

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD DE ASTURIAS 2015-2030

DOCUMENTO Nº 4 PROPUESTA DE ACTUACIONES.

ANEXO 4 INFORME ACCESO A LOS PUERTOS, ZALIA Y AL AEROPUERTO

	Pág.
1 INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER	2
2 PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	3
2.1 ACCESO FERROVIARIO A LOS PUERTOS Y ZALIA.....	3
2.2 ACCESO FERROVIARIO AL AEROPUERTO	6
3 CONCLUSIONES Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN.....	8

1 INTRODUCCIÓN Y PROBLEMÁTICA A RESOLVER

El presente documento, integrado en el Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2015-2030 (PIMA), constituye el análisis de la propuesta de actuaciones (fase IV del citado Plan Director) para solucionar la problemática asociada con los accesos ferroviarios a los puertos, ZALIA y el aeropuerto.

Los puertos de Avilés y Gijón, ambos pertenecientes a la red de puertos del Estado, disponen en la actualidad de unos accesos ferroviarios adecuados, tanto en ancho ibérico como métrico, siendo de los que más cuota modal tiene de salida de mercancías por ferrocarril dentro del sistema portuario español, según consta en el PITVI del Ministerio de Fomento.

Por otra parte, la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA) está atravesada por la línea de ancho ibérico Gijón-Madrid, encontrándose en estudio la implantación de una Estación Intermodal en la misma, con vistas a permitir la transferencia modal carretera-ferrocarril.

Sin embargo, esta plataforma logística carece de conexión con la red de ancho métrico, lo que cercena la posibilidad de aprovechamiento de dicha red por parte de ZALIA y de la propia Estación Intermodal.

El aeropuerto de Asturias se encuentra situado en el término municipal de Castrillón, a una distancia de 46,7 km. de Oviedo, y 41,8 km. de Gijón, los dos principales núcleos poblacionales de Asturias.

Si bien dispone de una muy buena accesibilidad por carretera, estando muy próximo a la A-8 y conectado a ella por la A-81, carece de acceso ferroviario.

2 PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

2.1 ACCESO FERROVIARIO A LOS PUERTOS Y ZALIA

Tal y como se ha indicado anteriormente los puertos de Avilés y Gijón disponen actualmente de unos accesos ferroviarios adecuados sin embargo la plataforma logística ZALIA carece de conexión con la red de ancho métrico.

A dichos efectos, en las proximidades de la terminal logística, a 5,2 Km de distancia, se encuentra la estación de Aboño un punto de coincidencia de las playas de vías de ambas redes (ancho ibérico y ancho métrico), lo que posibilitaría la disposición de una tercera vía en ancho métrico entre dicho punto y la estación intermodal en paralelo a la doble vía de ancho ibérico. Asimismo, si se plantea esta tercera vía polivalente, resultaría una conexión directa de la Estación Intermodal con el puerto de El Musel en ambos anchos, que podría migrar en el futuro a ancho UIC; (resolviendo a la vez la conexión de ZALIA con el puerto de Avilés en ancho métrico).

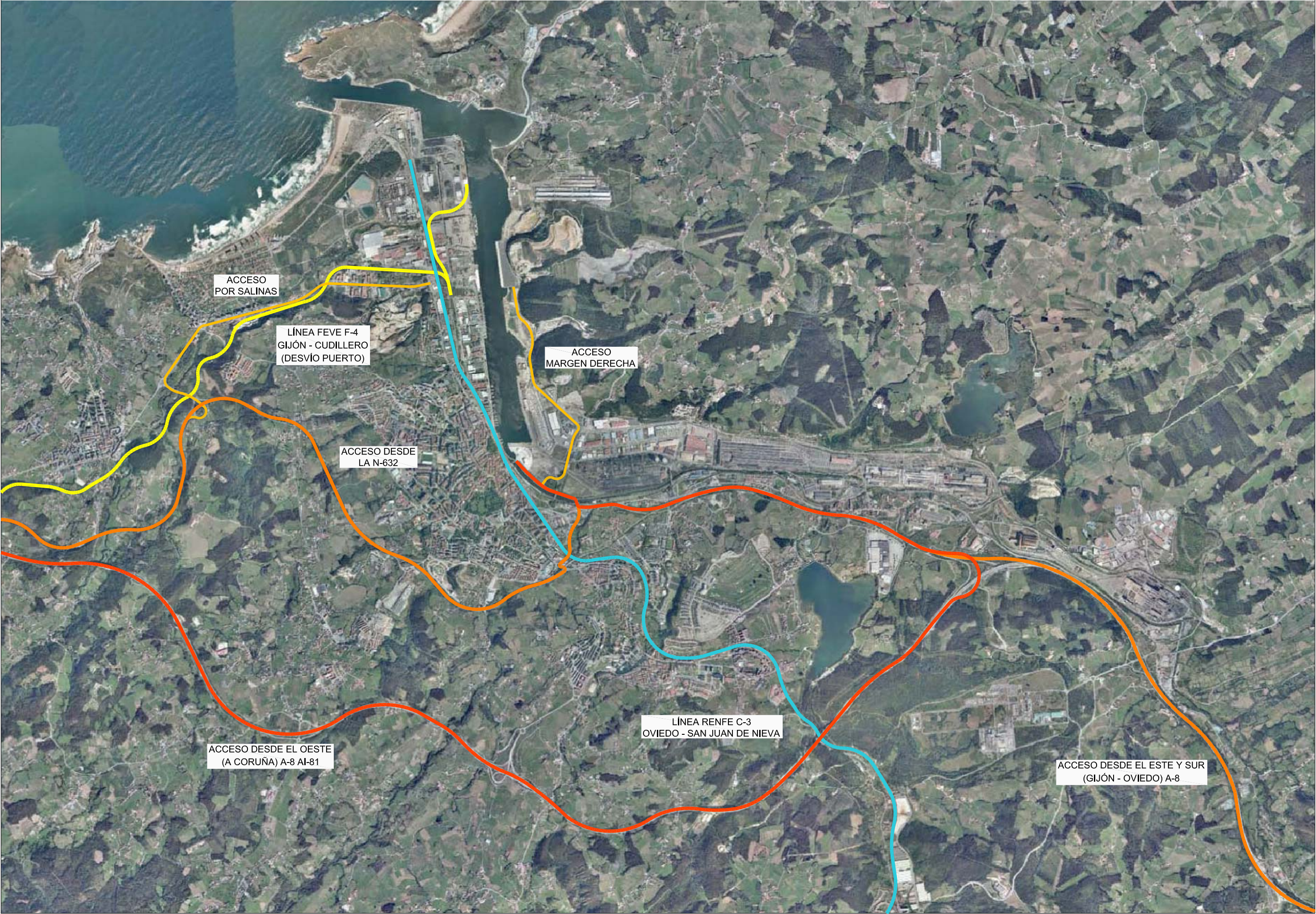
Por otra parte, las conexiones ferroviarias de ZALIA con el puerto de Avilés en ancho ibérico quedan resueltas con un by-pass en el nudo de Villabona que permita enlazar las líneas C-1 y C-3 en ambos sentidos Gijón-Avilés y Avilés-Gijón.

A continuación se incluye un plano de la propuesta.

ACCESOS AL PUERTO DE GIJÓN



ACCESOS AL PUERTO DE AVILÉS



2.2 ACCESO FERROVIARIO AL AEROPUERTO

Tal y como se ha indicado anteriormente, si bien el aeropuerto de Asturias dispone de una muy buena accesibilidad por carretera, carece de acceso ferroviario.

En años pasados y a instancia del Principado de Asturias se procedió a la redacción de un estudio para la conexión ferroviaria del aeropuerto con las ciudades de Oviedo, Gijón y Avilés, estudio que no llegó a culminarse.

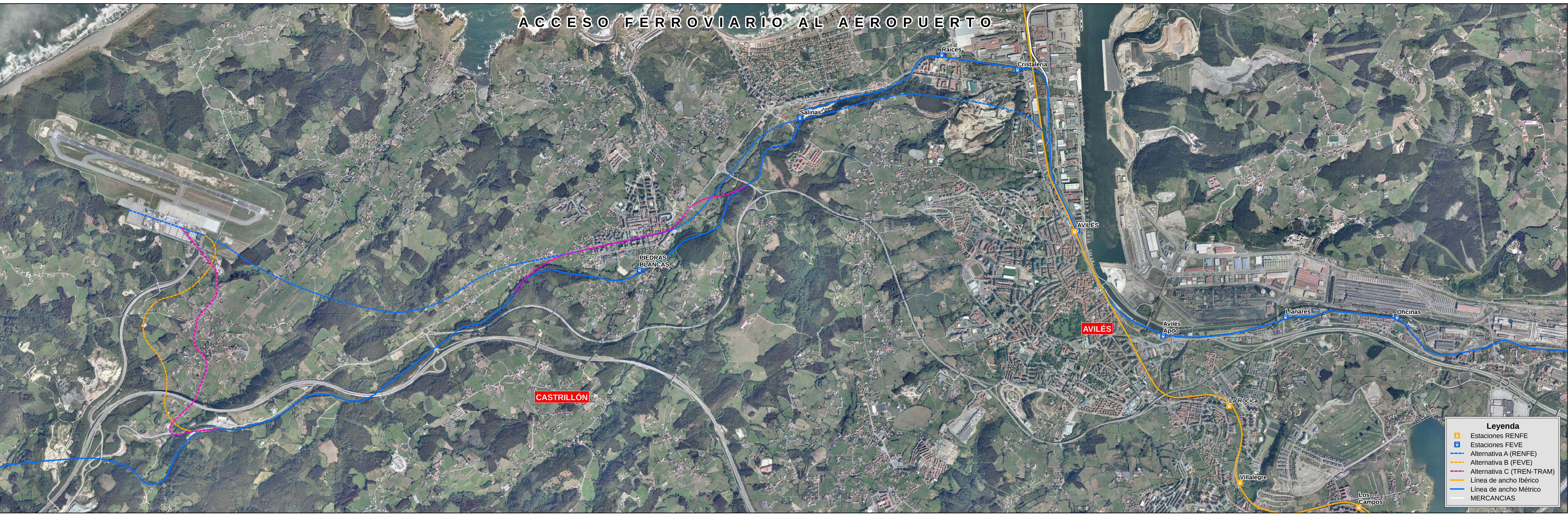
En dicho estudio se planteaban tres soluciones

- o La solución “A” se apoyaba en las líneas C-1 y C-3 de ancho ibérico que conectan las tres ciudades y planteaba la prolongación de la línea C-3 Oviedo-Avilés, hasta el aeropuerto, actuación que consistía en construir una nueva vía entre Avilés y el aeropuerto, en una distancia de 11,179 Km. y una inversión requerida de 225,4 M€.
- o La solución “B” aprovecha la infraestructura de ancho métrico, línea F-4 Gijón-Cudillero, contemplando un nuevo trazado en vía doble hasta el aeropuerto desde el apeadero de Santiago del Monte. La longitud del tramo nuevo sería de 3,492 km. y la inversión requerida ascendería a 65,0 M€.
- o La solución “C” se apoyaba asimismo en la red de ancho métrico y proponía una solución tipo tren-tram, con una longitud de 3,509 km. y una inversión de 45,3 M€.

Los viajeros captados en cualquiera de las tres soluciones resultan insuficientes para justificar la construcción del acceso ferroviario al aeropuerto.

En la página siguiente se incluye un plano de las soluciones propuestas.

ACCESO FERROVIARIO AL AEROPUERTO



3 CONCLUSIONES Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Las principales conclusiones derivadas del estudio realizado son las siguientes:

- Los puertos de Avilés y Gijón disponen en la actualidad de unos accesos ferroviarios adecuados, tanto en ancho ibérico como en ancho métrico.
- Es necesario dotar a la plataforma logística de ZALIA de conexión con la red de ancho métrico para lo que se plantea implantar una vía polivalente que permite la circulación de trenes tanto en ancho métrico como en ancho ibérico entre la Estación Intermodal de ZALIA y el puerto de El Musel.
- Por otro lado se plantea resolver las conexiones ferroviarias de ZALIA con el puerto de Avilés mediante un by-pass en el nudo de Villabona que permita enlazar las líneas C-1 y C-3 en ambos sentidos Gijón-Avilés y Avilés-Gijón.
- En cuanto a los accesos ferroviarios al aeropuerto de Asturias, si bien hemos dicho que carece de los mismos, en la actual coyuntura económica y máxime cuando la puesta en servicio de la L.A.V. Madrid-Asturias restará usuarios al transporte aéreo destino Madrid, que es el que mayor volumen de pasajeros aporta al aeropuerto, no resulta viable una actuación en este sentido.
- No obstante, en el ámbito del proyecto de corredor transcantábrico, si podría plantearse incorporar una variante de trazado que aproximase la infraestructura al aeropuerto y permitiese la accesibilidad ferroviaria al mismo. Dicho proyecto conectaría el aeropuerto de Asturias con las ciudades de Avilés, Oviedo y Gijón, quedando dicha inversión en 80 MM€, incorporada en el coste estimado para el corredor transcantábrico.

Por tanto, se propone incluir en el Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2015-2030, la implantación de una tercera vía polivalente (ancho ibérico + métrico) entre la Estación Intermodal de ZALIA y el puerto de El Musel incorporando una vía de ancho métrico, actuación que requiere una inversión de aproximadamente 6 M€ con indudables beneficios para la ZALIA y el propio puerto, así como construir un by-pass en Villabona para la conexión directo Gijón-Avilés-Gijón.