, impulsado por la Unión Europea para el desarrollo de una Red de Transportes común sostenible y competitiva, comienza en Algeciras y Huelva, pasa por Sevilla y llega hasta Irún, Francia y Alemania. Sin olvidar que en sus ramificaciones conecta tanto con Portugal como con los principales puertos de la fachada norte española. Lo importante de este eje es que, al estar incluido dentro de la red europea de corredores, está regulado y supervisado por la UE.

Formar parte o no del Corredor implica tener acceso a inversiones para lograr ciertos estándares de calidad, marcados por la UE, en las infraestructuras de cada modo de transporte. También, un compromiso inversor por parte de los Estados. El objetivo: construir una red transeuropea, con unas prestaciones similares en los distintos países, intermodal e interoperable, que garantice un transporte sostenible, tanto para personas como para mercancías. Parece sencillo... ¿verdad?



PROYECCIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS EN ANDALUCÍA





Un desafío tan ambicioso requiere de prioridades, partidas presupuestarias y plazos. Y, es ahí, donde entra en juego la denominada (en términos europeos) red básica. Es decir, aquellos proyectos dentro del Corredor para los que Europa ha marcado como horizonte temporal 2030. En ese plazo, las infraestructuras que forman parte de esa red deberán haber alcanzado los indicadores establecidos. Eso supone, en algunos casos, la construcción de nuevas infraestructuras y, en otros, acondicionar las ya existentes.

Si hacemos un repaso de dichos KPIs por tipo de infraestructura, en la red ferroviaria hablaríamos de electrificación, ERTMS, implementación progresiva de ancho UIC e integración con puertos y aeropuertos. En el caso de las mercancías, adaptación de las infraestructuras para la circulación de trenes de 740 metros, una velocidad de 100 kilómetros por hora y 22,5 toneladas por eje. En viajeros, la velocidad mínima marcada por el reglamento europeo para los corredores es de 160 kilómetros por hora.

En carreteras, afecta a autopistas y vías rápidas. Mientras que en puertos y aeropuertos, a su conexión ferroviaria, al fomento de combustibles alternativos e infraestructuras que faciliten su suministro.



PUERTOS CONECTADOS



## “Una necesidad histórica, la renovación de la Algeciras-Bobadilla, marcará un hito en el transporte ferroviario de mercancías”

### ANDALUCÍA

En Andalucía forman parte de la red básica (horizonte temporal 2030) del Corredor Atlántico los puertos de Algeciras, Huelva (incluida la conexión con Canarias) y Sevilla. Como curiosidad, en la capital andaluza confluyen actuaciones en los cinco tipos de infraestructuras posibles en los corredores: en su puerto, aeropuerto, terminal de mercancías, líneas ferroviarias y carreteras.

Si hablamos de inversiones y proyectos destacados del Corredor Atlántico por su impacto real en un transporte de carga más eficiente con y desde Andalucía, requiere especial mención, por tratarse de una necesidad histórica, la renovación de la línea Algeciras-Bobadilla. Este ansiado proyecto marcará un hito en el transporte ferroviario de mercancías desde el puerto de Algeciras.

Con una inversión de más de 470 millones, ya se trabaja en renovar este tramo (176 km) en su totalidad y electrificarlo. Las obras incluyen la implantación del tercer carril, ampliaciones de apartaderos y la renovación integral de su plataforma y superestructura. Hasta el momento, se ha movilizado cerca del 70% de la inversión prevista. En paralelo a las obras, se está trabajando en otros ámbitos que impactan en el servicio. Por ejemplo, ya está en marcha la instalación de un sistema global para comunicaciones móviles ferroviarias GSM-R y de bloqueo automático (que garantiza la distancia entre trenes). En cuanto a señalización, está contratada la implementación del ASFA digital.

El objetivo es reforzar la fiabilidad y la capacidad de la infraestructura para acoger mayor tráfico, fundamentalmente de mercancías. Se trata de una línea estratégica, porque acogerá autopistas ferroviarias (servicio de transporte de semirremolques de camiones en tren). Estamos convencidos de que las autopistas ferroviarias permitirán dar un impulso a los tráficos del ferrocarril y la intermodalidad en España.

Precisamente, si hay una autopista ferroviaria cien por cien Corredor Atlántico es la comprendida entre Algeciras, Madrid y Zaragoza. Por ello, también en este ámbito se está trabajando intensamente, a través de un plan que contempla la modernización de la señalización, la ampliación de vías de apartadero en estaciones hasta los 750 metros y la mejora de la infraestructura en puntos estratégicos. Para el segundo semestre del año, está prevista la licitación de obras de adaptación de gálibos entre Madrid y Algeciras, ya que no todos los túneles y puentes están preparados para el cambio de dimensiones del convoy que supone subir el camión al tren. En total, se actuará sobre 43 túneles y 131 pasos superiores.



TERMINALES INTERMODALES DE MERCANCÍAS



RED DE CARRETERAS



AEROPUERTOS

**ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. La conectividad del principal puerto que une Atlántico y Mediterráneo**



**ÁNGEL PULIDO  
HERNÁNDEZ**

Director de la  
Autoridad Portuaria  
de Sevilla

# “Puerto de Sevilla, nodo logístico multimodal para los corredores ferroviarios”

**E**l puerto de Sevilla es un enclave estratégico dentro de la Red Transeuropea de Transporte. Constituye un nodo principal de la Red Básica (Core Network) y forma parte del Corredor Mediterráneo, así como del Atlántico a través de la vía navegable del Guadalquivir. Su situación en el interior del territorio, unida a la buena conectividad terrestre, refuerzan su relevancia en el contexto logístico del sur de Europa.

En los últimos años, la Autoridad Portuaria de Sevilla ha realizado una importante apuesta por el transporte ferroviario, posicionando al puerto como un gran nodo multimodal que conecta regularmente con hubs de transporte como Madrid, Bilbao, Valencia o Sines. Al año, por el puerto de Sevilla circulan más de 1.100 trenes, que mueven 374.000 toneladas y 44.000 TEU, según datos del último balance de 2023.

Las instalaciones portuarias cuentan con infraestructuras ferroviarias de calidad que facilitan la llegada del tren directamente al cantil del muelle, lo que hace más eficiente y sostenible el transporte y favorece la sincromodalidad. Cerca de 30 km de vías férreas rodean el dominio público portuario y



“A pesar de su relevancia, la infraestructura ferroviaria hacia Sevilla aún se enfrenta a desafíos significativos. Uno de los principales retos es la finalización del acceso ferroviario al puerto y su electrificación”



conectan sus áreas operativas con las principales vías de circulación. Además, el puerto de Sevilla dispone de una terminal ferroviaria en pleno distrito logístico de Batán, junto al muelle de contenedores, y avanza en nuevos desarrollos que facilitarán la llegada del tren a las terminales del sur.

### Más de 30 M€ para el tren

Para la Institución portuaria, priorizar las inversiones en infraestructuras ferroviarias es una cuestión estratégica que favorece el transporte puerta a puerta, una mayor regularidad, frecuencia y optimiza el coste de las cadenas logísticas. De hecho, la inversión prevista en los próximos cuatro años supera los 30 millones de euros.

No obstante, a pesar de su relevancia, la infraestructura ferroviaria hacia Sevilla aún se enfrenta a desafíos significativos. Uno de los principales retos es la finalización del acceso ferroviario al puerto y su electrificación. Esta mejora es crucial para incrementar la eficiencia y sostenibilidad del transporte de mercancías, reduciendo en 1 hora el tiempo de viaje y disminuyendo las emisiones de carbono.

Otro reto inmediato es la adaptación de las infraestructuras para el desarrollo de las autopistas ferroviarias. Esta actuación permitirá la conexión Sevilla - Madrid en una primera fase y más adelante hasta Zaragoza y País Vasco. Sin embargo, la ejecución de las obras obligará a severas restricciones que afectarán al tráfico existente, por lo que resultan necesarias medidas para minimizar sus efectos, por ejemplo, reduciendo la duración del corte o incluso planteamientos de incentivos a los operadores logísticos que compensen el incremento del coste del transporte durante los trabajos.

Por otra parte, es esencial la adaptación de las infraestructuras para permitir la circulación de trenes con el estándar europeo de 750 metros, lo que incrementará la capacidad de carga y, por tanto, la competitividad del transporte. Asimismo, resulta fundamental la mejora de las prestaciones de la conexión con Extremadura y desde allí con Portugal, con la opción de plantear a medio plazo la incorporación de este tramo al Corredor Atlántico.

Estos desafíos no solo mejorarán la conectividad de Sevilla y Andalucía, sino que también impulsarán el desarrollo económico de las provincias vecinas, consolidando a Sevilla como un centro logístico de primer orden.



## ARTÍCULO ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Desarrollo interior y conectividad exterior del Puerto onubense



**IGNACIO  
ÁLVAREZ-  
OSSORIO  
RAMOS**

Director General de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y Director de la Autoridad Portuaria de Huelva hasta septiembre de 2024



# “Retos del Puerto de Huelva como nodo del Corredor Atlántico E

**E**l Puerto de Huelva, que en el año 2023 cumplió 150 años de su constitución en su etapa actual, ha estado dedicado históricamente a tráficos predominantemente industriales, y generalmente vinculados a un hinterland relativamente cercano, destacando las explotaciones mineras del norte de la provincia y los graneles líquidos, predominantemente energéticos, de su polo petroquímico.

El volumen de tráfico granelero movido por el puerto llevó a su inclusión en el año 2011 dentro de la red principal (core network) de la red transeuropea de transporte (RTE-T) como nodo portuario, si bien no se incluyó en ninguno de los 9 corredores europeos.

Posteriormente, a partir del plan estratégico del año 2013 el puerto comenzó a desarrollar una estrategia de diversificación de su actividad para conseguir un mix más equilibrado de sus tráficos, impulsando el crecimiento de la carga general, principalmente contenerizada y rodada, con el objetivo de prestar servicio a cualquier tipo de cadena logística general de cualquier sector económico y no solo a la actividad industrial.

Esta estrategia de crecimiento de la carga general requería una significativa ampliación del hinterland y, en esta línea, el impulso del transporte ferroviario ha sido, y está siendo, un elemento clave al que el Puerto ha dedicado tanto un importante esfuerzo inversor en infraestructuras e instalaciones como en la implantación de servicios ferroviarios sincronizados con las líneas marítimas regulares.



El desarrollo de esta estrategia y su alineamiento con las políticas de transporte de la UE dio lugar a que en el año 2021 el Puerto de Huelva se incluyese en el nuevo trazado del Corredor Atlántico de la RTE-T, siendo además el puerto continental de conexión de la RTE-T con las Islas Canarias.

El desarrollo de las infraestructuras ferroviarias sigue siendo una prioridad del nuevo plan estratégico del Puerto 2023-2030, con visión a 2050, y concretamente en el eje estratégico número 2, “Puerto logístico e intermodal con infraestructuras y servicios competitivos”, con el que se pretende consolidar los desarrollos logísticos e intermodales ya realizados o planificados, y profundizar en la diversificación de tráficos y actividad.

El conjunto de inversiones realizadas y en curso ha configurado una moderna red ferroviaria de más de 34 km de longitud de vías a lo largo de toda la zona de servicio del Puerto. Asimismo, cuenta con una terminal ferropuertuaria con doble vía de 750 metros en el Muelle Sur, donde se encuentra la plataforma Intermodal en la que confluyen todos los modos de transporte. Paralelamente, se ha ampliado la capacidad marítima con una ampliación



como  
Europeo”



“El total de inversiones ejecutadas por el Puerto de Huelva en los últimos 10 años en infraestructuras e instalaciones intermodales supera los 120 millones”

de 526 m lineales de muelle polivalente con hasta 17 metros de calado, una nueva rampa ro-ro doble en construcción, así como otras instalaciones destinadas a prestar servicios a la carga (almacenes frigoríficos de última generación, puesto de control fronterizo, etc).

En las próximas fechas se iniciarán los trabajos de construcción de una tercera vía en la terminal ferropuertuaria, destinada a dar servicio a la Autopista Ferroviaria entre Huelva y Madrid y su prolongación futura hasta Zaragoza y frontera francesa. Esta iniciativa es considerada de interés europeo en el marco del Corredor Atlántico, dando una solución integral a las cadenas logísticas marítimo-terrestres que convergen en el Puerto de Huelva, permitiendo que un semiremolque atraviese la Península Ibérica en su totalidad y se desplace hasta las Islas Canarias sin cabeza tractora ni conductor, con el consiguiente ahorro tanto ambiental como económico, y pasando de una autopista ferroviaria a una autopista ferromarítima. Para el desarrollo de este proyecto los presidentes de ADIF, RENFE Mercancías y la Autoridad Portuaria de Huelva (APH), firmaron en junio de 2023 un protocolo de actuación, siendo el objetivo del protocolo el impulso del transporte eficiente de mercancías por ferrocarril, mediante la carga en el tren de semirremolques, dotando así al Corredor Huelva-Madrid-Zaragoza, en ancho convencional, del máximo aprovechamiento ferroviario.

A las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Huelva hay que sumar la Terminal Ferroviaria de Majarabique, localizada en el área metropolitana de Sevilla, actualmente arrendada por ADIF al Puerto de Huelva, y que recientemente se ha ampliado para operar trenes de 550 m de longitud sin necesidad de descomponerlos. Esta actuación permite aumentar la capacidad de los trenes portacontenedores (Trenes TECO) que operan entre este nodo logístico y el Muelle Sur del Puerto de Huelva, dando así respuesta a las expectativas de crecimiento en el movimiento de mercancías por transporte ferroviario actuales.

El total de inversiones ejecutadas por el Puerto de Huelva en los últimos 10 años en infraestructuras e instalaciones intermodales supera los 120 millones de euros.

Desde el punto de vista de la actividad portuaria y logística, podemos resaltar que el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias ha sido crucial en la apuesta del Puerto de Huelva por la diversificación y la apertura de nuevos mercados, y le ha permitido un crecimiento muy significativo en los tráficos

“Ha configurado una moderna red ferroviaria de más de 34 km de longitud de vías a lo largo de toda la zona de servicio del Puerto. (...) El desarrollo de las infraestructuras ferroviarias sigue siendo una prioridad del nuevo plan estratégico del Puerto 2023-2030, con visión a 2050”



## OPINIÓN ESPECIAL CORREDORES FERROVIARIOS. Desarrollo interior y conectividad exterior del Puerto onubense

de mercancía general en los últimos años, alcanzándose en el año 2023 más de 1.500 operaciones ferroviarias, donde más de 400 corresponden a circulaciones de trenes de contenedores. En este ámbito destaca la cifra de que casi el 30% de los tráficos de contenedores del Puerto de Huelva usan el modo ferroviario en el lado terrestre.

Llegados a este punto es importante destacar que uno de los elementos clave del funcionamiento de cualquier cadena logística es garantizar la adecuada conectividad entre sus distintos nodos. Y ese, precisamente, es uno de los objetivos de la RTE-T y, específicamente, de los 9 corredores europeos que forman la columna vertebral de esa Red. Para ello, es imprescindible que las conexiones entre todos los nodos de los distintos corredores se realicen mediante infraestructuras lineales que garanticen unos estándares de calidad, capacidad e interoperabilidad. En lo que respecta al modo ferroviario, los estándares de los corredores deben garantizar una capacidad suficiente en composiciones de 740 m, electrificación y sistemas de señalización, mando y control que garanticen la interoperabilidad (a medio plazo el ERTMS). Si cualquier conexión del corredor no cumple los estándares, se crea un cuello de botella que limita la capacidad de la red en su conjunto y hace ineficientes las inversiones en el resto de los elementos.

“La conectividad exterior del Puerto está severamente limitada por la falta de inversión en la conexión ferroviaria Huelva-Sevilla (y de Sevilla hacia el norte) generando un cuello de botella para la eficiencia del transporte ferroviario con origen/destino Huelva y comprometiendo la capacidad futura de crecimiento de los tráficos portuarios”





“Para permitir circulaciones de trenes de 740 m se está abordando por parte de ADIF la construcción de dos apartaderos (...) si bien supondrán un aumento de capacidad a corto plazo, no eliminará los problemas de capacidad a medio y largo plazo”

Y esa es, precisamente, la mayor amenaza actual para que el Puerto de Huelva pueda poner en valor y rentabilizar, en términos de tráficos, el esfuerzo inversor realizado en infraestructuras intermodales y, especialmente, en el ferrocarril.

Las actuaciones realizadas hasta la fecha por el Puerto de Huelva están totalmente alineadas con las orientaciones y especificaciones definidas en los distintos instrumentos normativos de la UE para los corredores. Pero la conectividad exterior del Puerto está severamente limitada por la falta de inversión en la conexión ferroviaria Huelva-Sevilla (y de Sevilla hacia el norte) generando un cuello de botella para la eficiencia del transporte ferroviario con origen/destino Huelva y comprometiendo la capacidad futura de crecimiento de los tráficos portuarios.

La actual declaración de red de ADIF establece unas composiciones de hasta 500 m entre Huelva y Sevilla (550 m en régimen especial) y 550 m entre Sevilla y Madrid. Se trata, además, de una línea mixta, tanto de pasajeros como de mercancías, que actualmente ya presenta problemas de capacidad y no cumple con los estándares exigidos por el Corredor Atlántico al cual pertenece. Para permitir circulaciones de trenes de 740 m se está abordando por parte de ADIF la construcción de dos apartaderos, en los cuales la Autoridad Portuaria de Huelva tiene comprometidos más de 11 millones de euros del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Pero estos apartaderos, si bien supondrán un aumento de capacidad a corto plazo, no eliminará los problemas de capacidad actuales a medio y largo plazo, cuando las nuevas infraestructuras marítimas del Puerto (ampliación de las terminales de contenedores y Ro-Ro, autopista ferroviaria y otros proyectos industriales) vayan entrando en carga.

Con las previsiones actuales y el nivel de saturación de la línea, es necesaria la construcción de una doble vía entre Huelva y Sevilla, dado que el crecimiento esperado del tráfico de mercancías, sumado al tráfico actual de pasajeros, va a dar lugar a que los cuellos de botella sigan limitando el desempeño ferroviario del Puerto, tanto en capacidad como en competitividad por los costes unitarios que suponen las composiciones ferroviarias cortas. Es necesario en este sentido, que se autoricen a corto plazo surcos para trenes de 740 m, siendo además este un requisito que se recoge en el Reglamento Europeo 2024/1679, de reciente publicación donde se recogen orientaciones de la Unión Europea para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y que debería estar plenamente implementado en el año 2030.

Como conclusión, podemos destacar que el Puerto de Huelva, como nodo del Corredor Atlántico, tiene sus infraestructuras ferroviarias alineadas con los estándares exigidos por la red transeuropea de transporte (RTE-T), pero su plena operatividad se encuentra fuertemente limitada en la actualidad y el crecimiento del puerto severamente amenazado en el futuro, si no se desarrollan las infraestructuras lineales ferroviarias que lo conectan a su hinterland de acuerdo con los estándares definidos para los corredores europeos y con las estrategias en materia de transporte ferroviario de mercancías que, al menos sobre el papel, proclaman permanentemente todas las administraciones.

**ENTREVISTA DEL DECANO DE ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA AL PRESIDENTE DEL CICCP**

# “La defensa de las inversiones y de acercamiento a los jóvenes marca n



“Hoy, nuestro Colegio es más sólido. Tenemos más ingresos y hemos reducido la deuda en 2,5 millones. Nuestro Colegio es más internacional, influyente, transparente y comunica mejor”

**Empieza una legislatura de sólo dos años con un intenso programa de 70 medidas y actuaciones de calado... ¿Ambicioso o realista, según el cálculo de un buen ingeniero como usted?**

El programa es ambicioso y ya trabajamos con la mayor dedicación y esfuerzo para cumplirlo. A finales de julio, tras las elecciones, la nueva Junta de Gobierno mantuvo un encuentro institucional con la vicepresidenta Teresa Ribera y en septiembre con el ministro Oscar Puente. Les hemos reiterado que se elabore nuestra propuesta de la Ley de Ordenación, Calidad y Sostenibilidad de la Obra Pública, de la modificación de La Ley de Contratos del Sector Público, de las consideraciones al Reglamento General de Carreteras y que se debe realizar un Pacto de Estado sobre el Agua. La defensa de inversiones y de nuestra profesión marca el rumbo de nuestro plan de acción junto con el acercamiento de los jóvenes al Colegio.

En este nuevo periodo garantizaremos la solvencia económica de la institución y una nueva asignación de 450.000 euros a las Demarcaciones con el fin de que redunden en servicios para beneficio de los colegiados, ya que las demarcaciones son los pilares donde se asienta el Colegio. También seguiremos fortaleciendo la unidad

y la colaboración entre sede y las demarcaciones como hemos hecho en el anterior periodo.

Hoy, nuestro Colegio está más unido y es más sólido. Tenemos más ingresos, logramos casi un millón de euros en el mandato anterior, y hemos reducido la deuda en 2,5 millones de euros. Nuestro Colegio es hoy más internacional, influyente, transparente y comunica mejor. Ahora es el momento de avanzar más.

**Además, una de sus medidas estrella para esta etapa precisamente es trabajar en la mejora de las condiciones salariales de los ICCPs, y ha anunciado la creación de una Plataforma por la Calidad del Empleo. ¿Cuál es el papel y funciones concretas de esta plataforma?**

Se trata de una iniciativa que pondremos en marcha con las asociaciones sectoriales para promover un acuerdo global con las administraciones y lograr aumentar los salarios en consonancia con los costes reales de los proyectos y nuestras competencias. También reclamaremos un aumento del complemento específico de nuestros compañeros y compañeras que trabajan en el ámbito público para que se retribuya de manera adecuada su disponibilidad y responsabilidad. Además, es necesario que sigamos defendiendo la igualdad salarial entre ingenieros e ingenieras de caminos, canales y puertos.



# nuestra profesión y el nuestro plan de acción”

En julio lanzamos desde Caminos Andalucía una revista especial que hacía una radiografía muy crítica de la situación profesional de los Ingenieros de Caminos, en la que se advierte del empeoramiento de las condiciones laborales en el sector, hablan de estancamiento, inestabilidad, salarios que no compensan la elevada responsabilidad del puesto, de imposibilidad de promoción, de falta de conciliación familiar... ¿Qué opina de este panorama?

La radiografía que realizasteis fue una importante aportación para conocer nuestra realidad laboral. Es imprescindible aumentar la retribución de nuestro colectivo en el ámbito público y privado y que nuestras empresas no trabajen a pérdidas como sucede en numerosas ocasiones. Además, en las licitaciones de concursos públicos debe aumentarse la valoración de la parte técnica.

Nuestras competencias profesionales, nuestra cualificación y responsabilidad exige una actualización de nuestros honorarios. También es imprescindible garantizar la inversión en obra pública para aportar estabilidad al sector.

Vamos a avanzar en estos objetivos en el Observatorio de la Inversión de la Obra Pública que, como sabes, está integrado por las asociaciones sectoriales líderes, empresas públicas y los Ministerios de Transportes y Movilidad y el de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Es necesario seguir defendiendo e influyendo para mejorar las condiciones salariales y laborales que merecemos los ingenieros de caminos, canales y puertos.

**¿En qué otros frentes se actuarán para lograr esa mejora laboral y salarial de los ingenieros en España?**

Además del trabajo del Observatorio y de la Plataforma por la Calidad del Empleo, nuestras comisiones de Construcción, Función Pública e Ingenierías, tienen entre sus objetivos la búsqueda de la mejora laboral y salarial.

“Es necesario seguir defendiendo e influyendo para mejorar las condiciones salariales y laborales que merecemos los ingenieros de caminos”



**En la anterior legislatura se logró firmar un Protocolo General de Actuación con Puertos del Estado por el que se posibilita la suscripción de acuerdos y convenios de visado entre las Demarcaciones y las Autoridades Portuarias que ha abierto una puerta a elevar la protección de nuestros profesionales en los proyectos portuarios. ¿Dónde se tiene puesto ahora el foco como próximo objetivo?**

A través del Protocolo General de Actuación firmado con Puertos del Estado las Demarcaciones han establecido acuerdos ya con 13 puertos: el de Barcelona, Santa Cruz de Tenerife, Huelva, Santander, Málaga, Alicante, Castellón, Algeciras, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Sevilla, Bilbao y hace unos días con A Coruña. Ahora nuestro objetivo es conseguir también que las concesionarias de las Autoridades Portuarias firmen convenios o se les incluya en los existentes para que realicen el visado en sus obras y en la supervisión de proyectos. Además, hemos firmado un Protocolo General de Actuación con la Dirección General del Agua y queremos extenderlos a las Confederaciones Hidrográficas y empresas públicas dependientes de ella para que firmen los convenios de visado con las correspondientes Demarcaciones. **Desde la Junta de Gobierno se ha avanzado la creación de un Observatorio Inmobiliario. ¿Qué funciones tendrá? ¿Llega en respuesta al crecimiento del peso de los ingenieros en este sector?**

El Observatorio Inmobiliario tendrá una estructura similar al del Observatorio de la Inversión Pública. Su objetivo es impulsar el liderazgo y reconocimiento de los ingenieros de caminos en el ámbito urbano y queremos que se popularice el concepto y el lema “Ingeniero de Caminos; ingeniero de la ciudad”.

Además, estudiaremos cómo la industrialización de la construcción, por ejemplo, de viviendas, es necesaria para preservar la sostenibilidad ambiental y paliar la falta de mano de obra. Contamos con empresas destacadas en este ámbito, lideradas por ingenieros de caminos y

## ENTREVISTA DEL DECANO DE ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA AL PRESIDENTE DEL CICC



**Observatorio Inmobiliario.** “Queremos que se popularice el concepto y el lema ‘Ingeniero de Caminos; ingeniero de la ciudad’ (...) detectamos una oportunidad de desarrollo laboral para nuestro colectivo que canalizaremos a través del nuevo Observatorio Inmobiliario del Colegio”

detectamos una oportunidad de desarrollo laboral para nuestro colectivo que canalizaremos a través del nuevo Observatorio Inmobiliario del Colegio.

**Este sector en auge no es el único en el que los ICCPs están tomando nuevas posiciones. La crisis llevó a una búsqueda de salidas no tradicionales y hoy se refuerzan en nuevas competencias. El afianzar y oficializar esas nuevas competencias está entre las actuaciones para estos dos años. ¿Cómo se va a materializar??**

En el anterior periodo dimos una especial relevancia al Catálogo de Competencias Profesionales que es el documento que recoge todas las atribuciones y competencias propias de la profesión y que el Colegio actualiza periódicamente, defiende y certifica. Es un instrumento de la defensa de la profesión.

Hemos incorporado al Catálogo competencias en tecnologías aplicadas a la construcción como la metodología BIM; en ciberseguridad y protección de obras e infraestructuras críticas; en desarrollo, verificación y gestión de proyectos mediante inteligencia artificial, el uso de BIG DATA y modelización numérica y física de sistemas y procesos, incluyendo simuladores y gemelos digitales; o en el mantenimiento predictivo de toda clase de infraestructuras. El objetivo ahora es aportar más valor al Catálogo de Competencias y potenciar su difusión.

**¿Cuáles son las principales competencias que se quieren incorporar en los planes de estudio?**

Nuestra interlocución con las Escuelas es permanente, principalmente, con la Conferencia de Directores de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos y de Ingeniería Civil, CODICAM, a la que transmitimos el conocimiento y la experiencia práctica que reflejamos en el Catálogo de Competencias. En el ámbito de una subvención del Gobierno de la Nación, y en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, vamos a impulsar desde el Colegio un ambicioso proyecto de formación gratuita para los colegiados en competencias digitales con un programa muy completo.

Otra área competencial que estamos potenciando es la adaptación a un mundo ambientalmente cambiante. El papel de la ingeniería de caminos es clave para afrontar las amenazas o retos que genera el cambio climático en el ámbito de las infraestructuras y los ecosistemas.

Por eso, incidimos en las competencias y formación en esta área. En el Colegio, con el apoyo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, estamos ofreciendo el interesante Curso de Infraestructuras Resilientes al Cambio Climático en el que se estudian metodologías y herramientas para el análisis de riesgos y oportunidades, así como la planificación, implementación y seguimiento para la adaptación y resiliencia al cambio climático.

**En la formación se dio un paso decisivo la pasada legislatura implantando el Programa Académico con Recorridos Sucesivos, presentes en tres universidades. ¿Hay previstas nuevas implantaciones en otras Escuelas de España?**



“Vamos a impulsar desde el Colegio un ambicioso proyecto de formación gratuita en competencias digitales con un programa muy completo. Otra área competencial que estamos potenciando es la adaptación a un mundo ambientalmente cambiante”

La implantación del Programa Académico con Recorridos Sucesivos ha sido un gran avance que seguiremos impulsando en colaboración con las Escuelas. Nos consta que para este curso hay nuevas Escuelas como las de Granada y Santander que lo han implantado. Otras están trabajando para implementarlo, aunque el resultado final dependerá en primera instancia de los rectores de las Universidades y en segunda instancia del Ministerio de Universidades.

Es una satisfacción comprobar que el programa implantado en las Escuelas de Madrid, Valencia y Barcelona ha despertado un gran interés entre los estudiantes aumentando el número de solicitudes. La nota de acceso para estos estudios se situó el año pasado alrededor del 11 llegando a superarla en algunas Escuelas.

Desde el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos celebramos que aumente el nivel académico para estudiar nuestra profesión porque redundará en la mejora de la cualificación de las nuevas generaciones de ingenieros de caminos y beneficia a la sociedad. El PRS está siendo también muy útil para que los estudiantes de Bachillerato reconozcan la denominación correcta de nuestros estudios. Esto supone, con seguridad, un gran paso.

**Prevén implantar la figura del colegiado ‘Alia Professionis’ para los ICCPs que ejercen fuera del ámbito de la Ingeniería. ¿Qué características, requisitos y beneficios tendrá?**

En este mandato vamos a estudiar la reforma de algunos artículos de los Estatutos y diversos reglamentos, como el electoral. En ellos se contemplan las diversas modalidades de colegiado por lo que cuando llegue ese momento abordaremos la creación de la figura del colegiado ‘Alia Professionis’.

**La colegiación es un ámbito de continua preocupación y aquí tenemos varios frentes abiertos. Reducir la descolegiación y asegurar la colegiación obligatoria para el desempeño de la profesión... ¿por qué vías?**

Aunque en el anterior periodo conseguimos registrar más altas voluntarias de colegiados que bajas, fidelizar a nuestros colegiados y fomentar nuevas colegiaciones son objetivos estratégicos prioritarios de esta etapa.

En este nuevo periodo vamos a desarrollar el Plan Estratégico de Colegiación y de Implementación que ya elaboramos con las Demarcaciones y el Consejo. Nuestro Colegio tiene que atraer a nuevos profesionales, y especialmente, a los jóvenes para ser aún más sólido y diverso. La obligatoriedad es un factor determinante como también lo es que nuestra institución sea de la mayor utilidad para cada colegiado, trabaje dentro o fuera de España y en cualquier sector de actividad.

**“La obligatoriedad es un factor determinante como también que nuestra institución sea de la mayor utilidad para cada colegido”**

**¿Y mejorar la imagen de la entidad colegial?**

Una de las iniciativas que representan un logro para nuestra unidad colegial es la homogenización de nuestra identidad visual, de nuestra marca y logotipo. Ha sido una propuesta de Sede realizada con la colaboración de las Demarcaciones y aprobada en el Consejo que ha requerido mucho esfuerzo. La nueva identidad nos permite comunicar un mensaje público e interno de unidad, modernidad e innovación, valores que impregnan a nuestro Colegio y a nuestra profesión.

## ENTREVISTA DEL DECANO DE ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA AL PRESIDENTE DEL CICC

**La pérdida del vínculo colegial de los jóvenes, su baja participación en las actividades y eventos que organizamos desde las demarcaciones, ha sido otra de las preocupaciones de los representantes del Colegio en los últimos años... ¿Debemos ser más creativos y proactivos para que nuestras medidas sean efectivas?**

Atraer a los jóvenes para que se precolegien y colegien es una de nuestras prioridades. En este mandato vamos a dedicar una especial atención a los jóvenes. Necesitamos el talento, la visión y la energía de los jóvenes. Estamos preparando una campaña con CODICAM donde vincularemos a las Demarcaciones para atraer a más jóvenes al Colegio.

El Colegio es el mejor compañero de viaje de los jóvenes en su desarrollo profesional, le aporta innumerables servicios como la seguridad jurídica, el visado de proyectos, una red de contactos y networking muy valiosa, seguros de vida y productos financieros.

En el anterior periodo unificamos y creamos una nueva plataforma, el Club de Descuentos, con ofertas y bonificaciones en servicios y productos del ámbito de la cultura, el ocio y las compras que ofrecían todas las demarcaciones. Ahora fortaleceremos y ampliaremos esa plataforma con acuerdos a nivel nacional que permitan a todos los colegiados beneficiarse de nuevos descuentos.

En un mundo cada vez más global donde nuestra profesión está cambiando, estar colegiado es rentable y aporta un valor incalculable al ingeniero de caminos.

**Hay una sensación recurrente entre nuestros compañeros de que los ingenieros hemos perdido prestigio en la sociedad, que nuestra imagen pública y social se ha devaluado... es imprescindible poner en valor a nuestros profesionales y empresas... ¿Esto contribuiría a elevar sus retribuciones, mejorar su promoción profesional, incluso a atraer vocaciones?**

Efectivamente, se llevaba muchos años sin hacer nada en ese sentido por lo que había una inercia muy grande de paralización. Desde el comienzo del primer mandato en el año 2020, estamos trabajando para lograr un mayor reconocimiento social mediante las continuas relaciones de influencia con los ministros. También organizamos actos donde mostramos a la ciudadanía lo que hacemos, como la entrega de premios anuales y homenajes a nuestros compañeros donde se ponen en evidencia las continuas aportaciones del ingeniero de caminos que han sido, son y serán decisivas en la modernización de España y del mundo.

También considero que gracias al esfuerzo comunicativo de las demarcaciones y del Colegio los ingenieros de caminos ocupamos cada vez un



“Necesitamos el talento, la visión y la energía de los jóvenes. (...) El Colegio es el mejor compañero de viaje de los jóvenes en su desarrollo profesional, les aporta innumerables servicios como la seguridad jurídica, el visado de proyectos, una red de contactos y networking muy valioso, seguros de vida y productos financieros. (...) En un mundo cada vez más global donde nuestra profesión está cambiando, estar colegiado es rentable y aporta un valor incalculable”

## “Si nuestra institución trabaja unida, nuestra profesión será más fuerte”

Como decías, tenemos que alentar también la unidad -tanto interna en el Colegio, como se ha trabajado en los últimos años, como externa de cara a la imagen social- y las alianzas que remen en pro de nuestros objetivos y de fortalecer a nuestros profesionales y empresas. Como Decano de Andalucía, Ceuta y Melilla he dado los primeros pasos contigo en la anterior legislatura y seguimos trabajando juntos en esta nueva etapa, ¿hacia dónde nos encaminamos ahora?

Es determinante preservar e impulsar el modelo de Colegio único, unido y de trabajo conjunto con las Demarcaciones. Estoy muy satisfecho de que estemos avanzado en esta dirección y te agradecemos, Juan Manuel, que hayas formado parte de la Junta de Gobierno que ha impulsado esta forma de hacer Colegio.

Quiero felicitarte, también, como decano, junto con la Junta Rectora y la plantilla de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla, y sus colegiados, por el trabajo tan satisfactorio que venís realizando en la Demarcación.

Estoy seguro de que si nuestra institución trabaja unida, nuestra profesión será más fuerte e influyente. En este sentido, permíteme que termine con una frase atribuida a Aristóteles: “El todo es más que la suma de las partes”.



Vídeo del encuentro.

mayor espacio de influencia en la opinión pública. Por dar solo un dato, la exposición que hemos promovido sobre Agustín de Betancourt en la Biblioteca Nacional la han visitado 30.000 personas y ha obtenido mucha repercusión en los medios de comunicación. La remodelada Revista de Obras Públicas, la web, la Gala de los Premios de la Fundación Caminos o la comunicación audiovisual que venimos desarrollando trasladan un mensaje de una profesión rigurosa e innovadora.

Es necesario que nuestro reconocimiento social, que va en aumento, se traduzca en una mayor retribución en consonancia con los costes reales de los proyectos y las competencias profesionales que tenemos. El reto es lograr la equiparación de nuestros salarios con Europa y para eso estamos trabajando con especial dedicación y nuevas iniciativas.

**INFORMACIÓN DESMENTIDO SOBRE LA SENTENCIA DEL TS**

# El Colegio defiende las competencias históricas de los ICCPs en Urbanismo

**E**l Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Demarcación de Andalucía Ceuta y Melilla quiere poner luz sobre las incorrecciones de un comunicado del Colegio de Arquitectos del que se ha hecho eco el Diario de Cádiz el pasado 30 de septiembre, sobre la exclusividad de los Arquitectos para informar en materia de urbanismo con el siguiente titular y subtítulo: “Los arquitectos son los únicos profesionales que pueden informar sobre urbanismo en el ámbito de la administración. El Tribunal Constitucional recoge en una sentencia las labores que competen exclusivamente a los arquitectos en base a la seguridad de las personas y de las edificaciones” ([https://www.diariodecadiz.es/cadiz/arquitectos-unicos-profesionales-informar-urbanismo-en-la-administracion\\_0\\_2002474663.html](https://www.diariodecadiz.es/cadiz/arquitectos-unicos-profesionales-informar-urbanismo-en-la-administracion_0_2002474663.html)).

Es básicamente falso que los Arquitectos sean los únicos competentes en materia de Urbanismo, o los únicos profesionales que pueden informar sobre urbanismo en el ámbito de la administración. Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos poseen una profunda formación en materia urbanística y hay un reiterado reconocimiento en la jurisprudencia (\*detailed at the end) de la capacidad de los ICCPs en esta materia. De hecho, la sentencia 1132/2024 del pasa-

do 26 de junio que dictó el Tribunal Supremo, a la que hace referencia el comunicado y por ende la noticia del Diario de Cádiz, se dicta en el ámbito de las disputas competenciales de los Arquitectos y los Arquitectos Técnicos, y sólo se refiere a los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para confirmar la plena competencia de éstos en Urbanismo.

La Sentencia del Tribunal Supremo (no del Tribunal Constitucional, como dice el subtítulo de la noticia) que refiere la noticia confirma íntegramente una Sentencia del TSJ de Galicia que precisamente reconoce la competencia de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, textualmente dispone “...sólo los Arquitectos y los Ingenieros de Caminos son plenamente competentes en materia de urbanismo, pudiendo redactar todo tipo de instrumentos de planeamiento y paralelamente emitir informes sobre los mismos; no así los Arquitectos Técnicos”.

La Sentencia señala y recoge correctamente el comunicado que los Arquitectos son los únicos profesionales para emitir informe en la concesión de licencias de obra de edificación en usos reservados por la Ley de Ordenación de la Edificación a Arquitectos, pero no en materia de Urbanismo.

Por su parte, la Base de Datos de Profesiones Re-

La vigente Orden CIN/309/2009, de 9 de febrero, por la que se establecen los requisitos para la verificación de los títulos universitarios oficiales que habiliten para el ejercicio de la profesión de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos reconoce a estos las siguientes capacidades dentro de su reglamento:

- Capacidad de realización de estudios, planes de ordenación territorial y urbanismo y proyectos de urbanización.
- Capacidad para la realización de estudios de planificación territorial, del medio litoral, de la ordenación y defensa de costas y de los aspectos medioambientales relacionados con las infraestructuras.
- Capacidad para analizar y diagnosticar los condicionantes sociales, culturales, ambientales y económicos de un territorio, así como para realizar proyectos de ordenación territorial y planeamiento urbanístico desde la perspectiva de un desarrollo sostenible.

## Capacidades reconocidas en la formación de los Ingenieros de Caminos vinculadas al Urbanismo

### JURISPRUDENCIA

- La Sentencia del Tribunal Supremo de 15 abril 2011 (RJ 2011\3549)
- La Sentencia de Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 3a, de fecha 20 de marzo de 1991, (RJ 1991/2521), Fundamentos Jurídicos Segundo y Tercero.
- Lógicamente, el mismo criterio viene siendo aplicado invariablemente por los diferentes TSJ, como puede verse, por ejemplo, en la Sentencia del TSJ de Castilla-La Mancha núm. 691/2012 de 27 septiembre (JUR 2012\358886); o en la Sentencia de 26 de febrero de 2015 del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (JUR 2015/122920) o la sentencia no 135/2009, del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 1a), de fecha 9 de febrero de 2009, JUR 2009/225344, en su Fundamento Jurídico Quinto.
- La Sentencia del TSJ de las Islas Baleares núm. 64/2012 de 31 enero (JUR 2012\59934).

Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos poseen una profunda formación en materia urbanística y hay un reiterado reconocimiento en la jurisprudencia

gulas de la Unión Europea ([https://ec.europa.eu/growth/toolsdatabases/regprof/index.cfm?action=regprof&id\\_regprof=3403](https://ec.europa.eu/growth/toolsdatabases/regprof/index.cfm?action=regprof&id_regprof=3403)) confirma la competencia de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en la materia de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Las actividades propias de esta profesión, según dicha Base de Datos, son: "Asesoría, análisis, diseño, cálculo, proyecto, planificación, dirección, gestión, construcción, mantenimiento, conservación y explotación en los campos de la ingeniería civil, obras públicas, infraestructura del transporte, recursos hidráulicos y energéticos, edificación, construcción y estructuras, urbanismo y ordenación del territorio y costas".

En España no hay titulaciones académicas centradas exclusivamente en el Urbanismo; quienes se dedican al urbanismo han tenido una previa formación en distintas especialidades, dentro de las cuales hay una parte dedicada al Urbanismo. Ahora bien, la titulación más cercana a la práctica urbanística, la que concede mayores conocimientos técnicos y normativos en cuanto a la proyección consustancial con el urbanismo, y la ordenación del territorio es sin duda alguna la Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos.

En efecto, desde antiguo, los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos han venido teniendo reconocida en materia de urbanismo igualdad de capacitación con los Arquitectos.





**E**l Ayuntamiento de Málaga ha dado un paso adelante sin precedentes en Andalucía abriendo la tramitación de expedientes urbanísticos a los colegios profesionales competentes, entre los que se encuentra la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. El Secretario de Caminos Andalucía, José Luis Sanjuán Bianchi, y el Representante Provincial del CICCIP en Málaga, Ángel García Vidal, asistieron el 22 de julio a un encuentro con responsables de la Gerencia Municipal de Urbanismo para sentar las bases de un convenio de colaboración público-privada e iniciar los mecanismos necesarios para su materialización.

El acuerdo, una vez completados los procesos previos y los protocolos exigidos, dará acceso y capacitará a los técnicos de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCIP para revisar y tramitar las licencias de obra mayor y las declaraciones responsables presentadas por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ante la Gerencia Municipal de Urbanismo de Málaga. La medida, símbolo de apertura y transparencia, logrará la agilización de los citados expedientes. Sanjuán Bianchi alabó esta iniciativa “pionera”, nacida al amparo de la Ley LIS-TA aprobada por la Junta de Andalucía, que “vuelve a poner a Málaga por delante del resto de capitales, con un elemento diferenciador único hasta ahora”.

La concesión específica a cada colegio profesional se ejecutará en los últimos meses de 2024 y se espera que para principios de 2025 puedan efectuarse ya las primeras tramitaciones concesionadas. La Gerencia Municipal de Urbanismo de Málaga ha creado unos grupos de trabajo para planificar y poner en marcha las formaciones de los técnicos de cada Colegio y dar acceso a las distintas plataformas de gestión de los proyectos: Licencias (revisión de requisitos jurídico-administrativos y técnicos), Planeamiento y normativa aplicable (Web – GIS

## **Caminos colabora con Urbanismo en el estudio de expedientes**

**La Demarcación podrá revisar licencias de obra mayor y declaraciones responsables presentadas por ingenieros de caminos a la Gerencia**



– Consulta ad hoc), así como con Atención Ciudadana, Procesos y Transformación Digital (Subvención: Elaboración de la Memoria del Proyecto; cumplimentación de la solicitud de subvención en Sede Electrónica. Régimen de justificación; y Aplicativo de soporte para el Sistema de Resolución de Consultas. FAQ’s).

En la reunión estuvieron presentes por parte de la GMU, tanto la Concejala Delegada Carmen Casero, como el Coordinador General de Urbanismo, José María Morrente, y el Gerente, José Cardador, además de varios miembros del equipo técnico integrantes del grupo de trabajo.



# Álvarez Castillo insta a realizar estudios con los que sustentar la petición del tren

La opción de que el Corredor Mediterráneo siguiera la costa desde Almería conectando también Motril y Málaga es el deseo de la Asociación de Organizaciones de Productores de Frutas y Hortalizas de Almería, COEXPHAL y la Mesa en Defensa del Ferrocarril de la Provincia de Almería. Con este ideal organizaron el 20 de septiembre una jornada técnica bajo el título 'El Futuro Corredor Mediterráneo con el Poniente. Oportunidad para pasajeros y mercancías', en la que participó como experto el vocal de la Junta Rectora de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, David Álvarez Castillo, docente y consultor de Transporte y Movilidad, especialista en planificación del transporte con 25 años en el sector.

En su ponencia, Álvarez Castillo explicó que para "defender y vender bien los proyectos" vale más el "yo demuestro" que el "yo pienso o yo creo". Para ello, instó a los presentes a realizar un estudio de demandas y un análisis de coste-beneficio con los que demostrar la viabilidad económica y social de esta alternativa ferroviaria por el litoral almeriense. En ese estudio informativo o de demandas se definiría el "sistema de transporte más adecuado para la zona", con estimaciones a medio y largo plazo -en el horizonte de 2050-, se identificarían las cadenas logísticas y la movilización presente y futura de las mercancías, se definirían los puntos de intercambio y consolidación de la carga y se mediría el potencial asociado a los servicios de pasajeros de corta, media y larga distancia, para dibujar con precisión el mapa dando la respuesta a las necesidades del territorio. En opinión de este profesional, un movimiento de cuatro millones de toneladas al año de frutas y verduras desde el poniente almeriense a toda España y Europa, con 100 camiones diarios y unos 200.000 anuales, y una población de 300.000 personas, podría justificar por sí solo la idoneidad de la implantación del tren y respondería a los prin-

Entiende que habría base para una línea ferroviaria que siguiera la A-7 por la costa desde Almería hasta Motril o incluso Málaga, pero aconseja un análisis de coste-beneficio

cipios de sostenibilidad medioambiental y reducción de la contaminación marcados por la Unión Europea. Este estudio, apoyado por un análisis de coste-beneficio socioeconómico, "tendría peso suficiente para una demanda fundamentada" ante el Gobierno.

El momento actual es clave e idóneo para esta reivindicación, apuntó, al cumplirse en 2024 el PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024) e iniciarse la planificación de las nuevas líneas de inversión en esta materia.

#### Comunicado de COEXPAL

"Más allá de los objetivos temporales del acceso del AVE a la ciudad de Almería, el mayor reto ferroviario de la sociedad almeriense y sus organizaciones económicas y políticas debería ser conseguir la prolongación del corredor mediterráneo por la costa, por el Poniente". Así de contundente ha comenzado José Carlos Tejada, coordinador de la Mesa del Ferrocarril de Almería, que ha expuesto la situación de las infraestructuras ferroviarias de Almería con las alegaciones al Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Poniente, POTPA.

El convencimiento de que este proyecto que cubriría los municipios de Roquetas de Mar, Vícar, El Ejido y Adra, sin descartar posibles conexiones futuras con La Mojonera, Balanegra, Berja y Dalías, aportaría una solución de movilidad para el 65% de la población de la provincia se ha debatido en la primera de las dos mesas redondas moderada por el periodista David Baños.



# El Ayuntamiento confía en los ICCPs para conseguir la solución más idónea

**E**l Decano de la Demarcación, Juan Manuel Medina Torres; el Secretario de la misma, José Luis Sanjuán; y el ex Vicedecano de la Demarcación y profesor de la ETSICCP de Granada experto en movilidad ferroviaria, Alejandro Grindlay, se han unido a la comisión de expertos convocada por la Alcaldesa de Granada, Marifrán Carazo, para estudiar la propuesta de integración del AVE en la capital que presentó el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente.

La postura de los representantes colegiales ha sido de consenso total y varias líneas básicas irrenunciables: el mantenimiento de la estación de pasajeros en su ubicación actual, sacar las mercancías del centro a la nueva zona de desarrollo logístico y aprovechar el desmantelamiento de estas vías para el crecimiento residencial y de servicios. Su posicionamiento fue claro, en total sintonía con el Ayuntamiento y el resto de colectivos sentados a la mesa de trabajo, entendiendo que Granada está ante “una oportunidad inmejorable que no podemos dejar pasar, pero no a cualquier precio”.

El Decano coincidió con los asistentes en que la línea de mercancías debe salir de la ciudad, aprovechando los fondos europeos en apoyo al trazado del Corredor Mediterráneo, y reubicarla en la futura zona logística de MercaGranada. Esta opción responde a una demanda histórica de la ciudadanía, mejoraría la integración urbana, eliminando una barrera física actualmente infranqueable, y reduciría el impacto de contaminación y ruidos que padecen los vecinos. Sobre este punto, el Secretario explicó que, además, permitiría optimizar las líneas de pasajeros, con un aumento de las playas de vías y un mejor dimensionamiento para futuras líneas; e incluso mejoraría el propio funcionamiento de la línea de mercancías, actualmente frenada en su entrada a la población. Sanjuán Bianchi, considera fundamental aprovechar la liberación de espacio para recuperar suelo para la ciudad y mejorar los equipamientos en la zona de la estación de pasajeros, donde entiende como esencial la ubicación de un hotel. Estos argumentos justifican por sí mismos la “rentabilidad económica y social” de esta propuesta y su sostenibilidad medioambiental, en consonancia con los mandatos europeos, y es “totalmente factible y asumible”.

**Consenso total y varias líneas básicas irrenunciables: el mantenimiento de la estación de pasajeros en su ubicación actual, sacar las mercancías del centro a la nueva zona de desarrollo logístico y aprovechar el desmantelamiento de estas vías para el crecimiento residencial y de servicios**



El mantenimiento de la estación de pasajeros en su ubicación actual, con las mejoras mencionadas anteriormente, es otro de los principios inamovibles. Medina Torres fue firme en este punto, al entender que facilita la integración en el entramado urbano, una mejor interconexión con el resto de modos de transporte, facilita la llegada de los pasajeros al mismo centro urbano y presentará de un modo inmejorable la ciudad a los visitantes con la creación de ese balcón-mirador a un emblema de Granada.

Por supuesto, “quedan muchas cuestiones de detalle que habrá que estudiar con más profundidad cuando se



llegue a la fase de proyecto, pero el Decano insistió en que “casi cualquier solución es mejor que la actual”. En su intervención ante la mesa puntualizó que hay más de una veintena de ciudades en España pendientes de resolver sus accesos ferroviarios, y “Granada tiene ahora una oportunidad que merece la pena aprovechar” para sacar adelante la mejor solución posible para la ciudadanía y el desarrollo presente y futuro de la capital. Hay sobre la mesa un compromiso “político y económico” del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, por lo que “debemos remar unidos, como estamos haciendo hasta ahora”, porque el proyecto salga adelante y no se dilate más en el tiempo.

#### Primer encuentro de administraciones

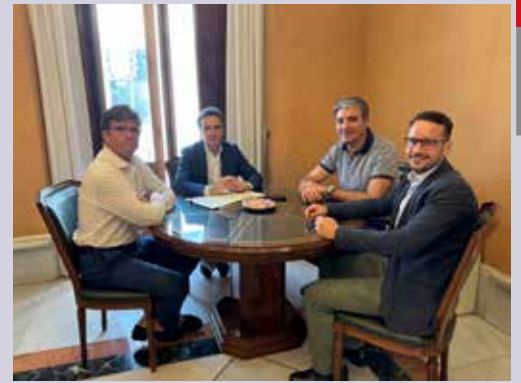
Medina Torres aplaudió la buena sintonía entre las administraciones central y local para abordar la integración del AVE en Granada y la voluntad de trabajar juntos para sacar adelante el mejor proyecto en el menor tiempo posible, tras la primera reunión entre ambas administraciones. Este va a ser un acuerdo histórico en el que todas las administraciones vayan de la mano por el interés general de la ciudadanía y es un ejemplo la forma en la que se han llevado hasta ahora las negociaciones, ha apuntado.

El ministro declaró en esta cita su compromiso a impulsar la Variante de Moreda, con la que se busca promover el tráfico ferroviario de mercancías entre Antequera y Almería. La variante permitiría las circulaciones de trenes de más de 350 metros, evitando que los trenes de mercancías entren en la estación actual. Este ha sido uno de los principios irrenunciables de nuestros representantes en el grupo de trabajo con el Consistorio granadino para considerar aceptable el proyecto. Como ha incidido el Decano, permitirá mejorar la integración urbana, la permeabilidad de los barrios, la recuperación de suelo para la ciudad y la optimización de los tráficos ferroviarios, tanto de viajeros -con la ampliación de la playa de vías- como de mercancías -eliminando las limitaciones de velocidad que sufren en el casco urbano-.

“Estamos en una mirada a futuro que ayuda a proyectar una ciudad más cohesionada y mejor comunicada, donde se dará espacio a la intermodalidad y a la creación de nuevas áreas verdes y de desarrollo económico y cultural, así como de servicios”.

Medina Torres recordó que los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos seguirán estando a disposición de las administraciones y de la mesa técnica para aportar soluciones viables y sostenibles para Granada. “Entendemos que estamos en el camino para sacar adelante el mejor proyecto en el menor tiempo posible entre todos”.

La comisión de técnicos colegiales y de Urbanismo, convocada en dos ocasiones en septiembre, trabajará de forma permanente, con reuniones periódicas, para ir avanzando en el estudio pormenorizado de cada tramo de la entrada de la Alta Velocidad en Granada y realizar aportaciones que se ajusten a las necesidades de la ciudad y a su planificación presente y futura.



## El Decano traslada al responsable de Urbanismo las demandas colegiales

Representantes de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla se reunieron el 23 de julio con el Segundo Teniente Alcalde del Ayuntamiento de Granada, el Concejal de Urbanismo, Obras Públicas y Licencias Enrique Catalina Carmona, Exdirector General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. Al encuentro, solicitado por parte de Caminos Andalucía, acudió el Decano, Juan Manuel Medina Torres; el Secretario, José Luis Sanjuán Bianchi; y el Representante Provincial del CICCIP en Granada, Javier Luna Molina.

La cita mantuvo el carácter de sintonía y colaboración que siempre ha caracterizado las relaciones con Catalina Carmona, desde su anterior puesto en la administración andaluza, y por el máximo entendimiento entre compañeros de profesión. Medina Torres quiso aprovechar esta cercanía para abordar la aplicación en el Ayuntamiento de Granada de la colegiación obligatoria para todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que trabajen o colaboren con la administración local. El Decano le recordó la necesaria aplicación de la normativa actual, vigente en nuestro país, por la que cualquier ICCP en ejercicio debe estar colegiado.

Entre otros asuntos, los responsables colegiales también abordaron con el Concejal de Urbanismo, Obras Públicas y Licencias, a petición de colegiados granadinos, un área de actuación necesaria en Granada: cuidar y prestigiar el patrimonio de la Ingeniería Civil en la ciudad, realizando diversas propuestas concretas de partida. A finales de 2023 el Colegio celebró un Congreso de Patrimonio de la Obra Pública y la Ingeniería Civil en el que se presentó un catálogo de actuaciones urgentes de protección y recuperación, provincializadas, entre las que se incluían algunas en Granada. La Demarcación espera que el Consistorio granadino pueda colaborar en las que entrarían en sus competencias.

## INFORMACIÓN ANÁLISIS TÉCNICO SOBRE LAS CONSECUENCIAS DEL AUMENTO DEL TRÁFICO EN LA AP-4 SEVILLA-CÁDIZ

# El Colegio apuesta por duplicar la inversión en conservación en la AP-4

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCP ha realizado, a petición de Diario de Sevilla, un análisis técnico de las consecuencias sobre la carretera por el elevado y paulatino incremento de tráfico en la autopista AP-4 entre Sevilla y Cádiz tras la eliminación del peaje hace más de cuatro años.

Esta liberalización del peaje, el 1 de enero de 2020, supuso una modificación de la distribución de tráfico entre la N-4 y la AP4. Según datos obtenidos de los tráficos consolidados del Ministerio de Transportes, promediando las tres estaciones de aforo que existen, la AP-4 pasó de tener una Intensidad Media Diaria (IMD) de 24.796 vehículos, de los cuales 1.548 vehículos eran pesados (6,24% del total) en 2019; a 36.964 vehículos en 2022, de los que 5.280 fueron pesados (14,28 % del total). Es decir, **mientras que el tráfico total ha crecido un 50%, el número de vehículos pesados se ha multiplicado casi tres veces y media, en concreto, un 240%**. Esto ha supuesto que la IMD de pesados en la AP-4 ha pasado de ser Categoría T2, (con 774 Vehículos pesados por sentido), la más baja de las posibles para autopistas, a la categoría T0 (con 2.640 vehículos pesados por sentido), casi la más alta -siendo la más elevada la T00, inmediatamente posterior-.

**El incremento de hasta tres veces y media la circulación de vehículos pesados es una sobrecarga para el pavimento para la que no está dimensionado.** El hecho de que el tráfico se haya incrementado en dos categorías de firmes, puede implicar que la duración del pavimento de la AP-4 se haya reducido exponencialmente. Por ello, es necesario que se incrementen las labores de conservación de una forma aproximadamente igual. **Hasta que no se dé una solución integral o alternativa, sería necesario duplicar los costes de conservación para mantener un estado correcto del pavimento.** Las labores de conservación tendrían que centrarse en parcheo y bacheos en los deterioros más peligrosos, urgentes y puntuales, sellado de juntas en tramos más largos fruto de las deformaciones, o refuerzos de pequeños tramos, en el entorno de los cien metros por reparación, cuando los deterioros afectan a tramos más que puntuales.

Todas estas labores de conservación y reparación de los deterioros que van apareciendo constantemente por la sobrecarga que está sufriendo



“El incremento de la circulación de vehículos pesados, que se ha multiplicado casi tres veces y media, en concreto, un 240%, supone un deterioro exponencial del firme, por lo que, hasta que no se dé una solución alternativa, sería necesario duplicar la inversión en conservación en esta vía si se quiere frenar la considerable reducción de su vida útil”

el pavimento, y para el que no está dimensionado, suponen adicionalmente unas molestias para los usuarios, al tener que reducirse, durante las labores de reparación, el número de carriles disponibles para los usuarios.

#### Nota aclaratoria

Se debe tener en cuenta que, a efectos prácticos, se considera que sólo los vehículos pesados deterioran los pavimentos de la carretera. Si un pavimento nuevo de mezclas bituminosas debe tener una vida útil de unos veinte años y en el caso de un firme de hormigón de unos treinta años, aunque una conservación adecuada prolonga la vida de los pavimentos varios años más, el deterioro de los pavimentos es exponencial cuando se produce un incremento del paso de vehículos pesados, reduciendo la vida útil de los mismos.

## Detalles técnicos para conservar esta vía

La Autopista AP-4 se puso en servicio en los primeros años de la década de 1970, con los parámetros de diseños técnicos correspondientes a esa fecha. Los pavimentos que constituyen la AP-4 son diversos, encontrándose pavimentos con firmes de hormigón, muy innovadores en su época, junto con otros de mezclas bituminosas. Todos ellos con un dimensionamiento de firmes de los años 1960, y con los oportunos refuerzos, en particular durante el periodo en que se encontraba bajo concesión. Estos refuerzos se debían tanto a deterioros estructurales, que eran pocos, dada la baja cantidad de vehículos pesados que circulaban por la AP-4, como a la ejecución de una capa de materiales bituminosos sobre el pavimento de hormigón, conforme a las tendencias más modernas de la ejecución de firmes, que supone una circulación más cómoda y menos ruidosa para los usuarios.



SEVILLA

## Defensa del aumento de los límites de velocidad ante la mejora de las carreteras y de los vehículos

El ex Jefe de Carreteras del Estado de Andalucía Occidental y vocal de la Junta Rectora de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Marcos Martín Gómez, abrió con un análisis del tráfico por carretera y una singular defensa del transporte privado la vuelta a las Tardes de Encuentros Colegiales.

En su exposición planteó la tendencia a la reducción de los tiempos de viaje en el transporte ferroviario, con una apuesta por la Alta Velocidad en nuestro país; frente a un transporte por carretera en el que han aumentado las limitaciones de velocidad y con normativas de circu-

lación cada vez más restrictivas. Martín Gómez expuso, ante un salón lleno de compañeros, la "incongruencia" de que la normativa técnica no haya incorporado ni reflejado en sus cálculos ni disposiciones los avances que se han producido en los últimos sesenta años tanto en los vehículos (abs, lectura de las bandas de señalización horizontal, corrección de trayectorias, mantenimiento de distancias de seguridad, etc...) como en los materiales constructivos, que mejoran la adherencia y reducen los tiempos de frenada y respuesta en carretera.

Tras una documentada argumentación, este experto abogó por elevar los límites de velocidad permitidos en la red viaria, adaptándolos a las nuevas condiciones, sacando adelante la posibilidad que prevé la normativa de alcanzar los 130 ó 140 km/h en Autovías y Autopistas y los 100 km/h en Carreteras Convencionales. Esta actualización contribuiría, en su opinión, a la disminución de los tiempos de transporte, tanto en la red principal como en las redes más rurales, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

**HUELVA**

## Nuestro Representante, nombrado nuevo director del Puerto

Alfonso Peña López-Pazo sustituye desde el 26 de septiembre a Ignacio Álvarez-Ossorio como director de la Autoridad Portuaria de Huelva. El nuevo director en funciones, que desde el año 2022 es representante provincial de Huelva en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, cuenta con más de dos décadas en la autoridad portuaria como vicepresidente y jefe de Infraestructuras. Su intervención y mediación fue decisiva para la firma en marzo de 2023 del convenio de visado entre la Autoridad Portuaria y la Demarcación.



**MÁLAGA**

## Tres décadas de historia en el Torneo de Golf Caminos Andalucía

El 21 de septiembre el Parador de Golf de Málaga fue el escenario de la XXX edición del Torneo de Golf Caminos de Andalucía. Esta edición especial, que conmemoraba tres décadas de historia, registró una notable participación, superando ligeramente la de ediciones anteriores, consolidando el evento como una de las citas más emblemáticas para el colectivo de ingenieros andaluces.

La jornada comenzó con la recepción de los participantes, seguida de una comida en el mismo Parador. La competición se llevó a cabo durante la tarde del sábado, en un ambiente inmejorable, a pesar de un ligero viento que añadió un reto adicional a los 72 jugadores que participaron. La jornada transcurrió entre compañerismo y sana competitividad, con un cierre inolvidable durante la cena, donde jugadores y acompañantes disfrutaron de una velada animada y la posterior entrega de premios.

**CÓRDOBA**

## Los colegiados trasladan a la Junta Rectora sus demandas y sugerencias

Fiel a su espíritu itinerante y de cercanía con todos los territorios integrados en la Demarcación, la Junta Rectora se trasladó hasta Córdoba para su reunión ordinaria de julio. El Decano de Caminos Andalucía, Juan Manuel Medina Torres, en colaboración con el Representante Provincial del CICCP en Córdoba, Antonio Cleofé López Muñoz, organizaron un encuentro previo con colegiados de la provincia, aprovechando la presencia en la capital.

Prácticamente la totalidad de los miembros de la Junta Rectora estuvo presente en este desayuno con un nutrido grupo de colegiados, que aprovecharon para tratar temas de interés profesional y laboral, entre los que se reiteró el descontento por el escaso número de plazas de Ingenieros que la Junta de Andalucía saca a concurso-oposición cada año. Esto provoca, según los colegiados, una elevada interinidad y una falta de representación en puestos competentes.

