

# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

---

MAYO 2022



Cofinanciado por la Unión Europea  
Mecanismo «Conectar Europa»

Consejería de Movilidad,  
Transporte y Vivienda

 JUNTA DE  
 EXTREMADURA

# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

## Objetivos y beneficios del proyecto

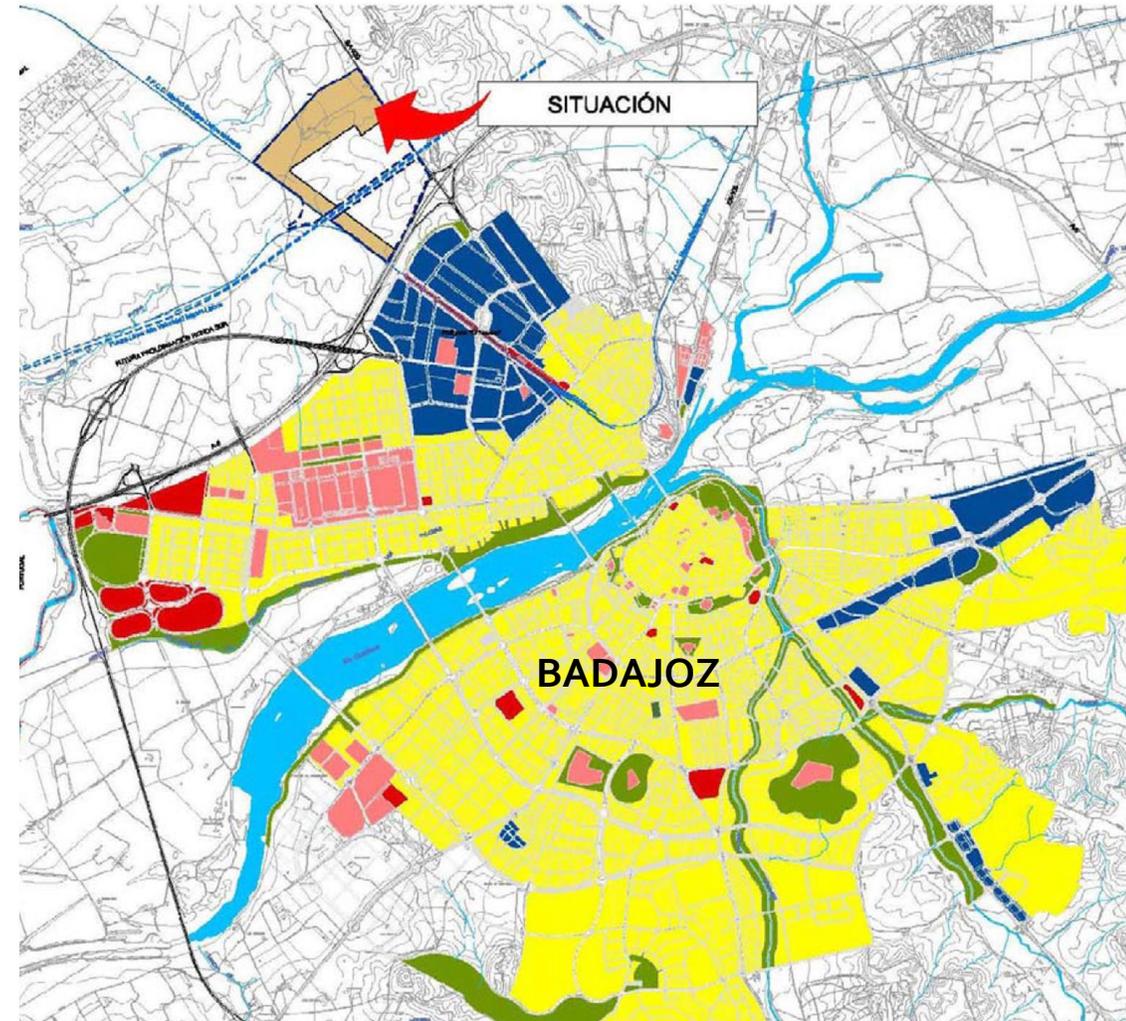
- El desarrollo de esta infraestructura forma parte de la estrategia logística que está impulsando la Junta de Extremadura para lograr un sistema de transporte multimodal, seguro, eficiente y sostenible, mejorando la competitividad de nuestras empresas y economía.
- Se pretende la creación y explotación de una oferta integrada de infraestructuras y de servicios para la promoción de todas aquellas actividades que están asociadas al transporte intermodal, la logística y distribución de mercancías.
- El desarrollo y ejecución de la PLSE quiere aprovechar el impulso que la UE, el MITMA español y el Gobierno de Portugal están dando al nuevo eje ferroviario de altas prestaciones Madrid-Badajoz y Badajoz-Évora-Sines/Lisboa, como parte del Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), así como la mejora de las líneas Mérida-Puertollano, Mérida-Zafra-Sevilla y Zafra-Huelva.
- La inversión en conexiones autonómicas ferroviarias, aeroportuarias y por carretera que conllevará la construcción de la PLSE y su terminal ferroviaria contribuirá a situar a la Comunidad Autónoma como centro logístico de referencia entre los ejes Madrid-Sevilla-Lisboa.



# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

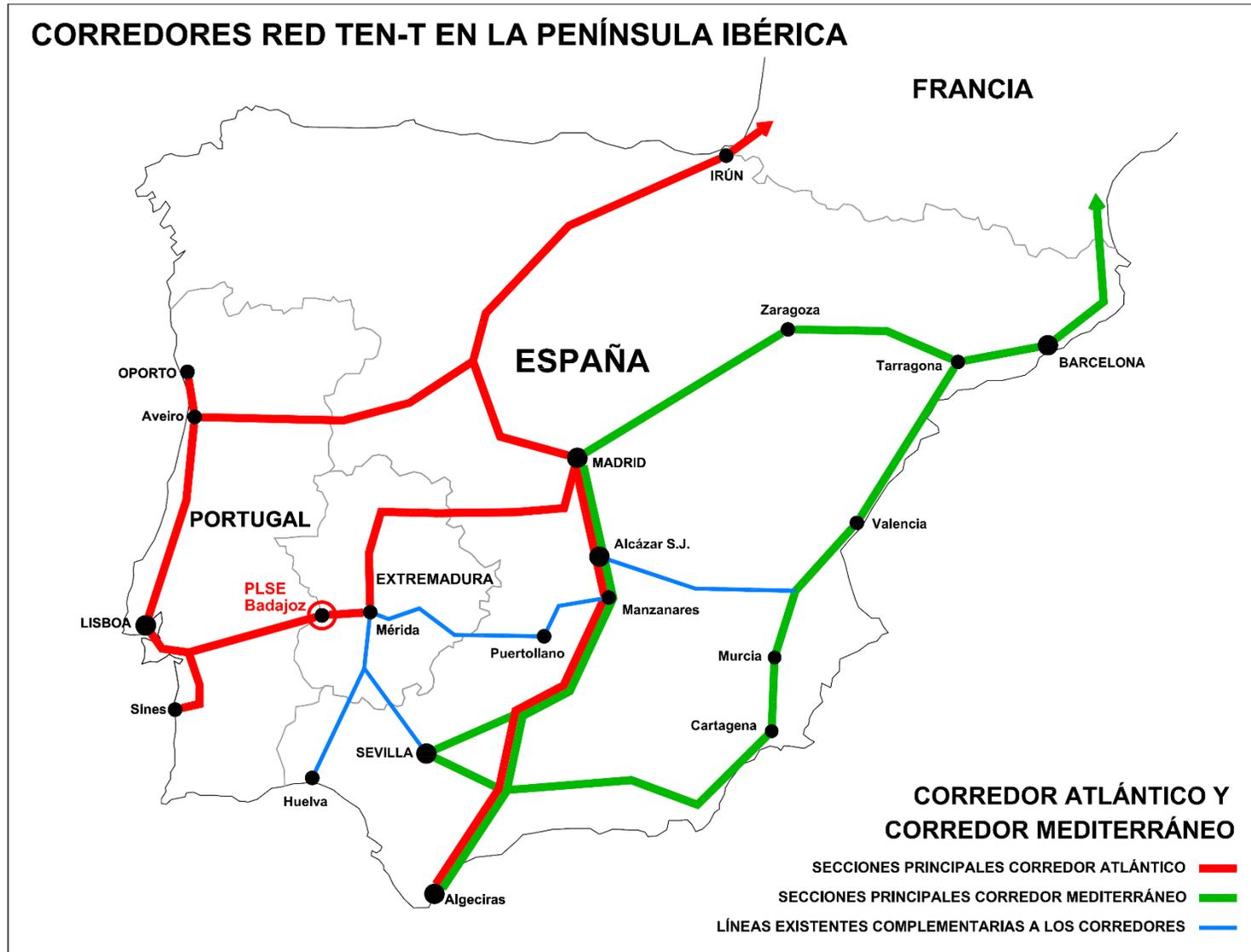
## Ubicación estratégica entre España y Portugal

- La actuación urbanística se sitúa al Norte de la Ciudad de Badajoz, en los terrenos comprendidos al norte de la Autopista A-5 y al oeste de la carretera de Campomaior adquiridos por SEPES y con una superficie de 132 hectáreas para una primera fase.
- La 1ª Fase de la urbanización de la Plataforma Logística limita al sur con la línea de ferrocarril convencional Ciudad Real-Badajoz-Frontera Portuguesa, con la que tiene conexión ferroviaria la terminal intermodal de mercancías.
- La ubicación estratégica de la Plataforma Logística en el suroeste peninsular, como punto de acceso más cercano a los puertos de Lisboa y Sines, propiciará que su implantación contribuya de manera decisiva en el crecimiento de la economía extremeña, generando empleo e inversión.



# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

## Situación estratégica en los Corredores de la red RTE-T.



### Proximidad a los principales puertos y ciudades

VIAJEROS	DISTANCIA CARRETERA		DISTANCIA FERROCARRIL	
	Km carretera	Tiempo de viaje por carretera	Km ferrocarril*	Tiempo de viaje por ferrocarril*
Principales Municipios				
Madrid	405	4 h	460	4 h
Lisboa	225	2h 30'	245	2 h
Barcelona	1025	10 h	1160	7 h
Mérida	60	50'	60	30'
Cáceres	135	1h 30'	130	1h 10'
Navalmoral	225	2h 10'	260	2h 10'
Puertollano	320	3h 50'	300	3h 30'
MERCANCÍAS	DISTANCIA CARRETERA		DISTANCIA FERROCARRIL	
PRINCIPALES PUERTOS Y CIUDADES	Km carretera	Tiempo de viaje por carretera	Km ferrocarril*	Tiempo de viaje por ferrocarril*
Sines	265	2h 45'	320	4 h 30'
Setubal	195	2 h	190	2 h 30'
Lisboa	225	2h 30'	245	3h 30'
Sevilla	210	2h 30'	300	4 h
Huelva	235	3h 15'	305	4h 30'
Valencia	680	7 h	635	9 h
Barcelona	1020	10 h	1160	15 h
Madrid	405	4 h	460	6 h
Puertollano	320	3h 50'	300	4 h

\* Distancias y tiempos en el horizonte 2024-2025

# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

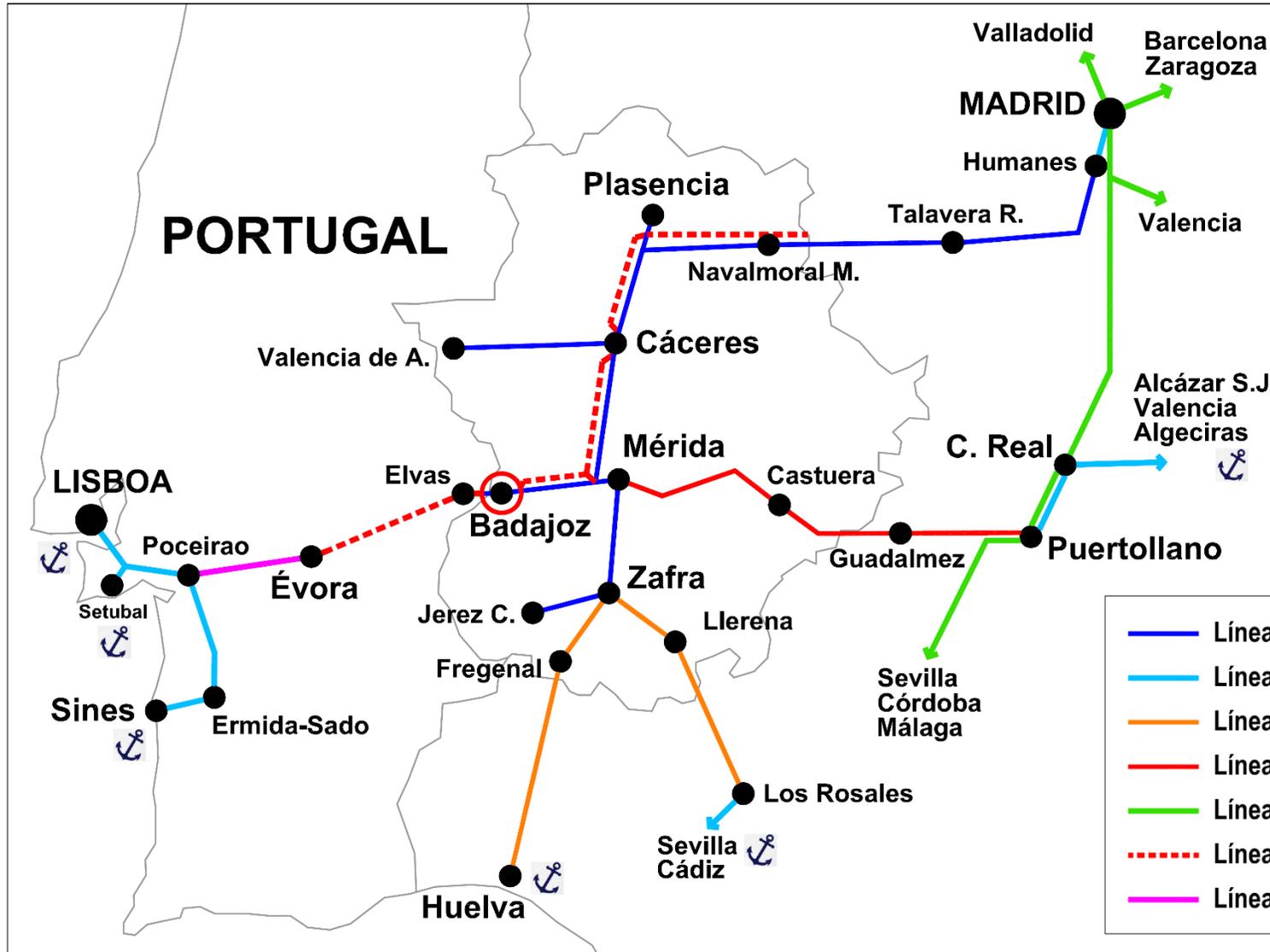
## Relaciones posibles y corredores preferentes. Horizonte 2023-24

- La estratégica situación transfronteriza de la terminal ferroviaria en la Plataforma Logística de Badajoz le permitirá tener conexión por ferrocarril con los principales puertos y nodos logísticos peninsulares.
- Las mejoras en curso en los principales corredores ferroviarios que conectan con la plataforma y, sobre todo, la construcción de las nuevas líneas de altas prestaciones Navalmoral-Plasencia-Badajoz y Évora-Elvas, situarán a la nueva terminal en una posición privilegiada para facilitar la intermodalidad, tanto a las exportaciones regionales, como a las importaciones y distribuciones de todo el suroeste peninsular.
- La nueva línea ferroviaria de altas prestaciones Madrid-Badajoz-Lisboa/Sines constituye el eje sur del Corredor Atlántico, un trayecto estratégico llamado a convertirse en la principal conexión ferroviaria entre España y Portugal, tanto para viajeros como mercancías. Por ello, la terminal logística de Badajoz se establecerá como nodo logístico principal de la relación ferroviaria Madrid-Lisboa, configurándose como punto clave en el eje sur del Corredor Atlántico.
- La nueva conexión ferroviaria con los puertos portugueses (Lisboa, Sines y Setubal) convertirá a la terminal en puerta de entrada a Europa de las mercancías que por ruta marítima lleguen a estas terminales procedentes de Euroasia y Sudamérica
- La conexión ferroviaria transversal por Puertollano facilitará la conexión de la terminal con los puertos del Levante español, posibilitando la conexión Atlántica-Mediterránea (Lisboa-Valencia).
- Finalmente, la conexión en Mérida con las líneas ferroviarias hacia el sur, también colocará a la terminal en posición de establecer conexiones con los puertos de Sevilla y Huelva.



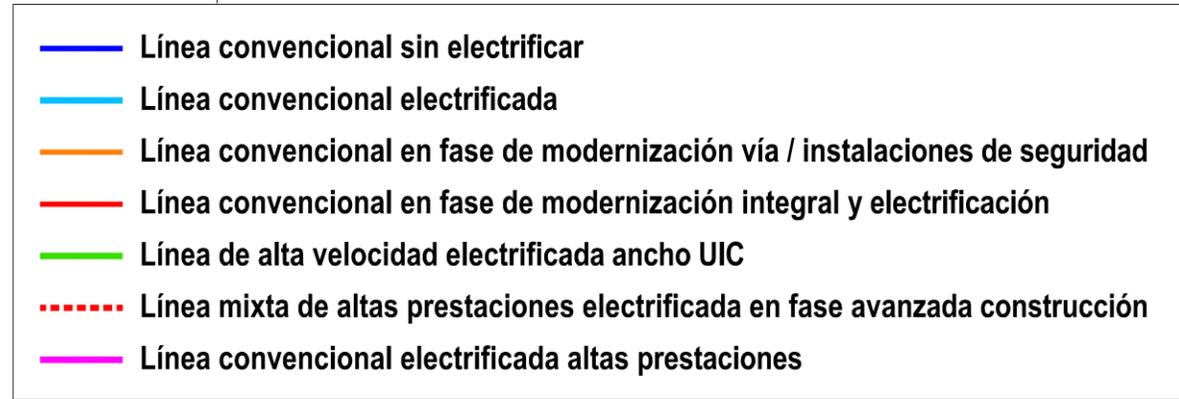
# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

## Situación actual y prevista de las conexiones ferroviarias



PRINCIPALES RUTAS MERCANTES Y CONEXIONES POR FERROCARRIL DESDE LA TERMINAL LOGÍSTICA DE BADAJOZ EN EL HORIZONTE 2023-2024:

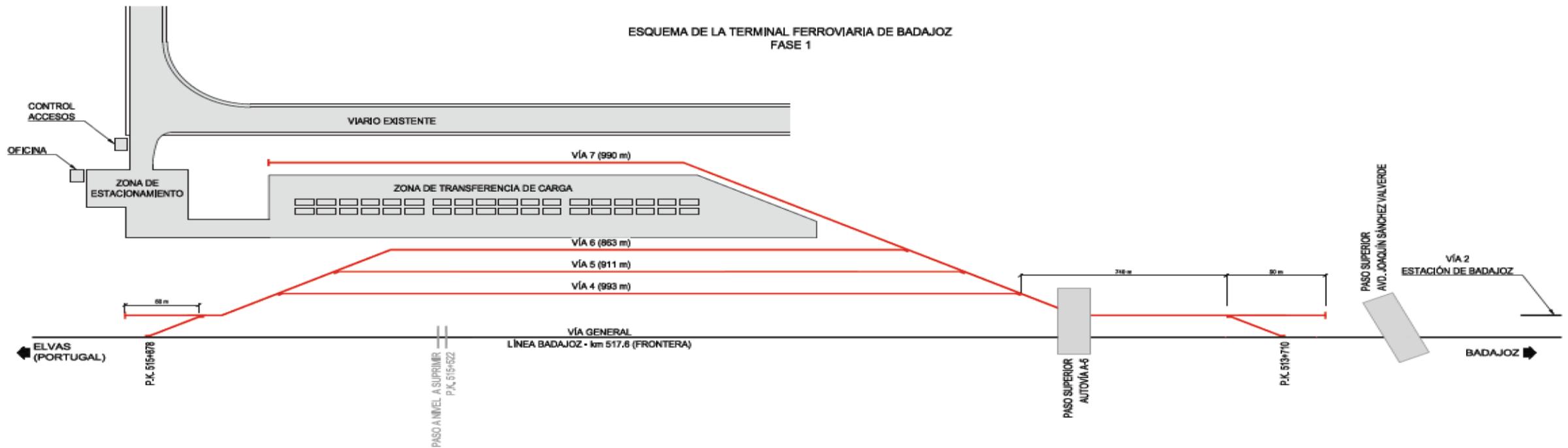
- Badajoz-Lisboa
- Badajoz-Madrid
- Badajoz-Puertollano-Valencia
- Badajoz-Sines
- Badajoz-Setubal
- Badajoz-Huelva
- Badajoz-Sevilla



# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

## Características Técnicas

- Dispone de 3 vías de recepción/expedición de trenes de 863 m y 993 m, así como de 2 vías para carga y descarga de 863 y 990 m. También tiene una vía en mango para maniobras de 800 m hacia la estación de Badajoz.
- Cuenta con nueva señalización, enclavamientos electrónicos e instalaciones de seguridad integradas en la nueva LAV Plasencia-Badajoz, tramo Badajoz-Frontera Portuguesa.
- Las vías de acceso estarán electrificadas a 25 kV, al igual que las conexiones con la vía general.
- Dispone de 4.500 m<sup>2</sup> de losas de hormigón para carga/descarga y acopio de contenedores y 31.900 m<sup>2</sup> de zonas pavimentadas y viales. Cuenta con un edificio técnico, otro de control de accesos, báscula de pesaje y cerramiento perimetral.
- Una vez esté plenamente operativa, tendrá capacidad de acopio de hasta 720 contenedores de 20 pies (Teus), capacidad de recepción de hasta 5 trenes/día de 750 m y 1.500 Tm cada uno, y capacidad para tratar un máximo de hasta 70.000 Teus/año.



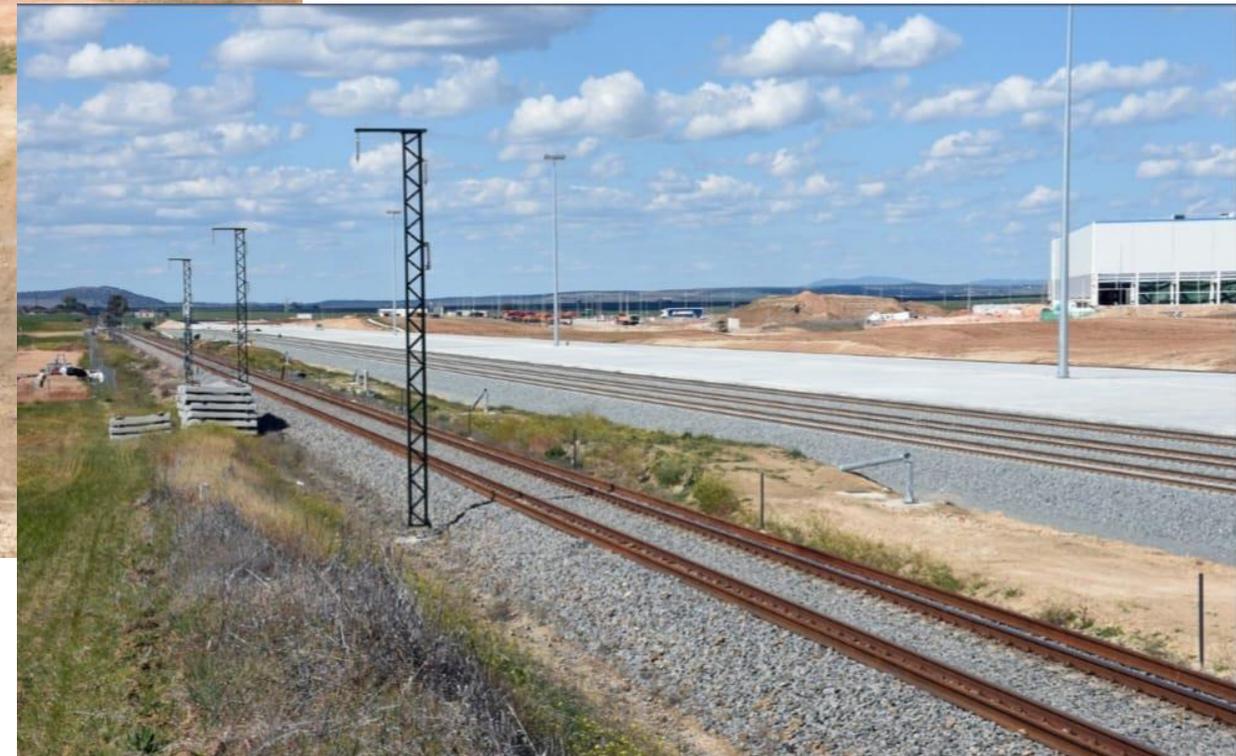
# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

## Situación actual de las obras en curso



Vista de la terminal ferroviaria en dirección a Portugal/Elvas

Obras de adecuación y electrificación  
del trayecto Elvas-Badajoz y  
conexiones con la terminal logística



# ELEMENTOS CLAVE Y FACTORES PRINCIPALES DE LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL FERROVIARIA EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

## Resumen actuaciones en las principales conexiones ferroviarias con la plataforma

LÍNEA	TRAYECTO / HORIZONTE TEMPORAL	Km	INVERSIÓN M.€	INFRAEST. Y VÍA	ELECTRIF	SEÑALIZA. Y SISTEMAS DE SEGURIDAD	VELOCIDAD MÁXIMA PREVISTA EN Km/h	CARGA EJE / LONGITUD TRENES MERCANCÍAS	TIEMPO DE VIAJE ACTUAL (2019)	TIEMPO DE VIAJE PREVISTO	MEJORA TIEMPO DE VIAJE
MADRID-EXTREMADURA-FRONTERA	PLASENCIA-BADAJOZ-FRONTERA 2021-22	200	1.470	Vía doble ancho ibérico travesía polivalente Rampa máxima 17 milésimas	25kV/50Hz	Señalización electrónica con ASFA 200, ERTMS-N2 Y GSM-R	120M / 220V (trenes híbridos Talgo 730)	22,5 Tm / 750 m	3 H	1H 45'	1H 15'
	NAVALMORAL-PLASENCIA 2023	70	855						45'	25'	20'
	HUMANES (MADRID)-NAVALMORAL 2021	177	60	Vía única ancho ibérico. Rampa máxima 20 milésimas	Sin electrificar	BLAU con CTC y ASFA. GSM-R	100M / 155V	22,5 Tm / 600 m	1H 50'	1H 35'	15'
LISBOA-FRONTERA CAYA	ÉVORA-ELVAS-CAYA 2022-23	100	530	Vía única ancho ibérico. Rampa máxima 17 milésimas	25kV/50Hz	Señalización electrónica con ERTMS-N2 Y GSM-R	120M / 220V	22,5 Tm / 750 m	Lisboa-Badajoz 5H	Lisboa-Badajoz 2H	3H
PUERTOLLANO-BADAJOZ-FRONTERA	PUERTOLLANO-MÉRIDA 2020-23	240	340	Vía única ancho ibérico. Rampa máxima 17 milésimas	En proyecto 25kV/50Hz	BLAU con CTC y ASFA. Tren tierra	100M / 160V	22,5 Tm / 750 m	3H 30'	2H 30'	1H

# COFINANCIACIÓN CEF DE LA ACTUACIÓN



Cofinanciado por el Mecanismo  
«Conectar Europa» de la Unión Europea

**El presente trabajo está financiado por la Unión Europea.**

**Action n°: 2014-ES-TM-0547-M Intermodal Logistics Platform in Southwestern Europe.**

**Grant Agreement N°: INEA/CEF/TRAN/M2014/1039904**

**Inversión: 24.244.400,70 €.**

**Cofinanciación por el Mecanismo “Conectar Europa”: 5.272.125,30 €**