Nota de prensa

Con una inversión superior a los 12 millones de euros

Adif avanza en las obras para la protección de la infraestructura ferroviaria en la línea Barcelona-Mataró-Maçanet-Massanes

Se está actuando en el tramo entre Mataró y Cabrera de Mar, restituyendo y reforzando la sección con escollera y empleando tratamientos de refuerzo mediante micropilotes, con el fin de minimizar los efectos adversos que los temporales marítimos provocan sobre la infraestructura e instalaciones ferroviarias Hasta el momento, se ha mejorado la protección de la línea ferroviaria frente a temporales marítimos en 2 km, ejecutando una nueva franja protectora de entre 8 y 16 m de anchura con material de canteras La eficacia de esta actuación ha quedado probada dado que la protección ya ejecutada ha resistido de forma efectiva los últimos episodios de fuerte oleaje marítimo

10 MARZO 2021

La delegada del Gobierno en Cataluña, Teresa Cunillera, acompañada del subdelegado del Gobierno en Barcelona, Carlos Prieto, y el director general de Conservación y Mantenimiento de Adif, Ángel Contreras, han visitado hoy miércoles los trabajos de protección de la infraestructura ferroviaria en el tramo Mataró-Cabrera de Mar de la línea Barcelona-Mataró-Maçanet-Massanes.Estas obras, que cuentan con una inversión superior a los 12 millones de euros, tienen como objetivo principal consolidar y reparar las protecciones de escollera existentes y paliar los posibles efectos negativos generados por los temporales marítimos sobre la explotación ferroviaria.Durante la visita, se ha comprobado el intenso avance de los trabajos, cuyo grado de ejecución alcanza el 63% aproximadamente, y la eficacia de esta actuación, evidenciada en el hecho que la nueva protección ya realizada ha resistido de forma efectiva los últimos episodios de fuerte oleaje marítimo en este tramo, sin que se hayan producido afectaciones a las instalaciones ferroviarias o alteraciones al servicio.Según la planificación actual, los trabajos finalizarán durante el próximo verano, período en el que Adif adoptará las medidas necesarias para facilitar la afluencia de usuarios a la costa en la citada época estival, como, por ejemplo, que Adif no utilizará la senda marítima de Cabrera de Mar para acceder a la obra y buscará itinerarios alternativos para el paso de camiones y maquinaria.Descripción y avance de los trabajosEn el tramo donde se está actuando se restituye y refuerza la sección existente mediante dos capas de escollera de 4,00 a 5,50 Tn, apoyadas en un filtro de dos capas de escollera de 0,20 a 0,25 Tn, integradas en una

estructura de núcleo que descansa a su vez sobre la escollera existente. Esta solución evita cualquier tipo de cimentación en el lecho marino.De forma paralela, se contemplan otro tipo de medidas sobre la infraestructura como tratamientos de refuerzo mediante micropilotes para preservar la estabilidad estructural del terraplén, y la reparación de la escollera existente para incrementar los parámetros de retorno en situaciones de rebase para caudales superiores a 5 litros por segundo y metro.Asimismo, se establecen medidas preventivas adicionales, que incluyen la definición de umbrales que permiten fijar restricciones del tráfico con carácter preventivo en base a los datos de alertas proporcionados por la AEMET.También se incluye una instrumentación de la plataforma ferroviaria que permite controlar la estabilidad de la misma mediante la colocación de inclinómetros y clavos de nivelación, antes, durante y después de la ejecución de los trabajos. Esta actuación, además, evita afecciones estructurales sobre el propio terraplén situado junto a la traza ferroviaria.Hasta la fecha, los trabajos han permitido ya mejorar la protección de la línea ferroviaria ante temporales en 0,8 km en la zona de Cabrera y 1,2 km en la zona de Mataró.Actualmente, se está actuando en los dos frentes de actuación (el sur, en el término municipal de Cabrera, y el norte, en el término municipal de Mataró). Mediante maquinaria pesada se está llevando a cabo el avance de la nueva franja protectora de entre 8 y 16 m de anchura. Esta franja está formada por las capas de escollera, filtro y núcleo, generando un nuevo espacio entre el mar y la plataforma de vías.En total, se está actuando en más de 2,2 km de la línea, concretamente en el tramo entre Mataró y Cabrera de Mar, y los trabajos se acometen sin afectar a las circulaciones de las líneas R1 y R11 de Rodalies.Hasta la fecha, se ha colocado 255.749 Tn de material de escollera de un total de 337.000 Tn y se han ejecutado 20.048 m de longitud de micropilotes de un global de 30.560 m.Obra de carácter preferenteEsta actuación es considerada prioritaria por la reiteración de episodios con serio impacto tanto sobre la infraestructura ferroviaria como sobre las instalaciones de seguridad y señalización, motivados por el rebase del oleaje sobre las vías, en un punto en el que la traza discurre prácticamente junto al mar.Ante los continuos efectos adversos que los temporales marítimos provocan sobre la infraestructura y las instalaciones ferroviarias (interrupciones parciales o totales por inundaciones y afectaciones a los sistemas de electrificación e instalaciones de comunicaciones), Adif, que ya ha realizado de forma periódica un conjunto de intervenciones preventivas y/o correctivas, ha diseñado una serie de actuaciones con el fin de reducir sustancialmente esta problemática.De este modo, se pretende reparar los daños causados, minimizar dichas afectaciones y que las condiciones meteorológicas adversas no generen más efectos dañinos sobre la plataforma y las instalaciones ferroviarias en una zona muy sensible, asegurando la prestación del servicio en correctas condiciones.Esta actuación se lleva a cabo en coordinación con la Dirección General de la Costa y del Mar, dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto

Nota de prensa

Demográfico, y con la Agencia Catalana del Agua, organismos con los que Adif seguirá gestionando la ejecución de nuevas actuaciones similares en el área del Maresme.La decisión de Adif de realizar estos trabajos se justifica por los efectos de los temporales marítimos, y en concreto por el ocurrido los días 23 y 24 de octubre de 2019, cuando se registraron olas de más de 3 metros de altura, según los datos recogidos por la AEMET.Esta actuación contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9 (Industria, Innovación e Infraestructura), que tiene entre sus metas el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad.En esta misma línea, la delegada del Gobierno ya visitó en septiembre las obras de reconstrucción del viaducto sobre el río Tordera, afectado por el temporal Gloria, entre Malgrat de Mar y Blanes, en el que el tráfico ferroviario se restableció el pasado 9 de diciembre.Financiación europeaEsta actuación podrá ser cofinanciada por Mecanismo “Conectar Europa” de la Unión Europea (CEF).“Una manera de hacer Europa”