



Agenda Catalana del Corredor Mediterráneo

8 de octubre de 2014

*“Impulsar un corredor eficiente y sostenible,
crear valor”*



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

Índice

1

INTRODUCCIÓN

2

DIAGNOSIS

3

OBJETIVOS Y
PROYECTOS
ESTRATÉGICOS

4

AGENDA CATALANA

5

ACTUACIONES
PRIORITARIAS

1

Introducción

Introducción

- El Mediterráneo necesita de un corredor de mercancías y de personas intermodal, fiable, competitivo en tiempo y en ahorro de costes, que permita atraer empresas, inversiones globales y operaciones logísticas.
- El **Corredor Mediterráneo constituye un sistema de transporte estratégico para Cataluña**, puesto que permite conectar las principales áreas de actividad económica con el resto de la península ibérica y con Europa.
- Este corredor, a imagen y semejanza de lo establecido en la política de redes transeuropeas de transporte, está conformado por el conjunto de las **infraestructuras** ferroviarias, viarias, portuarias, aeroportuarias y logísticas, junto con los **servicios** de viajeros y mercancías que circulan por estas infraestructuras.
- Es un eje prioritario tanto **para vertebrar el país y dar respuesta a las necesidades de movilidad, como para garantizar la competitividad de la economía.**
- El Corredor Mediterráneo debe entenderse como un proyecto multimodal y global, **encaminado a conseguir una oferta de transporte adecuada en condiciones de capacidad y calidad, para dar una respuesta competitiva y sostenible a la demanda de movilidad de mercancías y personas.**

Así, el Corredor y las infraestructuras que lo configuran, no son un fin en sí mismas, sino un instrumento para potenciar el eje mediterráneo como polo generador y de atracción de la actividad económica y , a la vez, favorecer la cohesión territorial.

- En el contexto europeo el Corredor Mediterráneo y sus nodos asociados, identificados como básicos en la red transeuropea de transportes, quiere ser un instrumento para **potenciar los puertos y aeropuertos del Mediterráneo** como la puerta sur de Europa, una **conexión más eficiente, sostenible y competitiva** en tiempo y costes del tráfico marítimo y aeroportuario de mercancías entre Asia y el centro de Europa.

Objetivo de la Agenda

- Este documento pretende, en primer término, sintetizar la **estrategia** y la **planificación infraestructural intermodal** del gobierno de Cataluña en torno al Corredor Mediterráneo.
- En segundo término el documento ilustra un **ejercicio de priorización** de proyectos asociados al Corredor Mediterráneo en Cataluña, desarrollando las actuaciones concretas a corto y medio plazo, y constituyendo la **hoja de ruta de su implantación, que establece las inversiones necesarias previstas para garantizar la implementación efectiva del Corredor Mediterráneo** a lo largo del tiempo, buscando la máxima rentabilidad y eficiencia de las actuaciones a ejecutar desde el primer momento.
- Así, los **objetivos específicos** son:
 - Hacer un **diagnóstico de la situación actual del Corredor Mediterráneo** que sirva de base de referencia para la definición de las actuaciones y la planificación de la inversión de las diferentes administraciones implicadas (a nivel del gobierno catalán, así como de los gobiernos español y europeo), y del sector privado.
 - **Establecer un plan de trabajo de las infraestructuras** a ejecutar y **la programación de los trabajos** en diferentes escenarios temporales (corto, medio y largo plazo) que garanticen las condiciones de capacidad y prestaciones necesarias para el transporte de viajeros y mercancías.
 - **Definir las actuaciones prioritarias**, detallando **sus características y situación actual** así como **las tareas a llevar a cabo** para garantizar su ejecución.
- Cabe destacar que no son objeto del presente documento las actuaciones destinadas preferentemente a mejorar la red de Cercanías de Barcelona, el transporte de viajeros de media distancia, ni las actuaciones de integración urbana del ferrocarril que no signifiquen cambios significativos en el servicio prestado.
- Tampoco forman parte de este documento las actuaciones destinadas a la mejora de los servicios de transporte y logística, que serán objeto de tratamiento en un documento ad hoc con el objetivo de fijar la estrategia de servicio.

Catalunya, visión global

Catalunya 2013

1,5% de la población
1,6% del PIB
3,5% de las exportaciones
3,9% de las importaciones

de la UE

16% de la población
20% del PIB
25% de las exportaciones
27% de las importaciones

de España



Catalunya 2013

- Motor económico
- Puerta de entrada
- Territorio de paso
- Territorio transfronterizo

Sistema aeroportuario

38,9 M viajeros

100 mil Tn

Sistema portuario

70,5 M Tn

3,6 M pasajeros

Turistas extranjeros

15,6 M

Tráfico terrestre

75.000 vehículos/día de paso entre Francia y Catalunya

Tráfico ferroviario

Alta velocidad internacional operativa desde 2013:

4,7 M pasajeros

Tráfico de mercancías limitado:

9 M Tn → 3,5 % cuota modal

Catalunya

1ª región continental en atracción e inversión extranjeras y creación de puestos de trabajo vinculados

Industria con ventajas competitivas y masa crítica

Industria Agroalimentaria

Industrias de la Química, Energía y Recursos

Industrias de la Movilidad Sostenible

Industria del Diseño

Industrias Culturales y basadas en la Experiencia

Industrias de la Salud y Ciencias de la Vida

Sistemas Industriales

Industria textil

Barcelona

6ª mayor región metropolitana UE

1ª ciudad del sur de Europa en el ranking *European cities and regions of the future* 2014-2015

La 1ª ciudad europea en atracción de inversión extranjera (Financial Times)

La 5ª ciudad del mundo en calidad de vida (UN-HABITAT)

La 5ª ciudad en el ranking de las *Top 25 world destinations* (Trip Advisor)

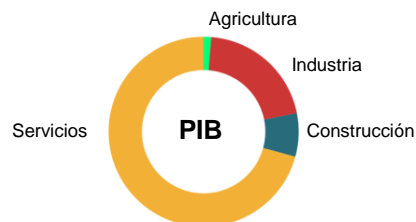
La ciudad del mundo con más delegados asistiendo a congresos internacionales 2008-2012 (ICCA)

Población

7,48 M

PIB

203.615 M€



Exportaciones

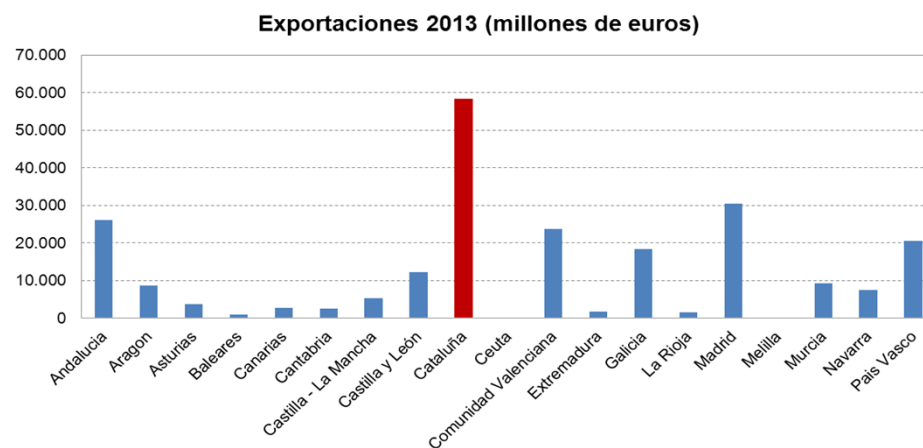
58.382 M€

Importaciones

70.324 M€

El Corredor del Mediterráneo... como motor de la economía catalana

- Las exportaciones catalanas alcanzaron en **2013 los 58.382 millones de euros**, el **25%** del total de las exportaciones españolas y una cuota que casi duplica a la de Comunidad de Madrid que, con un **13%** del total, es la segunda comunidad exportadora.

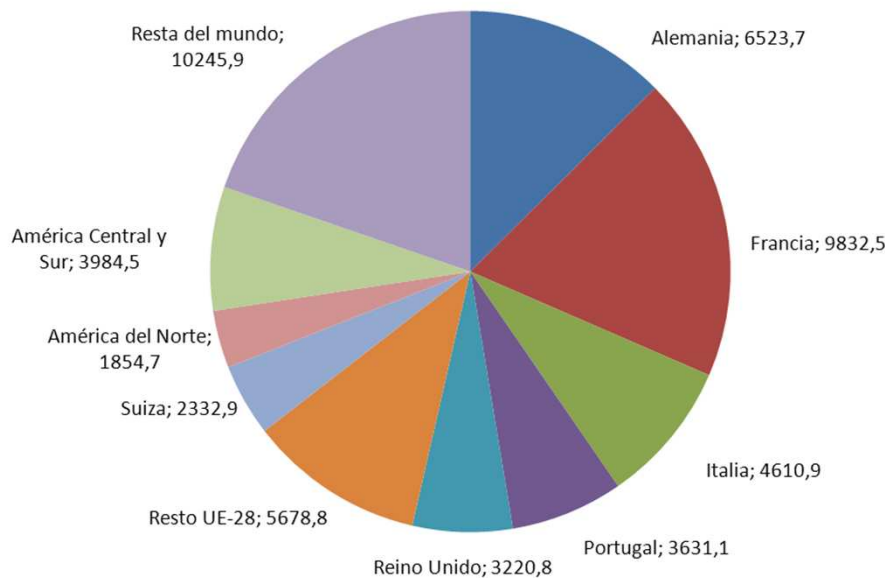


Fuente: Elaboración propia a partir del Informe Mensual de Comercio Exterior– diciembre 2013

- El crecimiento de las exportaciones y de las empresas exportadoras (**en Cataluña un 6,8% más, 40.050 empresas en 2013 que representan el 32,5% de las empresas exportadoras españolas**) constituye un motor de crecimiento de la economía catalana, poniendo de manifiesto la consolidación de la internacionalización como alternativa a la depresión de la demanda interna, así como el alto potencial competitivo a escala mundial de las empresas catalanas.
- Por otra parte, Catalunya ha recibido **en 2013 una inversión extranjera bruta de 3.511 millones de euros, un 31,5% más que el año anterior, y concentra el 22,2% de la inversión extranjera en el conjunto del estado.**
- Para consolidar este potencial exportador y mantener estable la presencia en mercados internacionales, es necesario que las empresas encuentren una oferta de transporte adecuada y competitiva, que permita llegar a los mercados que ofrecen más oportunidades y generar así actividad productiva y comercial, y consecuentemente puestos de trabajo y reactivación de la economía.

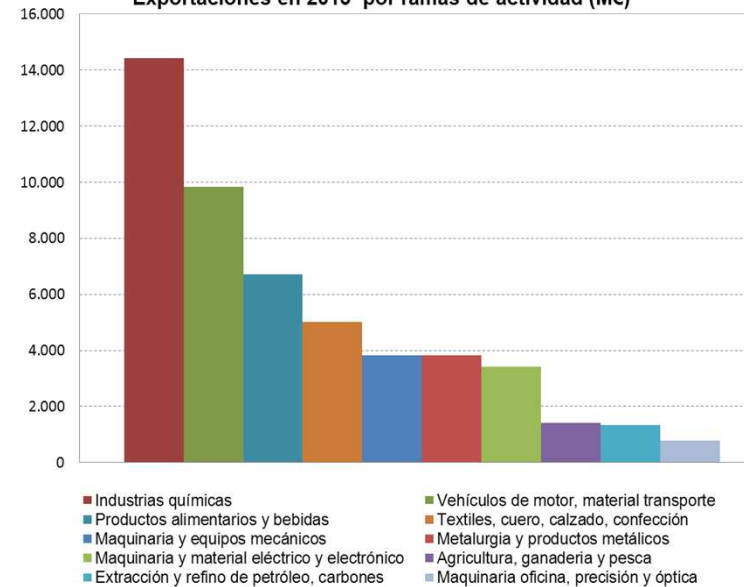
El Corredor del Mediterráneo... como motor de la economía catalana

Exportaciones en 2013 por áreas geográficas y países (M€)



- El grueso de los flujos comerciales se dirige mayoritariamente a la UE-28: el 62,7% de las exportaciones y el 58,5% de las importaciones.

Exportaciones en 2013 por ramas de actividad (M€)



- El ecosistema de negocios en Catalunya muestra un alto grado de diversificación en términos de sectores económicos.
- Los principales sectores exportadores son, en millones de euros, las industrias químicas (26,5% en 2013), la automoción y el sector agroalimentario, que también son los principales clientes del ferrocarril actualmente.

El Corredor del Mediterráneo... como motor de la economía catalana

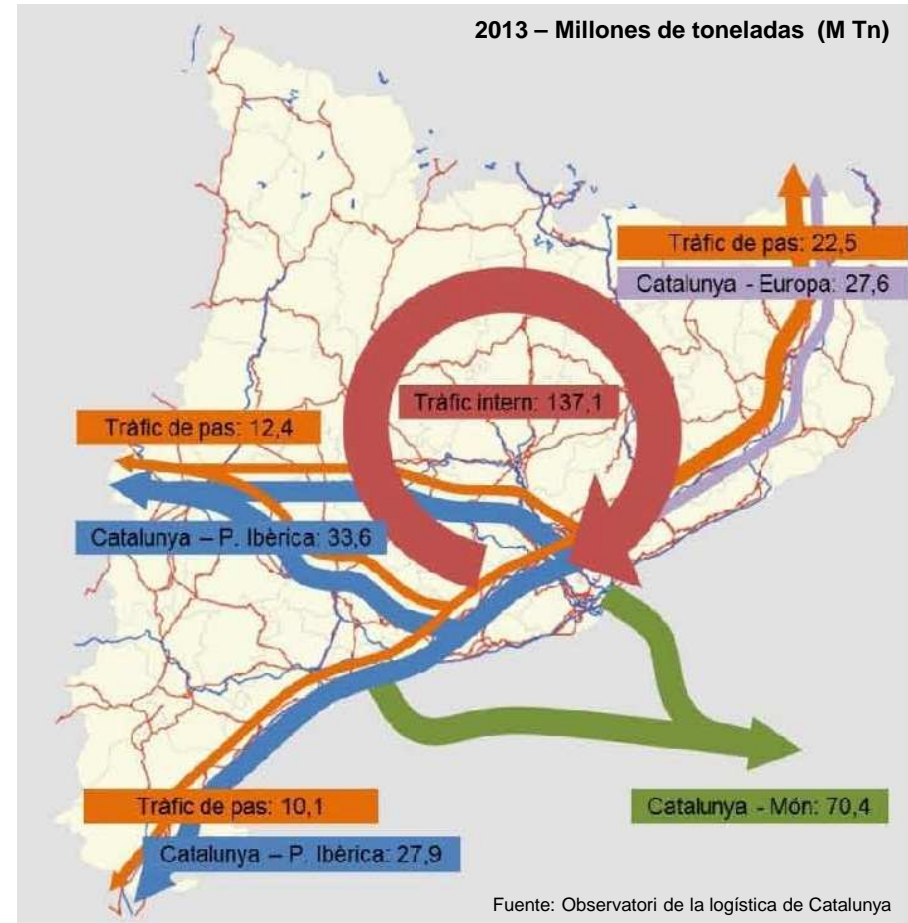
Cataluña constituye un **nodo de transporte y logística** de mercancías de primera magnitud porqué:

- Es un territorio de alta **producción** industrial
- Es un área de gran **consumo**
- Cuenta con dos de los **principales puertos** del Mediterráneo: Barcelona y Tarragona
- Es un **territorio de paso** natural entre el centro y este de la Península Ibérica y África / Ribera Sur Mediterránea hacia el centro de Europa.

Por todo ello, en 2013, el sistema de transporte y logístico en Cataluña movió:

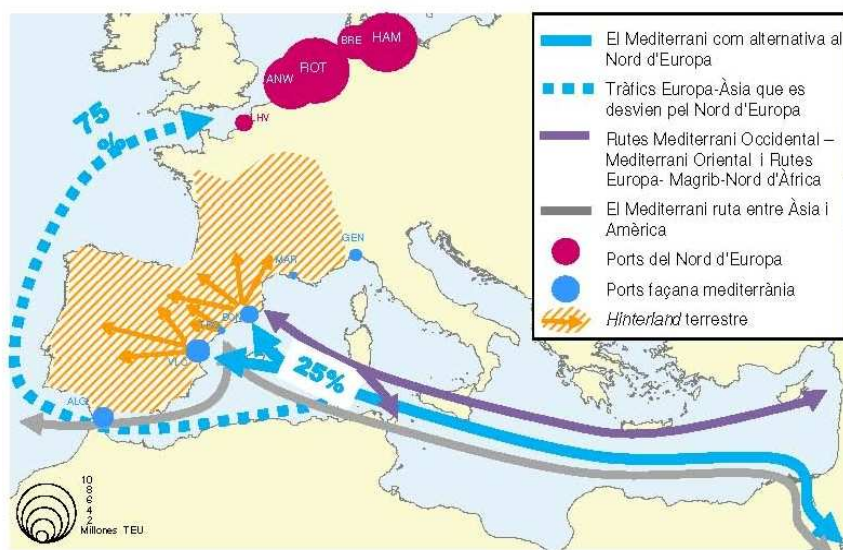
- 137 M Tn de **tráfico interno**,
- 89 M Tn de **tráfico exterior** (27,6 M Tn hacia el centro de Europa),
- 22,5 M Tn de **tráfico de paso** entre el centro y este de la Península Ibérica hacia Europa, y
- 70,4 M Tn a **través de sus puertos**
- 0,1 M Tn a través de sus aeropuertos

Y **lidera en España**, con un 24% en 2013 y creciendo, la oferta de superficie útil de almacén **logístico con más de 6 millones de m²**.

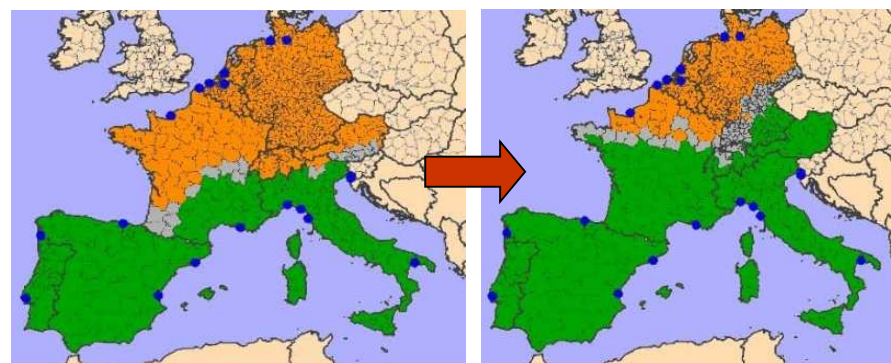


El Corredor del Mediterráneo... como puerta de entrada sur de Europa

- Los flujos marítimos mundiales han evolucionado y cuentan ahora mismo con su epicentro en el sudeste asiático. Así, frente a los 6 MTEU del flujo de mercancías atlántico entre América y Europa, el tráfico marítimo entre Asia - Europa que se canaliza por el Mar Mediterráneo movió un total de 20 MTEU en 2012.
- Sin embargo, los puertos Mediterráneos sólo captan actualmente un 25% de este tráfico, que se desvía mayoritariamente hacia los puertos tradicionales del atlántico, a pesar de que se ahorran 4 días en las rutas desde los puertos de Barcelona o Tarragona respecto los puertos del centro de Europa.
- La mejora de los accesos viarios y ferroviarios en los puertos de la fachada sur de Europa, con una localización óptima dentro de las rutas marítimas, y el desarrollo de la red transeuropea de transporte, en particular el Corredor Mediterráneo, permitirían mejorar los costes en tiempo y combustible y reducir las emisiones y el impacto del transporte de las mercancías entre Asia y el centro de Europa de forma muy significativa.



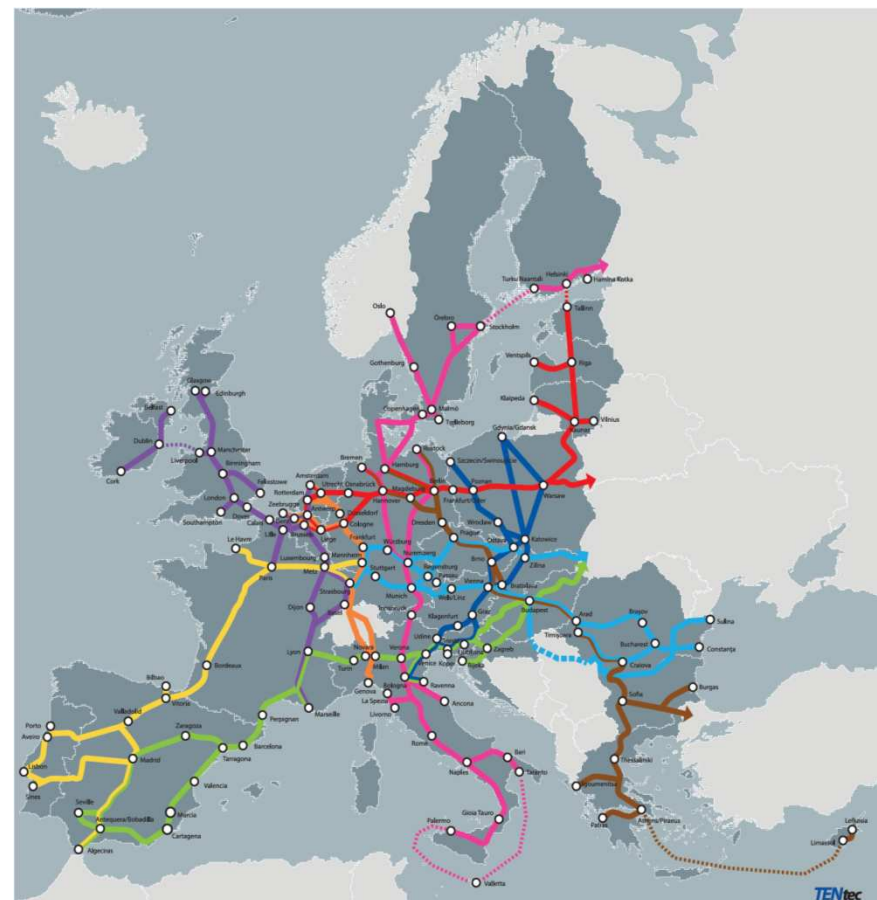
Aumento del área servida desde los puertos del Mediterráneo con menor consumo de CO₂ gracias al desarrollo de las redes de transporte transeuropeas



Fuente: Puerto de Barcelona

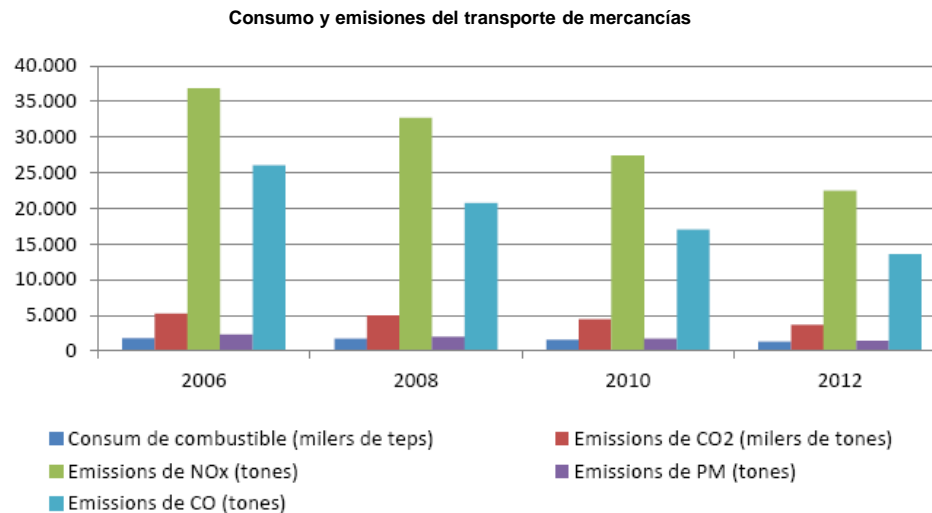
El Corredor del Mediterráneo... como eje prioritario europeo

- El Corredor Mediterráneo constituye, junto con los otros ocho corredores prioritarios, la red transeuropea básica de transportes.
- La red básica está formada por los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, que presentan valor añadido europeo. Se trata de una red multimodal y por lo tanto incluye todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y la información.
- El 95% del presupuesto europeo total disponible para la red transeuropea de transportes para el periodo 2014-2020 se destinará a financiar la red básica.
- Dentro de esta red básica los proyectos que contribuyen más al interés común y que por lo tanto recibirán porcentajes de cofinanciación más elevados son los relativos al ferrocarril (especialmente a la eliminación de cuellos de botella, a las secciones transfronterizas y a la interoperabilidad), a las plataformas logísticas, a los accesos a puertos y aeropuertos y a la promoción de las aplicaciones telemáticas para la mejora de la operación y seguridad del transporte, entre otros.



El Corredor del Mediterráneo... como promotor de la sostenibilidad y lucha contra el cambio climático

- La oferta de transporte debe contribuir a la creación de un sistema más sostenible que permita reducir las emisiones de contaminantes y de gases de efecto invernadero y cumplir así con los compromisos asumidos a nivel europeo.
- El Corredor Mediterráneo es el principal eje de transporte de Cataluña y de la Euroregión Arco Mediterráneo, representando cerca del 50% del tránsito total de mercancías del Estado español, y su implementación efectiva debería permitir un ahorro de 900.000 toneladas de CO2 al año, que representan el 6% de total de emisiones generadas por el sector transportes en Catalunya, así como una importante descongestión de las infraestructuras actuales.



Fuente: Observatori de la logística de Catalunya

Evolució 2006 - 2012	
Consum	-26%
CO2	-30%
NOx	-39%
PM	-39%
CO	-48%

2 Diagnosis

El sistema de transportes en Cataluña

En los últimos años se han producido importantes inversiones en infraestructuras en Cataluña, así como en el conjunto del estado español, que han cambiado la configuración general de la red de infraestructuras y en consecuencia el sistema de transporte.

Pese a ello, ha faltado una visión global e integradora que permitiese maximizar la eficiencia y vertebración de las intervenciones efectuadas, y no se han llevado a cabo algunas actuaciones estratégicas, especialmente aquellas dirigidas al desarrollo de las infraestructuras y servicios destinados al transporte de mercancías por ferrocarril.

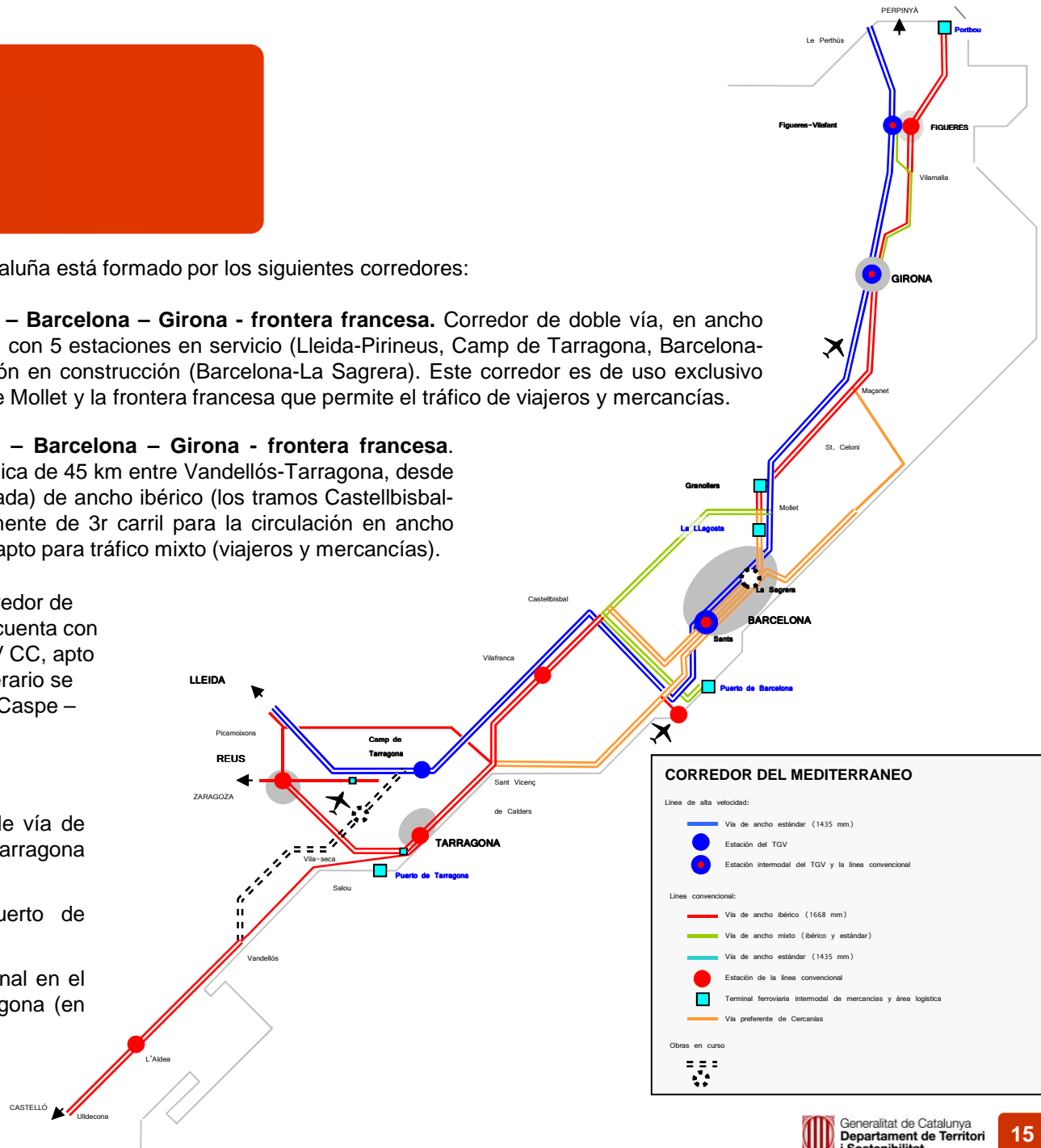
El diagnóstico infraestructural y operacional por modo, así como la situación de los servicios se explica a continuación.

Red ferroviaria

Situación actual

El **Corredor ferroviario del Mediterráneo** en Cataluña está formado por los siguientes corredores:

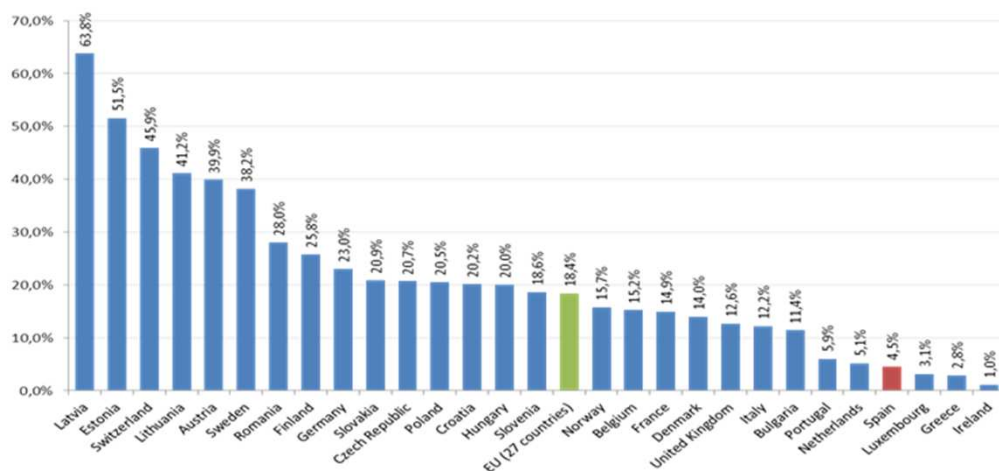
- Línea de alta velocidad Lleida – Tarragona – Barcelona – Girona - frontera francesa.** Corredor de doble vía, en ancho estándar europeo y electrificación a 25 kV CA, con 5 estaciones en servicio (Lleida-Pirineus, Camp de Tarragona, Barcelona-Sants, Girona, Figueres-Vilafant) y una estación en construcción (Barcelona-La Sagrera). Este corredor es de uso exclusivo para viajeros, salvo el tramo comprendido entre Mollet y la frontera francesa que permite el tráfico de viajeros y mercancías.
- Línea convencional Castellón – Tarragona – Barcelona – Girona - frontera francesa.** Corredor de doble vía (salvo el tramo de vía única de 45 km entre Vandellós-Tarragona, desde 2000 objeto de obras de duplicación no finalizada) de ancho ibérico (los tramos Castellbisbal-Mollet y Girona-Vilamalla disponen adicionalmente de 3r carril para la circulación en ancho estándar europeo) y electrificación a 3 kV CC, apto para tráfico mixto (viajeros y mercancías).
- Línea convencional Lleida – Tarragona.** Corredor de vía única (salvo el tramo Reus-Tarragona que cuenta con doble vía), ancho ibérico y electrificación a 3 kV CC, apto para tráfico de viajeros y mercancías. Este itinerario se complementa con la línea de vía única Reus – Caspe – Zaragoza.
- Ramales de conexión**
 - Acceso a los puertos de Barcelona (doble vía de ancho mixto, acceso provisional) y Tarragona (ancho ibérico).
 - Acceso a la Terminal T2 del Aeropuerto de Barcelona, en vía única de ancho ibérico.
 - Conexión de la LAV y la línea convencional en el ámbito de Figueres (en servicio) y Tarragona (en obras).



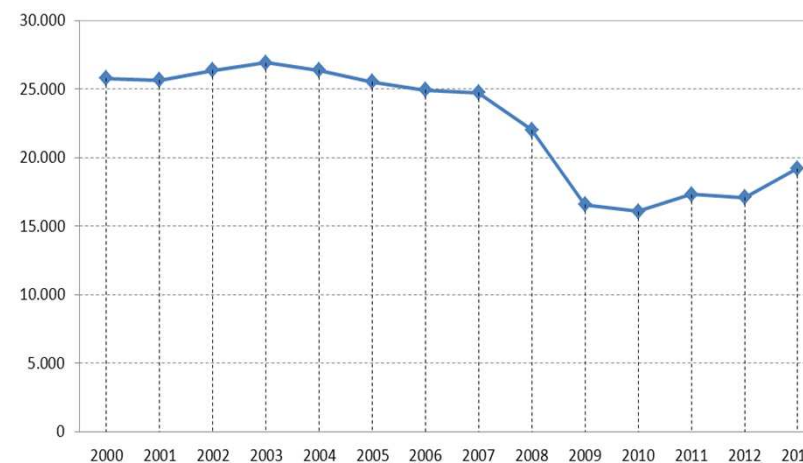
Red ferroviaria

Reparto modal de mercancías

- En el ámbito ferroviario, el gobierno español ha hecho un importante esfuerzo inversor en los últimos años para desarrollar la red de alta velocidad para el transporte de viajeros. Ello ha comportado que, en la actualidad, España sea el país de Europa con un mayor número de kilómetros de línea de alta velocidad.
- Pero, por lo que respecta al transporte de mercancías por ferrocarril, este sigue sufriendo hoy en día de una importante falta de competitividad que lo mantiene en una cuota del **3,7%** de utilización frente a la carretera y a la cola del resto de países en el contexto europeo.
- El tráfico de mercancías por ferrocarril en la Red Ferroviaria de Interés General ha sufrido un pronunciado descenso durante los últimos 7 años; algunos años se han registrado pérdidas de hasta el 35% respecto al volumen transportado en 2007, aunque son datos ha valorar dentro de un contexto generalizado de pérdidas debido a la crisis económica y el consiguiente descenso de la actividad productiva.



Cuota modal ferroviaria respecto al transporte terrestre

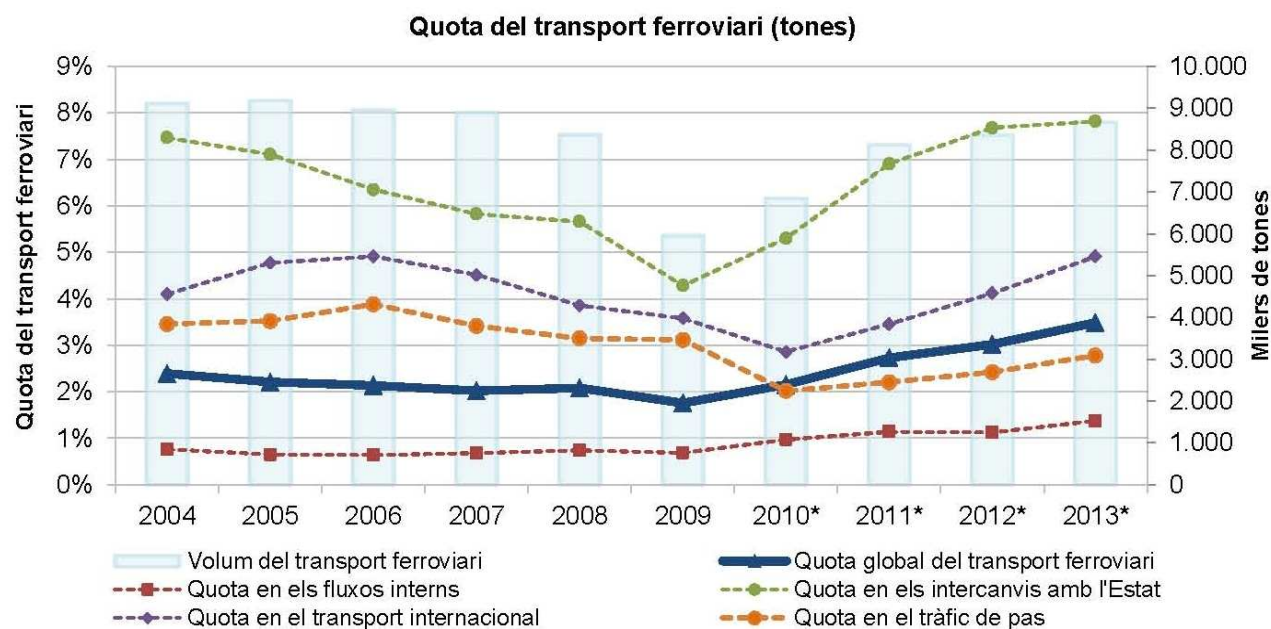


Toneladas transportadas (mT) per Renfe operadora

Red ferroviaria

Reparto modal de mercancías

- En 2013, se transportaron cerca de 9 millones de toneladas de mercancías por ferrocarril en Cataluña que, respecto a la media europea, representa una **escasa participación del ferrocarril**, tan sólo un **3,5% de cuota** del transporte terrestre, canalizando la carretera al 96,5% restante.
- Por tipo de tráfico, cabe destacar que si bien en los flujos entre Cataluña y el resto del Estado español se alcanzaron cuotas cercanas al 8%, valor en todo caso mejorable, en los flujos entre Cataluña y el centro de Europa y en los flujos de paso por Cataluña tan sólo se alcanzas cuotas cercanas al 5% y 3% respectivamente, por el **problemas de capacidad, interoperabilidad e intermodalidad**.



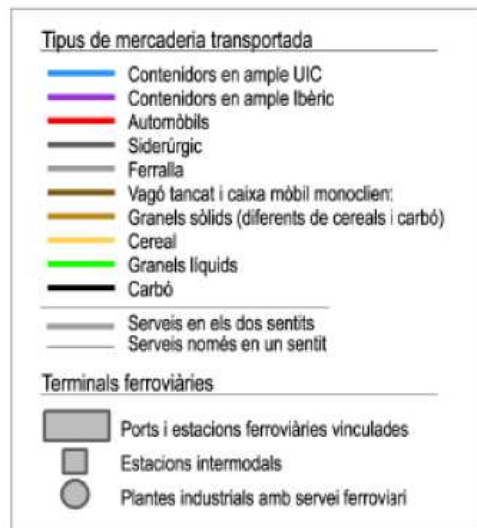
Fuente: Observatori de la logística de Catalunya

Red ferroviaria. Mercancías

Servicios actuales

Destacan la preponderancia de los flujos internos en el eje Lleida/Zaragoza/Madrid frente a los flujos mediterráneos transfronterizos y hacia el sur

Tipologías de servicios de mercancías por ferrocarril y por tipos de mercancías transportadas



Vía ancho ibérico: 20 expediciones / día laborable y sentido



Vía ancho ibérico: 14 expediciones / día laborable y sentido

Vía ancho estándar: 2-3 expediciones / día laborable y sentido

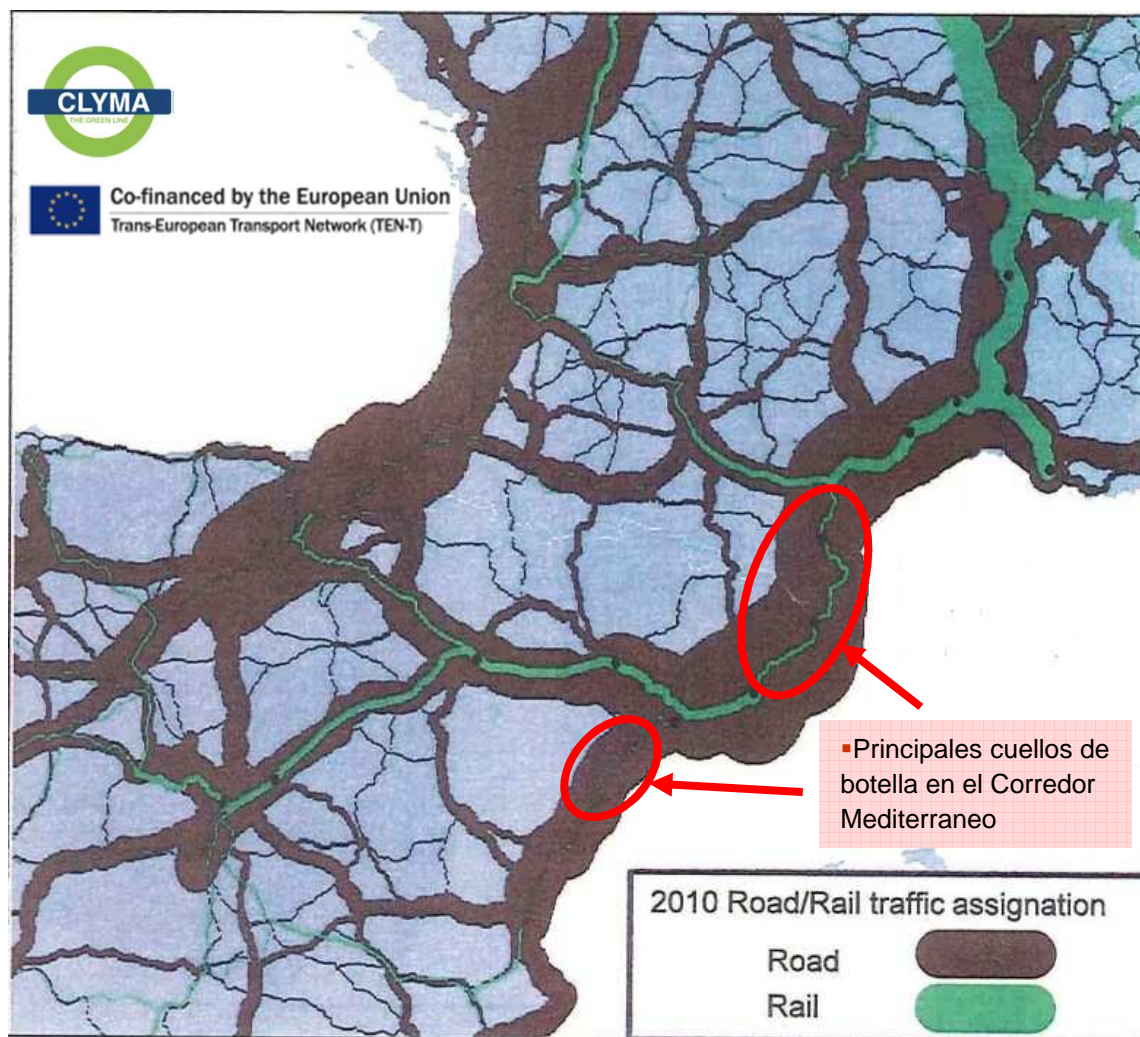
Vía ancho ibérico: 7 expediciones / día laborable y sentido

Red ferroviaria

Déficits principales

El Corredor Mediterráneo en Cataluña presenta, por tanto, **diferentes cuellos de botella** que dificultan su óptimo desarrollo y máximo aprovechamiento en la canalización de los importantes flujos de transporte de mercancías por ferrocarril en Cataluña, y que están relacionados con:

- La **capacidad** de la **infraestructura**.
- La **capacidad operacional** y de **mercado**.
- La **interoperabilidad**, en especial la transfronteriza.
- La **intermodalidad** entre los diferentes modos de transporte

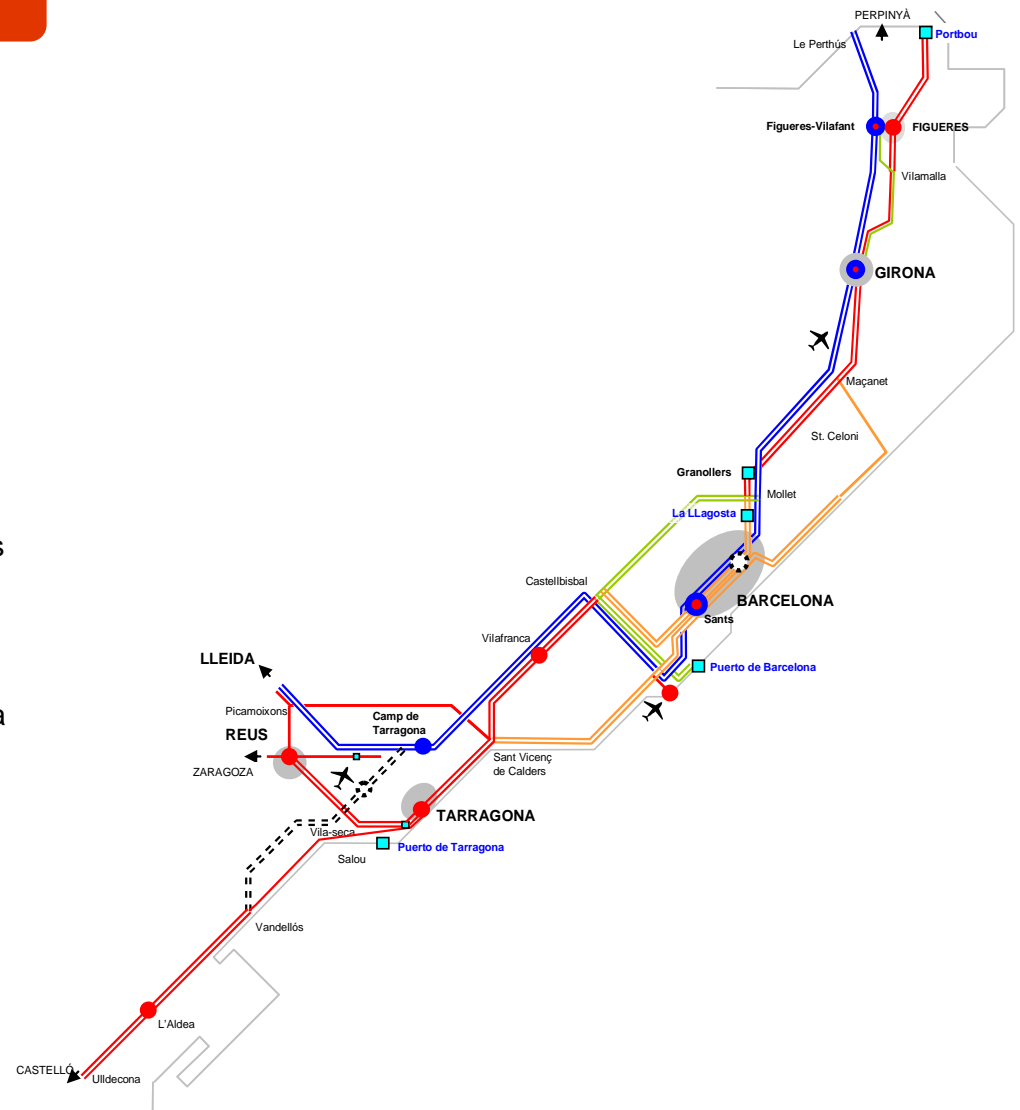


Red ferroviaria

Déficits de capacidad infraestructurales

Entre los cuellos de botella relacionados con la capacidad de las infraestructuras cabe destacar:

- El tramo entre **Vandellós y Tarragona**, con importantes circulaciones de viajeros, cuenta actualmente con un trazado **en vía única y pasos a nivel** en las zonas urbanas, que limita la capacidad de todo el corredor entre Tarragona y Castellón. Este tramo se encuentra en obras de ejecución de un nuevo trazado en vía doble, previsto para 2015.
- **Limitaciones de capacidad en las áreas metropolitanas**, especialmente la de Barcelona, por la interacción con los tráficos de cercanías, especialmente significativos en **Martorell** (donde esta previsto acometer una variante).
- **Limitaciones de la línea de alta velocidad** que, aún siendo una infraestructura nueva, no se pensó **para el transporte de mercancías**.
- A más largo plazo, **limitaciones de capacidad por saturación general de la red ferroviaria**, que obligará a ejecutar en un futuro inmediato nuevos corredores o adaptar los ya existentes, como las nuevas líneas convencionales Sant Vicenç-Martorell y Mollet del Vallès-St. Celoni, o la nueva línea de AV Castellón-Tarragona.



Red ferroviaria de mercancías

Déficits operacionales



- Dificultad operativa para el desarrollo del tráfico de mercancías por las diferencias de ancho, electrificación y sistemas de señalización entre las redes convencionales y de alta capacidad.
- Disponibilidad de material móvil escasa y en manos de un único operador
- Aspectos legales y administrativos poco favorables, destacando:
 - En el transporte intermodal no hay una referencia legal única.
 - Los diferentes modos de transporte tienen diferente normativa, contratos, arbitrajes e indemnizaciones.
 - Excesivos plazos para las certificaciones / homologaciones para operar en una línea
- Disponibilidad de surcos poco favorable para el tráfico de mercancías.
- Limitación de la capacidad de la líneas en horario nocturno por los trabajos de mantenimiento
- Disposición horarias de terminales no acorde con las necesidades del servicio.

Fuente:



Red ferroviaria de mercancía

Déficits de mercado



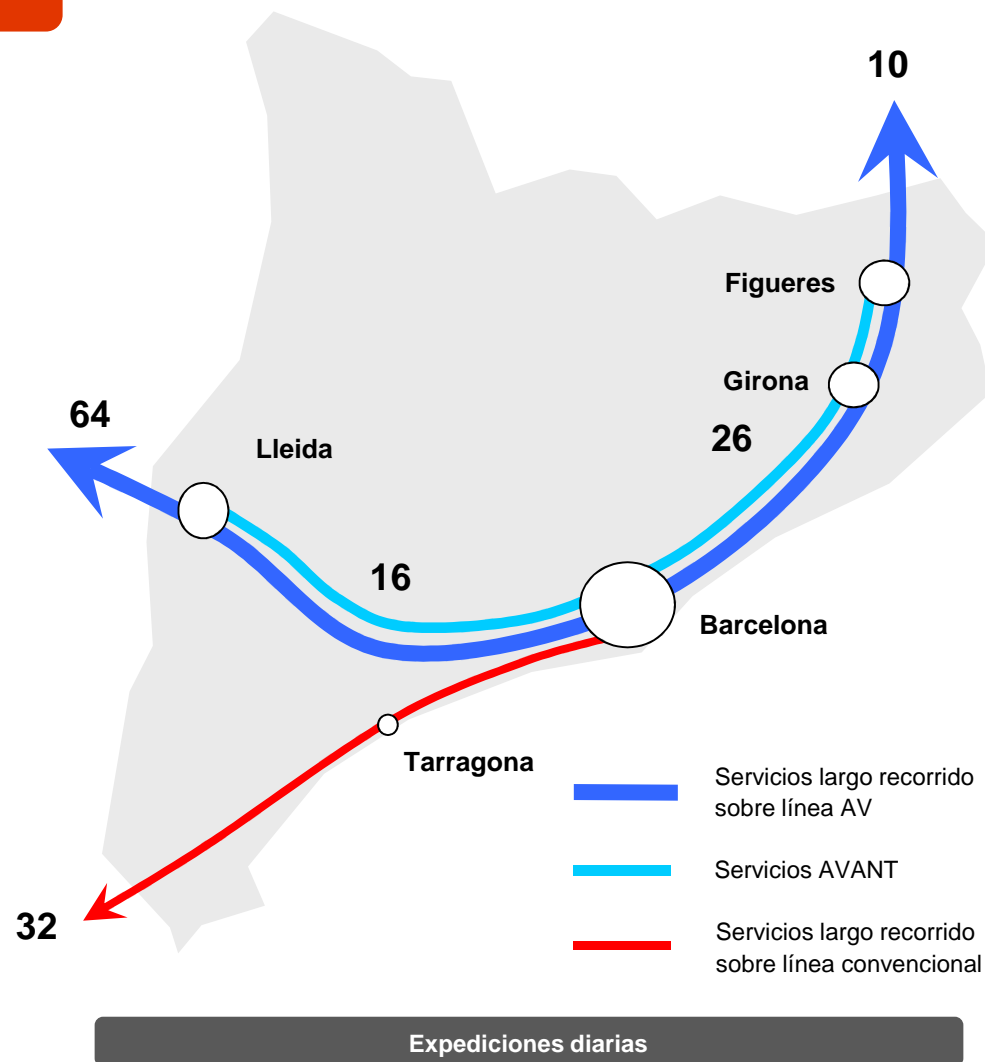
- La dificultad de operar trenes de 750 metros, que permitan una mínima viabilidad económica y competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril, frena la captación de nueva demanda.
- Liberalización no efectiva los servicios ferroviarios de mercancías
- Inexistencia de operadores integrales con una buena oferta intermodal.
- Elevados costes operativos de la línea de alta velocidad que limitan la competitividad frente a la carretera:
 - Precio del canon del túnel del Perthus (TP Ferro)
 - Precio de la doble tracción necesaria por los tramos de mayor pendiente de la infraestructura
 - Costes de tracción elevados en Francia
 - Costes de producción o adaptación de material móvil de ancho ibérico para circular en UIC.
- Falta de dimensión del mercado, que limita los proveedores y en general los actores que deberían impulsar el libre mercado sectorial .

Fuente:



Red ferroviaria. Viajeros. Alta velocidad

- Actualmente hay **4,5 M viajeros al año en servicios AVE** de conexión con el resto de España (0,2 M en el corredor Figueres – Madrid y 3'7 M en el corredor Barcelona – Madrid y 0,6 en los corredores Barcelona – Sevilla y Barcelona - Málaga). Además otros 0,2 M viajeros utilizan el AVE para realizar desplazamientos internos en Cataluña. Los que utilizan los servicios AVANT (media distancia de velocidad alta) en Cataluña son 1,4 M viajeros al año (0,9 M en el corredor Figueres – Barcelona y 0,5 M en el corredor Barcelona – Lleida).
- La línea Barcelona – Madrid es la de mayor ocupación y la más rentable del corredor ferroviario de alta velocidad.
- La red de alta velocidad conecta de forma eficiente las principales ciudades de Cataluña, a excepción de Tarragona que resulta penalizada mientras no se completen las obras del Corredor Mediterráneo en el tramo Tarragona-Vandellós.



Red ferroviaria. Viajeros

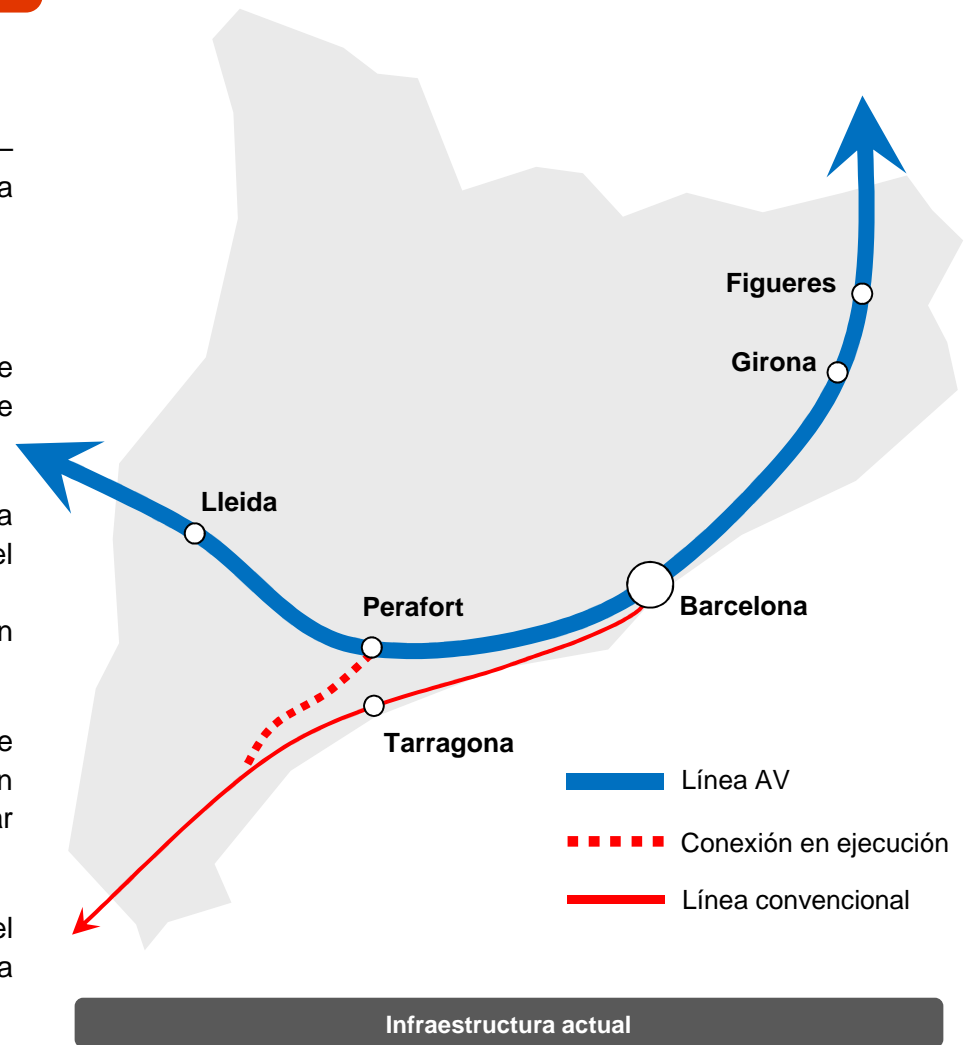
Red de alta velocidad o altas prestaciones

En servicio

- Corredor de alta velocidad Figueres - Girona – Barcelona – Lleida – Zaragoza – Madrid – Sevilla / Málaga (con una demanda anual de 4,7 M viajeros)

Pendiente

- Finalización de importantes estaciones intermodales que garanticen la interconexión con las redes de transporte metropolitanas, como la estación de La Sagrera (Barcelona).
- La mejorar de la conexión con Valencia que, estando a una distancia similar de Barcelona que Zaragoza (~350 km), implica el doble de tiempo de viaje. La conexión con el Corredor Mediterráneo se hace actualmente en vía única y red convencional. Esta actuación está en ejecución.
- La conexión de la red de alta velocidad y la convencional, de manera que importantes ciudades como Tarragona y Reus, con un valor estratégico equiparable al de Lleida y Girona, puedan contar también con servicios de altas prestaciones ferroviarias.
- La intermodalidad con los principales aeropuertos (Barcelona el Prat, Girona i Reus) pese a que las nuevas líneas de alta velocidad se encuentran a poca distancia.



Red ferroviaria

Déficits de interoperabilidad

En estos momentos no es posible la circulación de trenes de pasajeros ni mercancías en ancho UIC a lo largo de todo el corredor del Mediterráneo en Cataluña.

- Los encaminamientos de mercancías desde el sur y centro peninsular únicamente pueden realizarse en ancho ibérico y es necesario realizar el cambio de ancho en frontera.
- Están en ejecución actuaciones para la conversión de estos tramos a ancho mixto (3er hilo) con la implementación de los sistemas de seguridad y señalización ERTMS, prioritariamente en Tarragona – Martorell y Tarragona - Valencia para el período 2015-2016.
- Los encaminamientos entre Barcelona y la frontera en ancho UIC tan sólo pueden realizarse por la nueva línea de alta velocidad, que cuenta con las limitaciones siguientes para el tráfico de mercancías:
 - Potencia eléctrica limitada
 - Número y longitud máxima de los apartaderos
 - Dificultad técnica de cruce de trenes de mercancías y trenes de viajeros en los túneles
 - Gálibo máximo de los trenes limitado, especialmente para la circulación de trenes de autopista ferroviaria
 - Rampa de 18 ‰ en los túneles del Perthus, Girona y Montmeló.



Red ferroviaria

Déficits de interoperabilidad

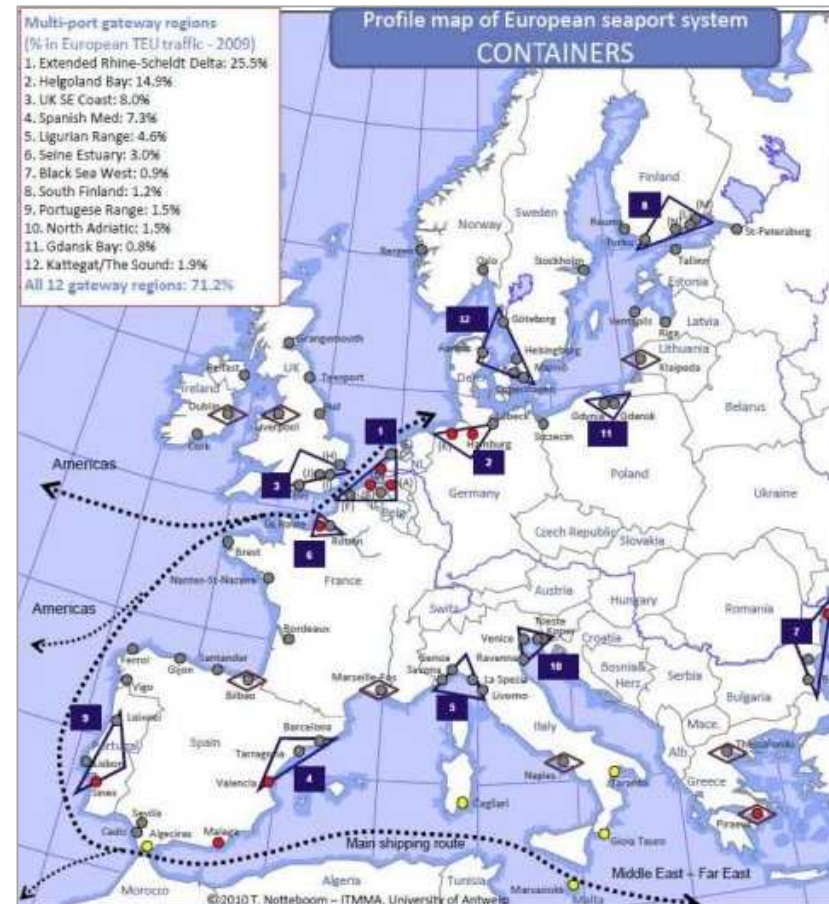
- Diferentes tensiones eléctricas y sistemas de señalización y comunicación que obligan a disponer de material móvil adaptado que encarece notablemente el transporte de viajeros y mercancías en las relaciones hacia el centro de Europa.
- Necesidad de cambiar de locomotora y conductor en la sección fronteriza para el tráfico de mercancías.



Terminal transfronteriza de Port-bou

Puertos

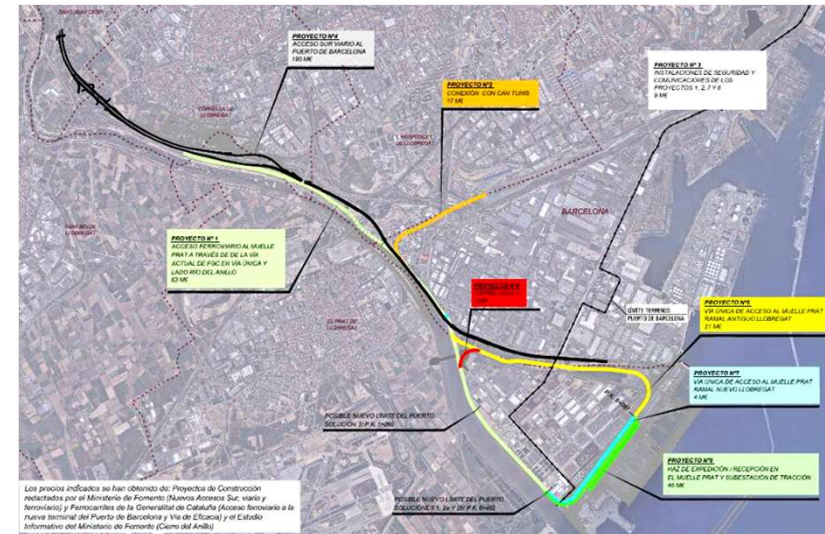
- Los puertos de Barcelona y Tarragona han sido objeto de importantes inversiones en los últimos años, que se han traducido en un importante crecimiento de su actividad y área de influencia (hinterland). No obstante, para completar la conectividad terrestre de estas infraestructuras y obtener la máxima rentabilidad de las actuaciones ejecutadas, es necesario implementar los accesos viarios y ferroviarios pendientes.
- Cabe destacar que tanto el Puerto de Barcelona como el de Tarragona son puertos incluidos en la red básica de transportes transeuropea y que por lo tanto son elegibles para la cofinanciación de inversiones en el programa de redes transeuropeas.



Puertos

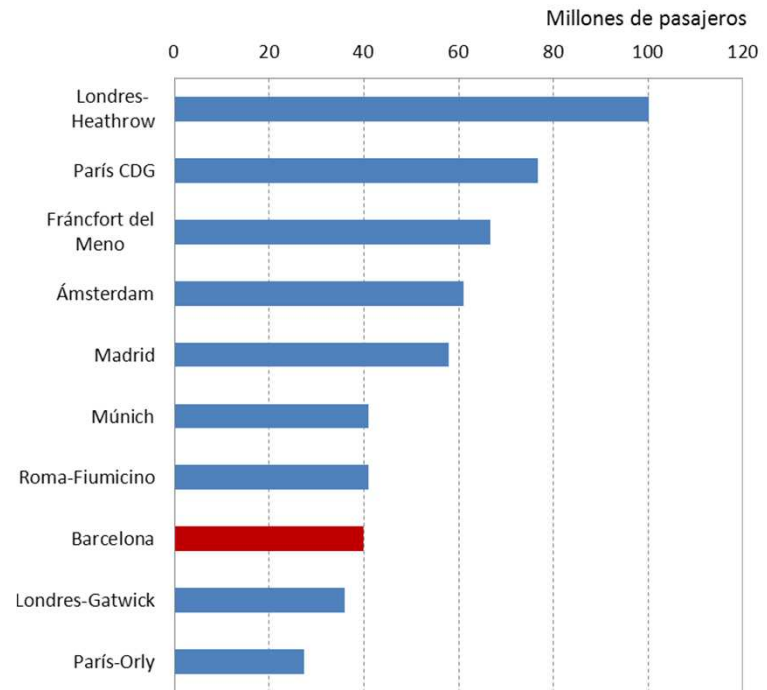
Accesos viarios y ferroviarios

- En el Puerto de Barcelona es necesario construir los accesos ferroviarios a la nueva terminal de mercancías (Muelle Prat) y a la nueva terminal prevista en el antiguo lecho del río Llobregat, que conectará con la red ferroviaria y terminales ya existentes (Can Tunis).
- El nuevo acceso viario al Puerto de Barcelona consistirá en una autovía de conexión directa con las vías de la red transeuropea (B-23 y B-10), que en estos momentos se realiza por vías urbanas.
- La actuación pendiente en el Puerto de Tarragona consistirá en unir las terminales ferroviarias de carga/descarga del ámbito sur del puerto con la terminal ferroviaria existente sobre la línea convencional entre Tarragona y Vila-seca, que también se remodela para permitir la expedición/recepción de trenes en composiciones de 750 m de longitud.



Aeropuertos

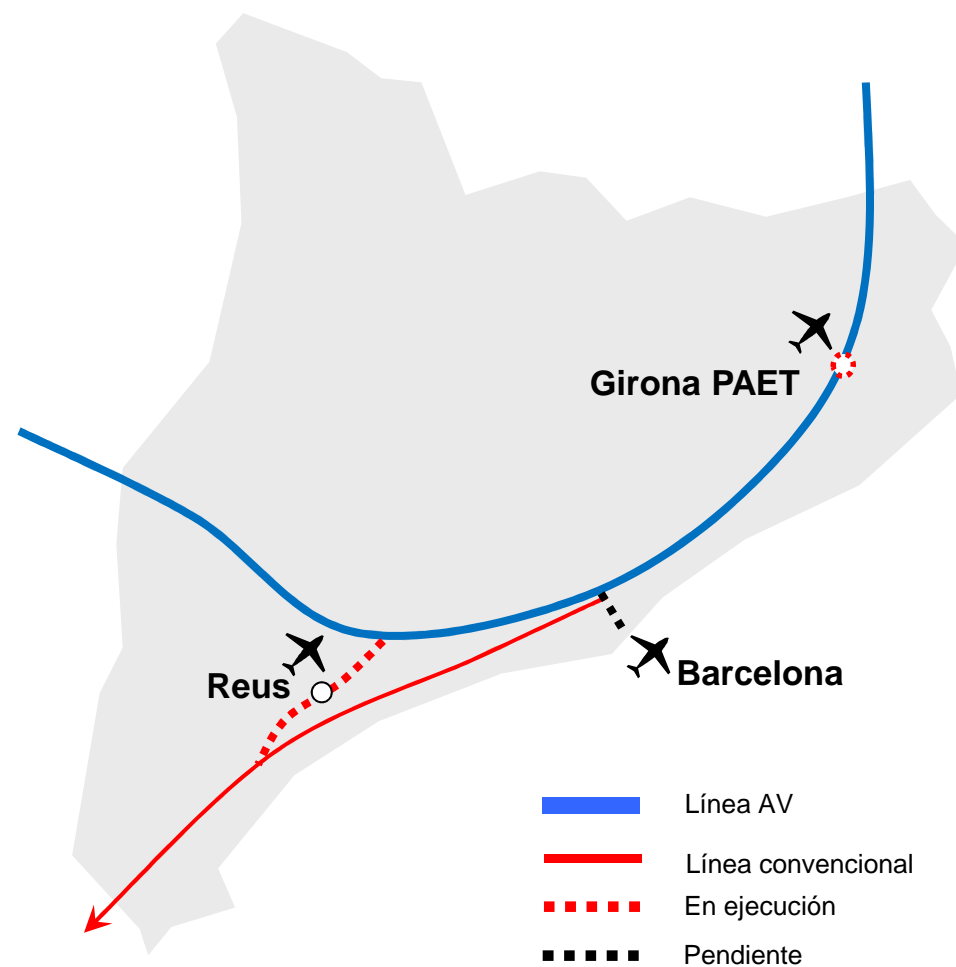
- El sistema aeroportuario catalán incluye un aeropuerto considerado prioritario por la política europea de transportes, el de Barcelona-el Prat, en creciente evolución en número de pasajeros que ya lo sitúan como el 7º de Europa. En 2013 superó los 35 Mpax /año aproximándose a los valores de Roma-Fiumicino.
- En las proximidades de Barcelona también cabe destacar los aeropuertos pertenecientes a la red global transeuropea de Girona, con 2,7 Mpax./año en 2013 pero que ha llegado a alcanzar los 5Mpax./año y el de Reus/Tarragona, con 1 Mpax./año.



Tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos europeos (2013)

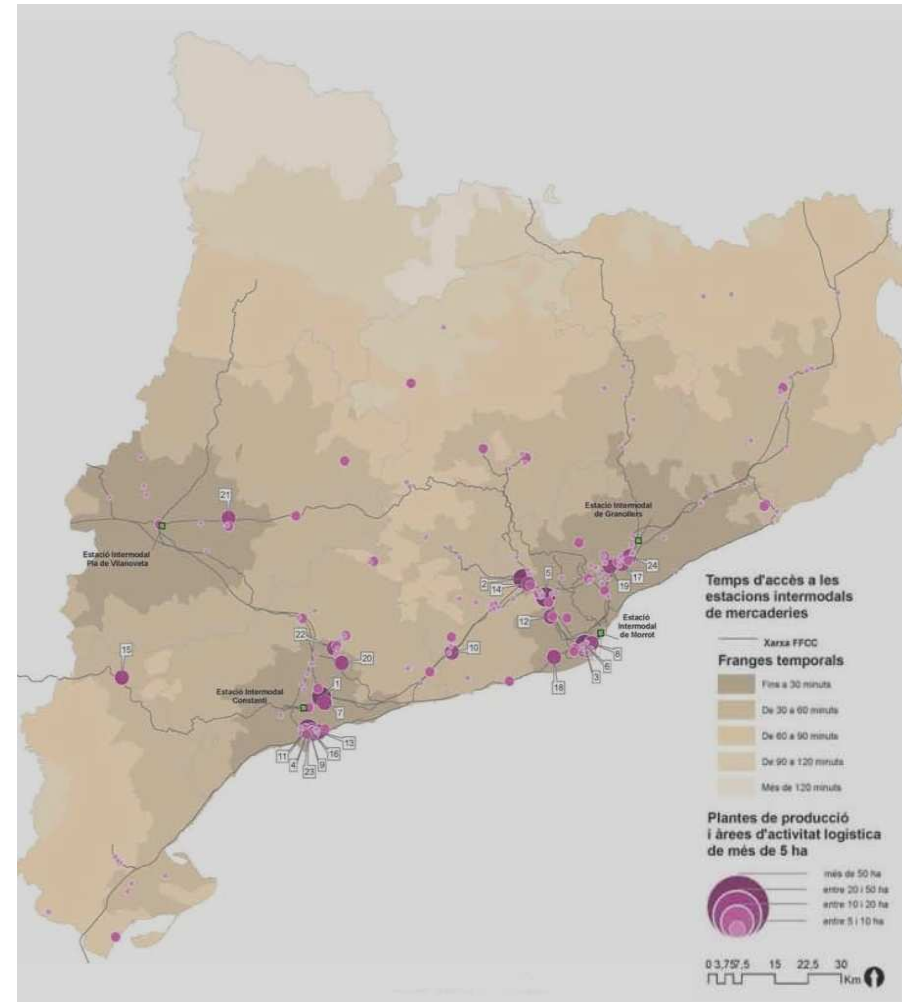
Aeropuertos Accesos ferroviarios

- Igual que en el caso de los puertos prioritarios, los principales aeropuertos comerciales catalanes están desarrollados infraestructuralmente pero carecen de accesos ferroviarios adecuados para garantizar su competitividad y intermodalidad.
- El aeropuerto de Barcelona-el Prat requiere de una nueva interconexión ferroviaria entre la nueva terminal (T1) y la red de altas prestaciones y convencional.
- Actualmente está en fase de proyecto una estación en el puesto de avance y estacionamiento de trenes de Girona, a la altura del aeropuerto de Girona.
- El Aeropuerto de Reus, una vez finalizadas las obras del tramo Vandellós-Tarragona, dispondrá de una estación de la red ferroviaria de altas prestaciones en sus inmediaciones.



Terminales logísticas

- Las terminales logísticas intermodales son, junto con las ciudades, los nodos de la red de transporte que aseguran la existencia de servicios ligados al transporte de mercancías. Por ello los accesos de estas terminales a la red principal de transporte deben asegurarse para garantizar que el desarrollo del sistema de transporte repercute en el crecimiento socioeconómico de un territorio.
- En el caso del transporte ferroviario los accesos a terminales públicas y privadas son aun hoy en día aspectos pendientes, siendo una de las principales causas por la que el transporte de mercancías en este modo es tan poco representativo.
- En 2012, el 71% de las grandes plantas industriales de Cataluña tienen una localización favorable al uso del ferrocarril en servicios intermodales, en el entorno metropolitano de Barcelona y de Tarragona, aunque la falta de conexiones directas en ancho UIC y la capacidad y el servicio que ofrecen las actuales terminales intermodales no es el más adecuado para dar respuesta a sus necesidades.



Terminales logísticas de transporte terrestre

Junto con las terminales intermodales ligadas a los puertos de Barcelona y Tarragona, a lo largo del corredor ferroviario del Mediterráneo se prevé el despliegue o desarrollo de otras terminales logísticas asociadas al transporte ferroviario –viario, con diferentes fórmulas de financiación de acuerdo con su titularidad y funcionalidad:

- La terminal de l'Empordà que pertenece a la red transeuropea de transportes, es transfronteriza y recibió una subvención europea para los estudios de viabilidad y posterior desarrollo de la colaboración público-privada, actualmente en redacción.
- La terminal del Vallés (la Llagosta) para la remodelación de la actual terminal ferroviaria y la construcción de los enlaces de acceso desde la línea de alta velocidad.
- La terminal de BASF en el puerto de Tarragona, privada pero de uso abierto y situada en el polígono petroquímico.
- La terminal del Penedès en la confluencia de los corredores ibérico y mediterráneo.

Así mismo, son necesarias actuaciones para dotar de accesibilidad ferroviaria en ancho UIC a los principales centros de producción industrial localizados a lo largo del Corredor.



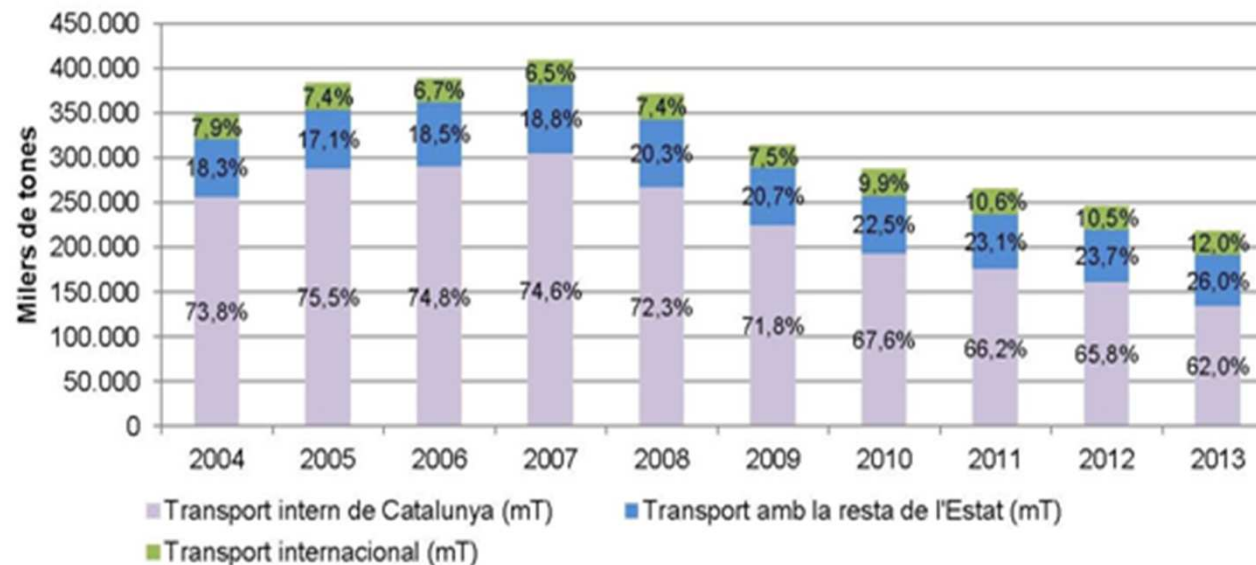
Red viaria

La red viaria de alta capacidad catalana contabiliza 1.645 km en 2013, un 14% del conjunto de la red viaria de Cataluña, 967 km de los cuales pertenecen a la red transeuropea que representa casi un 10% de la red con un total de 1.171 km.



Red viaria

- La red viaria de alta capacidad catalana está desarrollada pero presenta importantes congestiones y falta de continuidad en determinados puntos, sobretodo debido al fuerte tráfico de pesados que circulan entre Cataluña y otros puntos de la península ibérica y Europa.
- Además existe una falta de modelo común sobre la gestión y tarificación del uso de vías de alta capacidad en Cataluña y España.



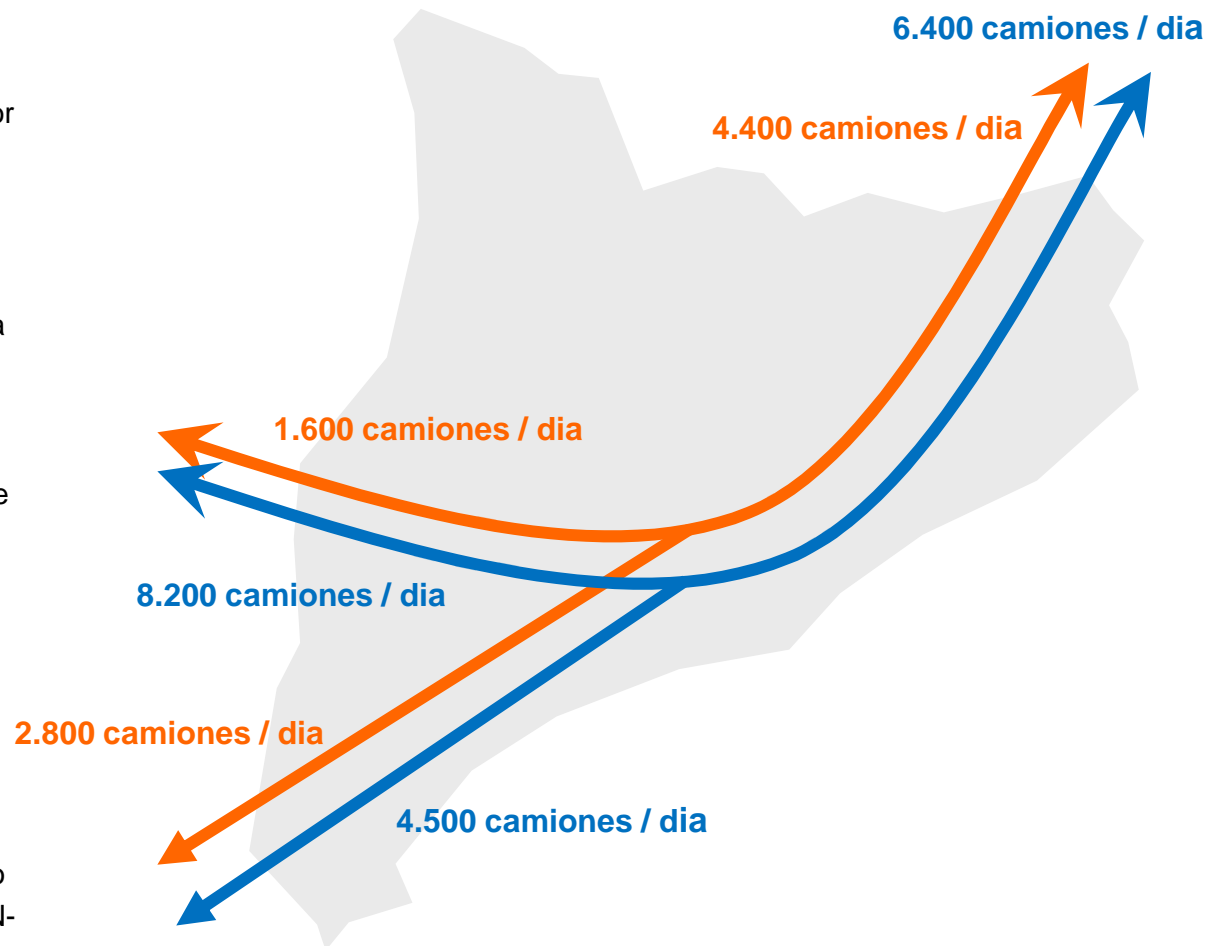
Tipología de flujos del transporte viario el 2013. Fuente: Observatorio de la Logística de Catalunya

Red viaria

Déficits infraestructurales

Las principales actuaciones viarias que inciden directamente en la capacidad del corredor para facilitar los flujos de mercancías en el transporte por carretera son:

- Obras de mejora, ampliación y construcción de variantes en la N-II / A2 en el ámbito de Girona, en concreto el tramo Tordera – frontera francesa (actualmente en obras Maçanet de la Selva – Sils).
- La A7 Vandellós – Castellón, entre la nuclear de Vandellós y el límite con la Comunidad Valenciana.
- La A27 entre el Morell y Montblanc, como alternativa a la actual N-240.
- Actuaciones de gestión del tráfico de camiones en corredores con carreteras convencionales saturadas y autopistas infrautilizadas. Es el caso de la N-II/AP-7 en las comarcas de Girona y la N-340/AP-2 entre Tarragona y Lleida.



Nodo urbano de Barcelona

- El eje de la AP-7 / B-30 es el principal eje viario del Corredor Mediterráneo, a su paso por la región metropolitana, con una importante circulación de vehículos ligeros y una IMD de vehículos pesados superior a 20.000.

Sobre esta vía, no obstante, se canalizan muchas de las relaciones internas del ámbito metropolitano del Vallés. Se requiere, por tanto, una vía de by-pass del eje AP-7 / B-30 para este conjunto de relaciones que constituya la Ronda del Vallés. Por ello, se ha iniciado la construcción del Cuarto Cinturón o B-40, aún con algunos tramos pendiente de completar.

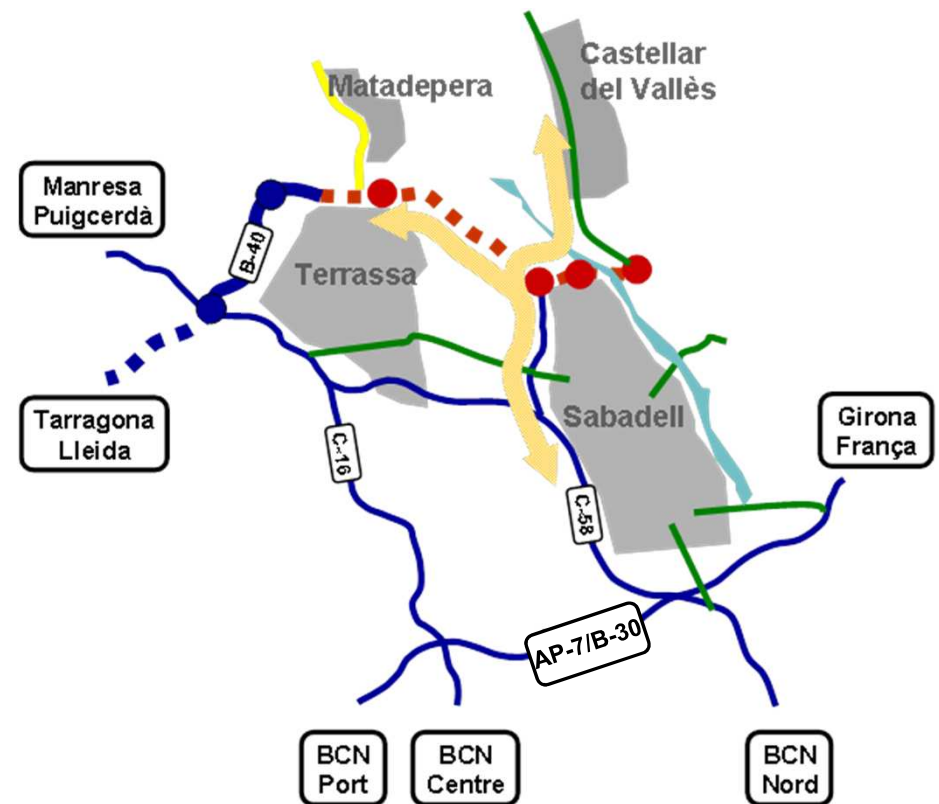
- A nivel ferroviario, cabe destacar actuaciones de mejora de estaciones.

Pendientes:

- Finalización de la B-40 para contribuir a la especialización de la B-30 para el tráfico de paso.

- Finalización de las obras de la estación de alta velocidad de la Sagrera (intercambiador que incluye la construcción de un equipamiento de una gran terminal para autobuses).

- Remodelación de la estación de autobuses de Sants y ampliación del vestíbulo para los servicios de alta velocidad.



3 Objetivos y proyectos estratégicos

Objetivos

El objetivo general del desarrollo del Corredor Mediterráneo es disponer de una red de transporte **SOSTENIBLE, EFICIENTE Y SEGURA**. Esta misión condiciona la toma de decisiones estratégicas y se persigue de manera directa o **transversal** en todas las actuaciones que de él se derivan.

Los **objetivos** específicos de desarrollo del Corredor Mediterráneo son:

I.- Capacidad

Dotar de la capacidad necesaria a la red de infraestructuras, mediante la **eliminación de cuellos de botella** existentes y la creación de los **enlaces de infraestructuras que faltan**.

II.- Interoperabilidad

Garantizar que cualquier operador ferroviario tenga acceso a la red ferroviaria catalana del mismo modo que lo tiene en el resto de **Europa** con unos **estándares homogéneos**.

III.- Intermodalidad

Garantizar la **articulación entre los diferentes modos de transporte** del Corredor Mediterráneo y una conexión fluida entre los nodos y los arcos que lo conforman.

Proyectos estratégicos

Objetivo

- 1 Eliminar los principales cuellos de botella actuales, en términos de capacidad, de las infraestructuras ferroviarias del Corredor Mediterráneo
- 2 Eliminar los principales cuellos de botella actuales, en términos de capacidad y mejora de la gestión, de las infraestructuras viarias del Corredor Mediterráneo
- 3 Adaptar el Corredor Mediterráneo a los estándares técnicos de interoperabilidad infraestructurales
- 4 Eliminar los cuellos de botella no infraestructurales que obstaculizan los flujos de transporte de mercancías
- 5 Dotar a los puertos de Barcelona y Tarragona, básicos del Corredor Mediterráneo, de las conexiones ferroviarias y viarias de instalaciones logísticas necesarias para asegurar su intermodalidad y competitividad
- 6 Implementar las terminales logísticas terrestres estratégicas y sus conexiones a los arcos de la red básica
- 7 Conectar los principales aeropuertos del territorio a la red ferroviaria de alta velocidad
- 8 Implementar las infraestructuras de transporte necesarias en el nodo urbano básico de la Región Metropolitana de Barcelona para asegurar su conectividad intermodal

I.- Capacidad

II.- Interoperabilidad

III.- Intermodalidad

Objetivo I. Capacidad

1 Eliminar los principales cuellos de botella actuales, en términos de capacidad, de las infraestructuras ferroviarias del Corredor Mediterráneo

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETIVO
<ul style="list-style-type: none">X1. Nuevo corredor Vandellós - Camp de Tarragona	Corredor de unos 44 km con vía doble de ancho estándar europeo y velocidad de 200 km/h, apto para viajeros y mercancías	Eliminar el cuello de botella existente, en capacidad, tiempo de viaje y seguridad en la línea convencional entre Castelló y Tarragona, y dotar a esta línea de conexión con la LAV para el encaminamiento de servicios de viajeros
<ul style="list-style-type: none">X4. Variante de Martorell	Nueva línea ferroviaria entre Martorell y Castellbisbal con un nuevo túnel urbano y una nueva estación en Martorell	Resolver los problemas de saturación de este tramo, segregando en 2 corredores independientes el tráfico de cercanías (viajeros) del tráfico de mercancías
<ul style="list-style-type: none">M4. Rehabilitación línea Reus – Roda de Barà	Rehabilitación de la antigua línea convencional de una sola vía	Dotar de un corredor exclusivo para mercancías en el ámbito de Tarragona, donde confluye el corredor hacia el interior de la península y el corredor mediterráneo, que de salida también al tráfico generado en el ámbito de Tarragona (puerto y factorías)

Objetivo I. Capacidad

2 Eliminar los principales cuellos de botella actuales, en términos de capacidad y mejora de la gestión, de las infraestructuras viarias del Corredor Mediterráneo

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETIVO
<ul style="list-style-type: none">V2. N-II / A-2 Ámbito de Girona	Desdoblamiento de la N-II de Tordera a Fornells de la Selva y de Vilademuls a la frontera francesa	Aumentar la capacidad del corredor en el ámbito de Girona, mejorar la seguridad viaria y mejorar la conexión intermodal
<ul style="list-style-type: none">V3. Autovia A-7 Vandellós - Castelló	Nueva autovía entre la central nuclear de Vandellós y el límite con la Comunitat Valenciana	Aumentar la capacidad de la red viaria en el ámbito de Tarragona dando continuidad al eje viario A-7 hacia el sur
<ul style="list-style-type: none">V5. Autovia A-27. Tram El Morell - Montblanc	Tramo de autovía entre Tarragona y Montblanc	Aumentar la capacidad del corredor en el ámbito de Tarragona en su conexión hacia el interior de la península y el corredor Atlántico
<ul style="list-style-type: none">V6. Mejora de la gestión de los corredores viarios para uso de mercancías	Mejora de la gestión del tráfico de mercancías en los corredores viarios Tarragona – Barcelona y Lleida – Tarragona	Distribuir de forma más eficiente el tráfico de mercancías en estos corredores para optimizar su capacidad y mejorar la seguridad viaria

Objetivo II. Interoperabilidad

3 Adaptar el Corredor Mediterráneo a los estándares técnicos de interoperabilidad infraestructurales

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETIVO
<ul style="list-style-type: none">▪ X3. Conexión LC-LAV en el Penedés	Nuevos ramales para conectar la línea convencional y la línea de alta velocidad en el ámbito de Vilafranca del Penedès	Mejorar el tiempo de viaje de servicios regionales y la intermodalidad entre los servicios de la LAV y los de ámbito local.
<ul style="list-style-type: none">▪ M1. Implantación ancho estándar Castelló - Vandellós	Conversión de una vía al ancho estándar europeo y la otra al ancho mixto, así como la conversión a ancho mixto del ramal a Tortosa	
<ul style="list-style-type: none">▪ M2. Implantación 3r hilo Reus - Vila-seca	Conversión al ancho mixto de las dos vías	
<ul style="list-style-type: none">▪ M3. Implantación 3r hilo Vila-seca - Nudo de Castellbisbal	Conversión al ancho mixto de las dos vías	
<ul style="list-style-type: none">▪ M5. Implantación 3r hilo Vilamalla - Portbou	Conversión al ancho mixto en una de las dos vías	
<ul style="list-style-type: none">▪ M6. Implantación 3r hilo Zaragoza- Lérida-Tarragona	Conversión al ancho mixto en una de las dos vías	Permitir el tráfico de viajeros y de mercancías en ancho estándar europeo por la línea convencional, en un corredor con gran presencia de actividades industriales y centros logísticos.

Objetivo II. Interoperabilidad

4

Eliminar los cuellos de botella no infraestructurales que obstaculizan los flujos de transporte de mercancía

ACTUACIÓN

- S1. Promoción de servicios intermodales de mercancías

DESCRIPCIÓN

Proyecto europeo para potenciar el transporte ferroviario de mercancías en el Corredor Mediterráneo

OBJETIVO

Optimizar el uso de las instalaciones existentes y mejorar los niveles actuales de servicio, potenciando el tráfico ferroviario de mercancías

Objetivo III. Intermodalidad

5

Dotar a los puertos de Barcelona y Tarragona, básicos del Corredor Mediterráneo, de las conexiones ferroviarias y viarias de instalaciones logísticas necesarias para asegurar su intermodalidad y competitividad

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETIVO
<ul style="list-style-type: none">X2. Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Tarragona	Remodelación de la terminal ferroviaria de Adif de Clasificación y nuevo acceso ferroviario, de ancho mixto y no electrificado, al puerto	Expedir trenes en ancho estándar desde el ámbito sur del Puerto de Tarragona, conectando la terminal de expedición/recepción de Adif con las de carga/descarga del ámbito sur
<ul style="list-style-type: none">X6. Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Barcelona	Nuevo acceso ferroviario en ancho mixto a los nuevos muelles y áreas logísticas del ámbito sur del puerto y su conexión con la red y terminales actualmente existentes	Conectar la terminal del muelle Prat y zonas de crecimiento del Puerto de Barcelona a la red ferroviaria en ancho mixto
<ul style="list-style-type: none">V1. Nuevo acceso viario al Puerto de Barcelona por el sur	Construcción de un carril adicional en la Ronda Litoral y construcción de un segundo tramo de autovía por la margen derecha del río Llobregat	Dotar de un nuevo acceso viario que dé cabida al tráfico de mercancías generada en la ampliación sur del puerto de Barcelona
<ul style="list-style-type: none">T2. Terminal del muelle Prat	Nueva terminal ferroviaria intermodal en la zona sur de crecimiento del Puerto de Barcelona, adaptada a los requerimientos de autopista ferroviaria	Finalizar la implantación de esta terminal en su planificación prevista
<ul style="list-style-type: none">T3. Terminal del Llobregat	Nuevas terminales ferroviarias intermodales en el antiguo lecho del río Llobregat	Impulsar estas terminales para dar respuesta a las necesidades derivadas de crecimientos futuros del ámbito sur del Puerto de Barcelona

Objetivo III. Intermodalidad

6

Implementar las terminales logísticas terrestres estratégicas y sus conexiones a los arcos de la red básica

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETIVO
▪ T5. Terminal del Empordà*	Nueva terminal ferroviaria intermodal al lado de la estación de Vilamalla, en la línea convencional Barcelona - Portbou	Impulsar la intermodalidad ferroviaria
▪ T6. Terminal del Penedés*	Nueva terminal ferroviaria en el Penedès para dar servicio a la zona logística prevista en l'Arboç	Impulsar la intermodalidad ferroviaria
▪ T4. Terminal del Vallès	Remodelación de la actual terminal ferroviaria del Vallès (La Llagosta) y ejecución de dos ramales de acceso desde la línea de alta velocidad	Convertir la actual terminal en un centro intermodal entre trenes de ancho ibérico y estándar y entre trenes y camiones y conectarla en ancho estándar al resto de Europa
▪ T1. Terminal de BASF*	Nueva terminal ferroviaria intermodal en las instalaciones de la compañía BASF y accesos viarios para uso de la industria química de Tarragona	Dotar al polígono petroquímico de Tarragona de una terminal intermodal conectada ferroviariamente con el centro y norte de Europa en ancho estándar
▪ T7. Ramales industriales*	Dotar de accesibilidad ferroviaria y terminales con vías de carga/descarga y expedición/recepción, o adecuación de las instalaciones ferroviarias existentes a las necesidades de los centros privados de producción industrial, o áreas de producción de materias primas	Dotar de mayor eficiencia y competitividad al transporte ferroviario de mercancías

Objetivo III. Intermodalidad

7 Conectar los principales aeropuertos del territorio a la red ferroviaria de alta velocidad

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETIVO
<ul style="list-style-type: none">X5. Acceso ferroviario a la T1 del aeropuerto de Barcelona	Nuevo corredor de 5 km de vía doble mayoritariamente en túnel con dos nuevas estaciones en las terminales aeroportuarias (T1 y T2)	Conectar ferroviariamente las terminales T1 y T2 del aeropuerto de Barcelona con la línea de alta velocidad y con la red de cercanías y metro de Barcelona
<ul style="list-style-type: none">E1. Estación Baix Llobregat	Nuevo intercambiador con servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, metro y autobús	Dotar al ámbito sur de Barcelona de una terminal intermodal que conecte la red de transporte de larga distancia (aeropuerto y LAV) con el transporte regional y metropolitano
<ul style="list-style-type: none">E4. Estación LAV aeropuerto de Girona	Nueva estación sobre la línea de alta velocidad en el aeropuerto de Girona	Dotar al aeropuerto de Girona con la servicios ferroviarios regionales de altas prestaciones (LAV) de modo que aumente su hinterland e intermodalidad

Objetivo III. Intermodalidad

8

Implementar las infraestructuras de transporte necesarias en el nodo urbano básico de la Región Metropolitana de Barcelona para asegurar su conectividad intermodal

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	OBJETIVO
<ul style="list-style-type: none">V4. Cuarto cinturón de Barcelona (B-40)	Autovía de nueva construcción que en una primera fase ha de conectar la A-2, en Abrera, con Terrassa y Sabadell. Posteriormente, ha de continuar hasta Granollers, y hasta Sant Sadurní por el sur, para acabar enlazando los dos extremos con la autopista AP-7	Conexión perimetral entre las principales ciudades de la Región Metropolitana de Barcelona
<ul style="list-style-type: none">E2. Estación Barcelona-Sants	Ampliación del vestíbulo ferroviario, ejecución de un aparcamiento soterrado y una nueva estación de autobuses	Ampliar los espacios destinados a los usuarios de la LAV de acuerdo con el crecimiento del servicio previsto en ella, y potenciar la intermodalidad con los transportes públicos de ámbito local
<ul style="list-style-type: none">E3. Estación La Sagrera	Nueva estación intermodal con servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, metro y autobús	Dar respuesta a la demanda de movilidad del ámbito norte de Barcelona, mediante un modo intermodal que conecte la red de larga distancia (LAV) con la red de transporte público regional y local.

4

Agenda catalana

Agenda Catalana del Corredor Mediterráneo

- Más allá de las actuaciones en ejecución, **es necesario disponer de una visión y una planificación del futuro que garantice el desarrollo de la red ferroviaria en los próximos años**. En este sentido, la Agenda Catalana constituye la hoja de ruta de referencia para la programación de actuaciones futuras.
- La Agenda Catalana del Corredor Mediterráneo establece **tres escenarios** en función de los objetivos de entrada en servicio de las actuaciones:
 - **Corto plazo:** actuaciones prioritarias que puedan entrar **en servicio entre 2015 y 2020**
 - **Medio plazo:** actuaciones urgentes que puedan entrar **en servicio entre 2020 y 2030**
 - **Largo plazo:** actuaciones necesarias a **ejecutar a partir de 2030**
- La configuración prevista del Corredor Mediterráneo a corto plazo se ha definido mediante la determinación de las actuaciones que resultan prioritarias y estratégicas, y que consecuentemente son perentorias para dar respuesta a las principales necesidades actuales del corredor.
- A continuación se detalla para cada uno de los escenarios, las actuaciones necesarias, así como los trabajos a impulsar para dar cumplimiento a la programación prevista.

Escenarios considerados

Corto plazo. En servicio entre 2015 y 2020 (actuaciones prioritarias)

Puesta en servicio de las líneas actualmente en obras y ejecución de las **infraestructuras más urgentes**, que sean viables en tiempo y coste en un plazo reducido.

Acciones a impulsar en el 2014: **redacción de los proyectos, licitación de las obras correspondientes y finalización de las obras en curso.**

Actuaciones prioritarias: Duplicación de vía de la línea convencional Vandellós-Camp de Tarragona (**X1**), variante de Martorell (**X4**); implantar el ancho estándar en los corredores Castellón-Tarragona-Castellbisbal (**M1, M2 y M3**), Zaragoza-Lleida-Tarragona (**M6**) y Vilamalla-Portbou (**M5**), rehabilitación de la línea Reus-Roda de Barà (**M4**), completar les estaciones de la línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa (**E1, E2, E3 y E4**), 1a fase del acceso ferroviario al Puerto de Barcelona (**X6**), acceso ferroviario al Puerto de Tarragona (**X2**), conexión de la línea convencional y la línea de alta velocidad en el ámbito del Penedés (**X3**), terminal ferroviaria BASF en Tarragona (**T1**) y de las terminales intermodales del Vallés (la Llagosta) (**T4**), muelle Prat (**T2**), Empordà (**T5**), Penedès (**T6**) y Llobregat (**T3**), acceso al aeropuerto de Barcelona-El Prat (**X5**) y ramales industriales (**T7**).

Medio plazo. En servicio entre 2020 y 2030

Ejecución de las **infraestructuras urgentes que requerirán un tiempo importante** de definición, tramitación administrativa...

Acciones a impulsar en el 2014: Iniciar la **redacción y tramitación de los estudios y proyectos.**

Principales actuaciones: 2a fase del acceso ferroviario al Puerto de Barcelona, nueva línea de alta velocidad Castellón-Tarragona, conversión al ancho mixto del corredor Lleida-Tarragona/St. Vicenç de Calders.

Largo plazo. En ejecución a partir de 2030

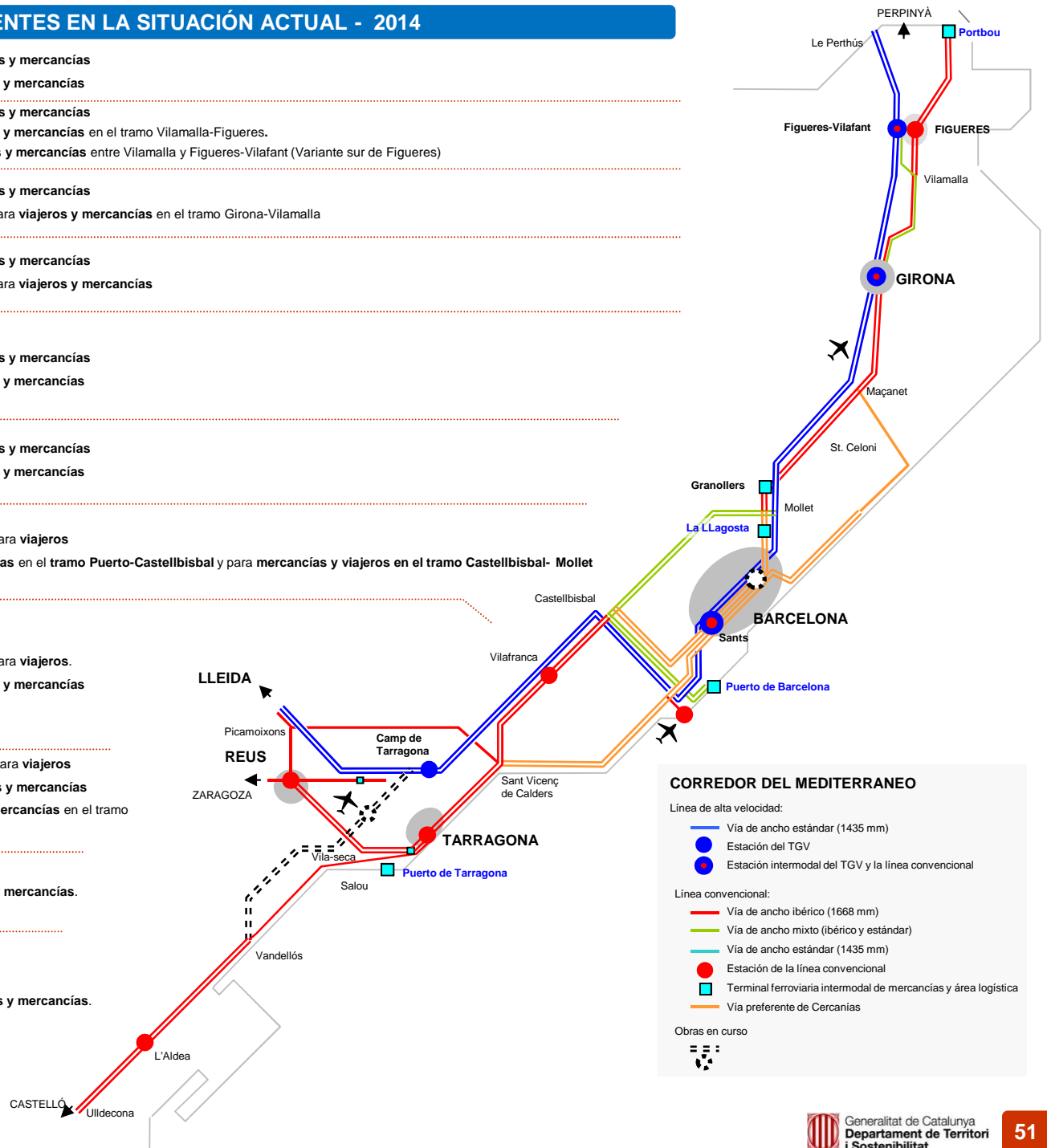
Ejecución de las infraestructuras que aunque hoy no son urgentes sí que lo serán en un futuro y que **requieren un tiempo importante de definición y tramitación**, por lo que hay que planificarlas.

Acciones a impulsar en el 2014: **Redacción de estudios** para permitir la **definición y la reserva urbanística de terrenos**, si procede.

Principales actuaciones: Nuevas líneas Sant Vicenç-Martorell y Mollet del Vallès-St. Celoni, conversión al ancho mixto del corredor Caspe-Reus y los *bypass* de Girona y Figueres

TRAMO INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES EN LA SITUACIÓN ACTUAL - 2014

Frontera francesa – Figueres	LAV: 2 vías estándar para viajeros y mercancías Línea convencional: 2 vías ibéricas para viajeros y mercancías
Ámbito Figueres	LAV: 2 vías estándar para viajeros y mercancías Línea convencional: 2 vías ibéricas para viajeros y mercancías en el tramo Vilamalla-Figueres. 1 vía estándar para viajeros y mercancías entre Vilamalla y Figueres-Vilafant (Variante sur de Figueres)
Figueres - Girona	LAV: 2 vías estándar para viajeros y mercancías Línea convencional: 2 vías (1 ibérica y 1 mixta) para viajeros y mercancías en el tramo Girona-Vilamalla
Ámbito Girona	LAV: 2 vías estándar para viajeros y mercancías Línea convencional: 2 vías (1 ibérica y 1 mixta) para viajeros y mercancías
Girona – St. Celoni	LAV: 2 vías estándar para viajeros y mercancías Línea convencional: 2 vías ibéricas para viajeros y mercancías
St. Celoni – Mollet	LAV: 2 vías estándar para viajeros y mercancías Línea convencional: 2 vías ibéricas para viajeros y mercancías
Mollet – Castellbisbal (ámbito Barcelona)	LAV: 2 vías estándar exclusivas para viajeros Línea convencional: 2 vías mixtas para mercancías en el tramo Puerto-Castellbisbal y para mercancías y viajeros en el tramo Castellbisbal- Mollet
Castellbisbal-Tarragona	LAV: 2 vías estándar exclusivas para viajeros. Línea convencional: 2 vías ibéricas para viajeros y mercancías (línea de Vilafranca)
Ámbito Tarragona	LAV: 2 vías estándar exclusivas para viajeros Línea convencional: 2 vías ibéricas para viajeros y mercancías 1 vía única exclusiva para mercancías en el tramo Reus-Polígono Norte
Tarragona - Vandellòs	Línea convencional: 1 vía ibérica para viajeros y mercancías.
Vandellòs - Uldecona	Línea convencional: 2 vías ibéricas para viajeros y mercancías.



TRAMOS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS A CORTO PLAZO → EN SERVICIO ENTRE 2015 Y 2020

ACTUACIONES PRIORITARIAS

Frontera francesa – Figueres	Mercancías	Conversión a ancho mixto de 1 vía de la línea convencional en el tramo Figueres-Portbou
Ámbito Figueres	Mercancías	Conversión a ancho mixto de 1 vía de la línea convencional en el tramo Vilamalla-Figueres
Figueres - Girona	Mercancías:	Terminal ferroviaria del Logis intermodal Empordà y 1 vía mixta de acceso desde Vilamalla
Ámbito Girona		
Girona – St. Celoni	LAV:	Nueva estación del TGV para el Aeropuerto de Girona
St. Celoni - Mollet		
Mollet – Castellbisbal (ámbito Barcelona)	LAV Línea convencional Mercancías	Nuevas estaciones intermodales del Baix Llobregat y La Sagrera , y ampliación del vestíbulo de la estación de Sants Acceso ferroviario al Aeropuerto de Barcelona y estaciones a las terminales T1 y T2 Remodelación de la terminal del Vallés (la Llagosta) y conexión con la LAV. 1a fase del nuevo acceso ferroviarios a la ampliación sur del Puerto de Barcelona Conversión a ancho mixto del tramo Martorell-Nus de Castellbisbal
Castellbisbal-Tarragona	Línea convencional: Mercancías	Conexión de la línea convencional y la LAV en el ámbito del Penedès Nuevo corredor para mercancías entre Martorell y Castellbisbal Terminal ferroviaria del Logis intermodal Penedès y acceso ferroviario en ancho mixto Conversión a ancho mixto del tramo St. Vicenç de Calders-Martorell
Ámbito Tarragona i Lleida	Línea convencional: Mercancías:	Conexión de la LAV y la línea convencional mediante 2 vías estándar para viajeros . Conversión a ancho mixto Zaragoza-Reus-Vila-seca-St. Vicenç de C., Zaragoza-Lleida-Reus y Picamoixons-St. Vicenç de C. Nueva vía exclusiva para mercancías entre Reus y Roda de Barà Nuevo acceso en ancho mixto y terminal ferroviaria del Puerto de Tarragona. Nuevo acceso y terminal ferroviaria de Basf
Tarragona - Vandellós	Línea convencional:	Nuevo trazado de 2 vías para viajeros y mercancías . Incluye estaciones Central, Cambrils y Hospitalet de l'Infant
Vandellós - Ulldecona	Línea convencional	Conversión al ancho mixto de la línea convencional



CORREDOR DEL MEDITERRANEO

Línea de alta velocidad:

- Vía de ancho estándar (1435 mm)
- Estación del TGV
- Estación intermodal del TGV y la línea convencional

Línea convencional:

- Vía de ancho ibérico (1668 mm)
- Vía de ancho mixto (ibérico y estándar)
- Vía de ancho estándar (1435 mm)
- Estación de la línea convencional
- Terminal ferroviaria intermodal de mercancías y área logística
- Vía preferente de Cercanías

Infraestructuras a ejecutar a corto plazo

ACTUACIONES PRIORITARIAS

Actuaciones en líneas de viajeros

CLAVE	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	Central	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
X1	Nuevo trazado con duplicación de vía del tramo Vandellós-Tarragona de la línea convencional y conexión con la línea de alta velocidad (incluye las nuevas estaciones de Hospitalet de l'Infant, Cambrils y Central)	Nuevo trazado para doble vía de ancho mixto y velocidad 200 km/h del tramo Vandellós-Tarragona de la línea convencional, en sustitución del actual corredor costero de vía única. Define nuevas estaciones para l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils y Central, así como la conexión con la línea de alta velocidad.	Aunque las obras fueron iniciadas por el Ministerio de Fomento el año 2000, actualmente todavía no están finalizadas. Los trabajos están avanzados y se prevé la finalización de las obras el año 2015.	Impulsar la ejecución de las obras en curso, así como la licitación de los trabajos que quedan pendientes y establecer el 2015 como fecha horizonte para la entrada en servicio del corredor, para cumplir la previsión del Ministerio de Fomento.
X3	Conexión de la LAV y la línea convencional en el ámbito del Penedès	Ejecución de ramales que permitan una conexión entre la línea convencional y la LAV en el ámbito de Vilafranca del P. a fin de optimizar la red ferroviaria existente mediante la implantación de nuevos servicios regionales entre los centros de Tarragona y Barcelona.	Estudio informativo en redacción por parte del Ministerio de Fomento.	Impulsar la redacción del estudio informativo, por parte del Ministerio de Fomento.
X5	Acceso ferroviario a la nueva terminal del Aeropuerto de Barcelona T1	Nuevo corredor ferroviario para viajeros, de doble vía y ancho mixto, de acceso al Aeropuerto de Barcelona, como una estación en la terminal T1 y otra en la T2.	Obras adjudicadas en abril de 2010 por el Ministerio de Fomento, por 257 M€ y un plazo de ejecución de 33 meses. Obras no iniciadas. Hay una propuesta de ejecución por fases planteada por parte del DTES al Ministerio.	Iniciar la ejecución de las obras e impulsar la licitación y redacción de los proyectos constructivos de arquitectura y instalaciones de estaciones.
E1	Nueva estación intermodal del Baix Llobregat	Nueva estación intermodal con servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, metro y autobús conectada con el Aeropuerto de Barcelona	Obras adjudicadas el año 2010 por la Generalitat y no iniciadas.	Redefinir proyecto y licitar las obras, por parte del DTES.
E2	Ampliación de la estación intermodal de Sants	Ampliación del vestíbulo ferroviario	Proyectos constructivos en redacción por parte de Adif.	Finalizar la redacción de los proyectos constructivos y licitar las obras correspondientes a la 1a fase de ampliación del vestíbulo de la LAV actual.
E3	Nueva estación intermodal de la Sagrera	Nueva estación intermodal con servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, metro y autobús.	Obra civil en curso y proyectos de arquitectura e instalaciones en redacción, por parte de Adif. Previsión de finalización el año 2016.	Continuar obras y programar la licitación de las obras que quedan pendientes.
E4	Nueva estación del TGV en el aeropuerto de Girona	Nueva estación del TGV cerca del aeropuerto de Girona, mediante la remodelación del actual PAET.	Propuesta hecha por el DTES. Estudio informativo en redacción por parte del DTES.	Impulsar la tramitación ambiental y administrativa del estudio informativo, por parte del Ministerio de Fomento, y suscribir el acuerdo, por parte de DTES y el Ministerio de Fomento, para la ejecución, gestión y titularidad de la estación.

Infraestructuras a ejecutar a corto plazo

Actuaciones en líneas de mercancías

**ACTUACIONES
PRIORITARIAS**

CLAVE	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
X2	Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Tarragona en ancho mixto y nueva terminal ferroviaria del Puerto de Tarragona	Nuevo acceso ferroviario de ancho mixto (estándar e ibérico) y nueva terminal ferroviaria intermodal en el ámbito sud del Puerto de Tarragona	En estudio, por parte del Ministerio de Fomento. Propuesta hecha por la DTES.	Impulsar la licitación y redacción del estudio informativo y del correspondiente proyecto constructivo para la posterior licitación de las obras.
X4	Nuevo corredor para mercancías entre Martorell y Castellbisbal (variante de Martorell)	Nuevo corredor de doble vía y ancho mixto para mercancías entre Martorell y Castellbisbal, y su conexión con el corredor que va hacia el Puerto de Barcelona y con el nudo de Castellbisbal.	Estudio informativo para el tráfico de mercancías entre Martorell y el Nudo de Castellbisbal, redactado por el Ministerio de Fomento	Impulsar la tramitación y redacción de un estudio informativo complementario que incluya la alternativa recogida en PTMB, y la licitación del correspondiente proyecto constructivo
X6 / T2 / T3	1a fase del nuevo acceso sud ferroviario al Puerto de Barcelona y terminales ferroviarias intermodales del muelle Prat y antiguo cauce del río Llobregat .	Nuevo acceso ferroviario que discurre en un tramo de 1,8 Km por el margen izquierdo del río Llobregat y aprovecha parcialmente la vía actual de FGC y luego define un nuevo trazado paralelo al cauce actual, para dar servicio a la nueva terminal de mercancías del Muelle Prat. También define un ramal de conexión directa del puerto con la terminal de Can Tunis y considera dos nuevas terminales en el antiguo cauce del río Llobregat.	Proyecto constructivo en redacción del nuevo acceso ferroviario, por parte del Ministerio de Fomento y APB, y anteproyecto de la nueva terminal redactado por parte del Puerto de Barcelona.	Finalizar la redacción del proyecto constructivo y licitar las obras para poder dar respuesta a las necesidades de la ampliación sur del puerto de Barcelona, como el cofinanciamiento previsto por parte del Ministerio de Fomento y el Puerto de Barcelona.

Infraestructuras a ejecutar a corto plazo

**ACTUACIONES
PRIORITARIAS**

Actuaciones en líneas de mercancías

CLAVE	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
M1 / M3	Conversión a ancho mixto del corredor Vila-seca-St. Vicenç de Calders-Martorell-Castellbisbal y del corredor Castelló-Tarragona	Conversión a ancho mixto (ibérico y estándar) de la línea convencional Castelló-Vandellós y Vila-seca-Castellbisbal.	Propuesta hecha por DTES. Obras en curso por parte de Adif, con previsión de finalización en el año 2015.	Fijar el año 2015 como fecha de entrada en servicio, a fin de cumplir las previsiones del Ministerio de Fomento.
M2	Conversión a ancho mixto del tramo Reus-Vila-seca	Conversión a ancho mixto (estándar e ibérico) de las dos vías de la línea convencional entre Vila-seca y Reus.	Proyecto constructivo en redacción por parte del Ministerio de Fomento.	Impulsar la redacción del proyecto constructivo.
M4	Rehabilitación de la vía entre Reus y Roda de Barà de uso exclusivo para mercancías	Recuperación de la línea abandonada entre el Polígono Norte y Roda de Barà, con una vía de ancho mixto para mercancías y adaptación al ancho mixto del tramo Reus-Polígono Norte.	Tramo en servicio con una vía de ancho ibérico entre Reus y Polígono Norte pasando por la estación de mercancías de Constantí, y tramo fuera de servicio entre Polígono Norte y Roda de Barà En redacción del Estudio informativo para el tráfico de mercancías entre el Área de Tarragona y la línea Castellbisbal-Mollet	Impulsar la redacción del estudio informativo y la licitación del correspondiente proyecto constructivo
M5	Conversión a ancho mixto de una vía del tramo Vilamalla-Portbou	Conversión a ancho mixto (ibérico y UIC) de una de las dos vías de la línea convencional en el tramo Vilamalla-Portbou.	No se ha impulsado.	Impulsar la licitación y redacción del proyecto constructivo, y posterior licitación de las obras.
M6	Conversión a ancho mixto de la línea convencional Zaragoza-Lleida - Reus/St. Vicenç de Calders.	Conversión al ancho mixto (estándar e ibérico) de la línea convencional Lleida-Reus y Picamoixons-St. Vicenç de Calders	No se ha impulsado	Impulsar la licitación y redacción del proyecto constructivo.
M6	Conversión a ancho mixto de la línea convencional Reus-Zaragoza (Caspe)	Conversión al ancho mixto (estándar e Ibérico) de la línea convencional Reus-Zaragoza (por Caspe)	No se ha impulsado	Impulsar la licitación y redacción del proyecto constructivo

Infraestructuras a ejecutar a corto plazo

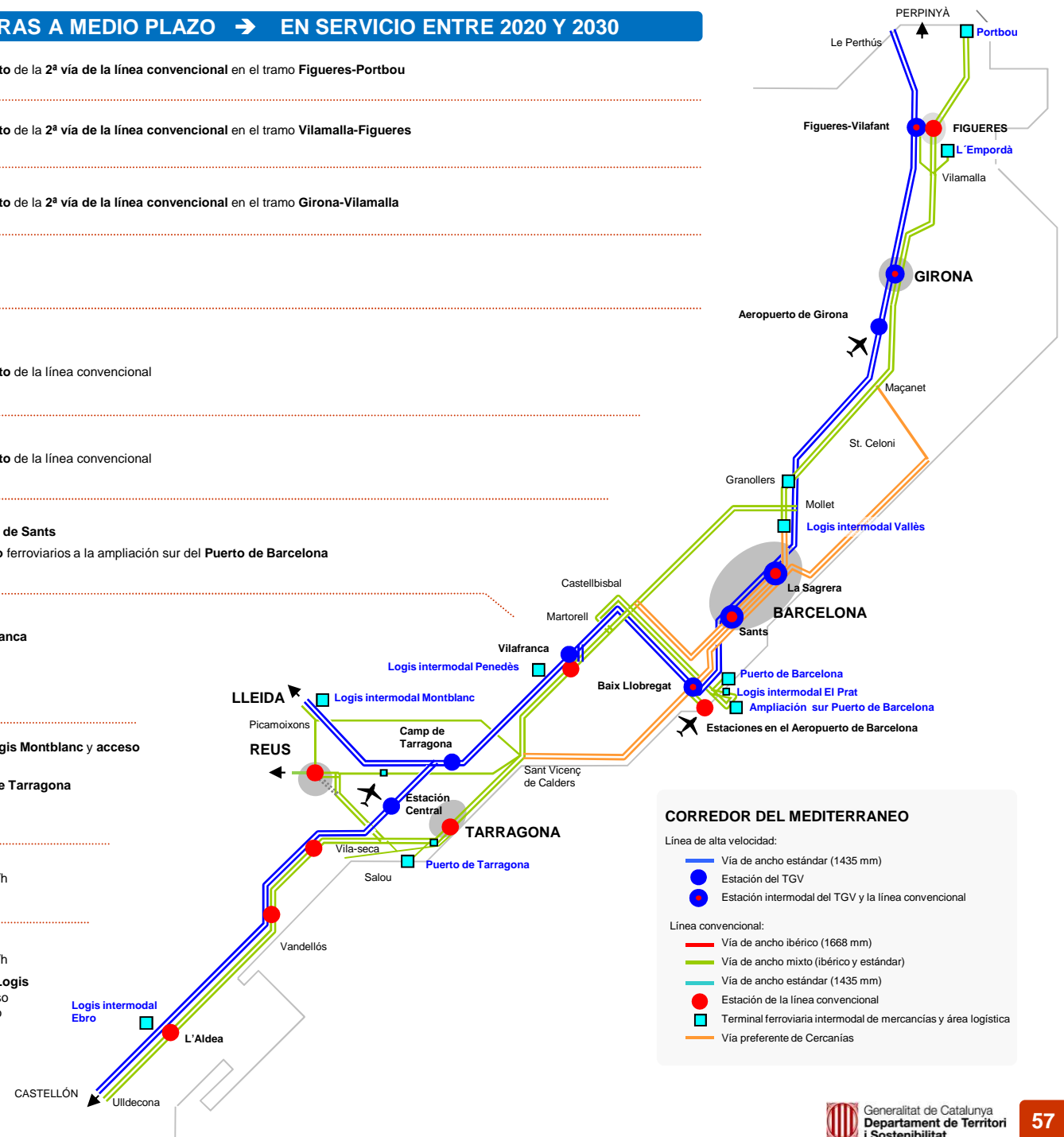
Actuaciones en líneas de mercancías

**ACTUACIONES
PRIORITARIAS**

CLAVE	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
T1	Terminal de Basf i acceso viario	Nueva terminal de usos para BASF y resto de empresas del Camp de Tarragona y acceso viario en sustitución del paso a nivel.	Anteproyecto de la terminal redactado y proyecto constructivo de supresión del paso a nivel en redacción.	Finalizar la redacción de los proyectos constructivos e iniciar la ejecución de las obras.
T4	Remodelación de la terminal ferroviaria del Vallès (La Llagosta)	Remodelación del actual terminal ferroviaria del Vallès, en la Llagosta, para convertirla en un centro intermodal entre trenes de ancho ibérico y ancho estándar y entre trenes y camiones, con actividades logísticas complementarias.	Actuación en estudio, incluida dentro del programa de actuaciones en instalaciones logísticas del Estudio del Corredor Ferroviario Mediterráneo.	Impulsar la licitación y redacción del proyecto constructivo, y posterior licitación de las obras.
T4	2a fase de remodelación del nudo de Mollet	Ejecución de los dos ramales de acceso a la terminal ferroviaria intermodal de La Llagosta, para permitir la conexión de la terminal hacia el norte en ancho UIC, mediante la línea de alta velocidad.	Proyecto básico redactado.	Impulsar la redacción del proyecto constructivo y posterior licitación de las obras.
T5	Terminal ferroviaria del Logis intermodal Empordà y acceso ferroviario	Nueva terminal ferroviaria intermodal a ubicar al lado de la estación de Vilamalla en la línea convencional Barcelona-Portbou.	Estudio informativo de la 1a fase de la nueva terminal ferroviaria intermodal en redacción y estudio de financiación de las obras con PPP, por parte de Cimalsa.	Finalizar la redacción del estudio informativo y del correspondiente proyecto constructivo, definir el sistema de financiación de las obras con participación PPP y coordinar la actuación con el Adif para hacerla compatible con la línea actual y disponer de los permisos adecuados.
T6	Terminal ferroviaria del Logis intermodal Penedès y acceso ferroviario	Nueva terminal ferroviaria intermodal del Logis Penedès y conexión ferroviaria con la línea convencional en ancho mixto (estándar e ibérico)	En estudio.	Impulsar la reserva de suelo y la licitación y redacción del estudio informativo.

TRAMOS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS A MEDIO PLAZO → EN SERVICIO ENTRE 2020 Y 2030

Frontera francesa – Figueres	Mercancías	Conversión a ancho mixto de la 2ª vía de la línea convencional en el tramo Figueres-Portbou
Ámbito Figueres	Mercancías	Conversión a ancho mixto de la 2ª vía de la línea convencional en el tramo Vilamalla-Figueres
Figueres - Girona	Línea convencional:	Conversión a ancho mixto de la 2ª vía de la línea convencional en el tramo Girona-Vilamalla
Ámbito Girona		
Girona – St. Celoni	Línea convencional:	Conversión a ancho mixto de la línea convencional
St. Celoni – Mollet	Línea convencional	Conversión a ancho mixto de la línea convencional
Mollet – Castellbisbal (ámbito Barcelona)	LAV Mercancías	Ampliación de la estación de Sants 2a fase del nuevo acceso ferroviarios a la ampliación sur del Puerto de Barcelona
Castellbisbal-Tarragona	LAV Mercancías	Nueva estación de Vilafranca
Ámbito Tarragona i Lleida	Mercancías	Terminal ferroviaria del Logis Montblanc y acceso ferroviario en ancho mixto. Nuevo acceso al Puerto de Tarragona Variante de Reus
Tarragona - Vandellòs	LAV	Nueva LAV para 350 km/h
Vandellòs - Uldecona	LAV Mercancías	Nueva LAV para 350 km/h Terminal ferroviaria del Logis intermodal Ebro y acceso ferroviario en ancho mixto



Infraestructuras a ejecutar a medio plazo

Actuaciones en líneas de viajeros

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
Nueva estación de Vilafranca (LAV)	Nueva estación para servicios regionales de altas prestaciones en Vilafranca, junto al PAET existente.	Propuesta presentada por el DTES.	Impulsar la licitación y la redacción del estudio informativo, y de los correspondientes proyectos constructivos
Ampliación de la estación intermodal de Sants	Ampliación y nueva estación de autobuses.	Proyectos constructivos en redacción por parte de Adif ..	Finalizar la redacción de los proyectos constructivos y licitar las obras correspondientes.
Nueva LAV Castelló-Tarragona	Nueva línea de alta velocidad de doble vía de ancho UIC para 350 Km / h entre Castelló y Tarragona.	Estudio informativo en redacción por parte del Ministerio de Fomento.	Hay que impulsar la redacción del estudio informativo y la licitación de los contratos para la redacción de los proyectos constructivos.

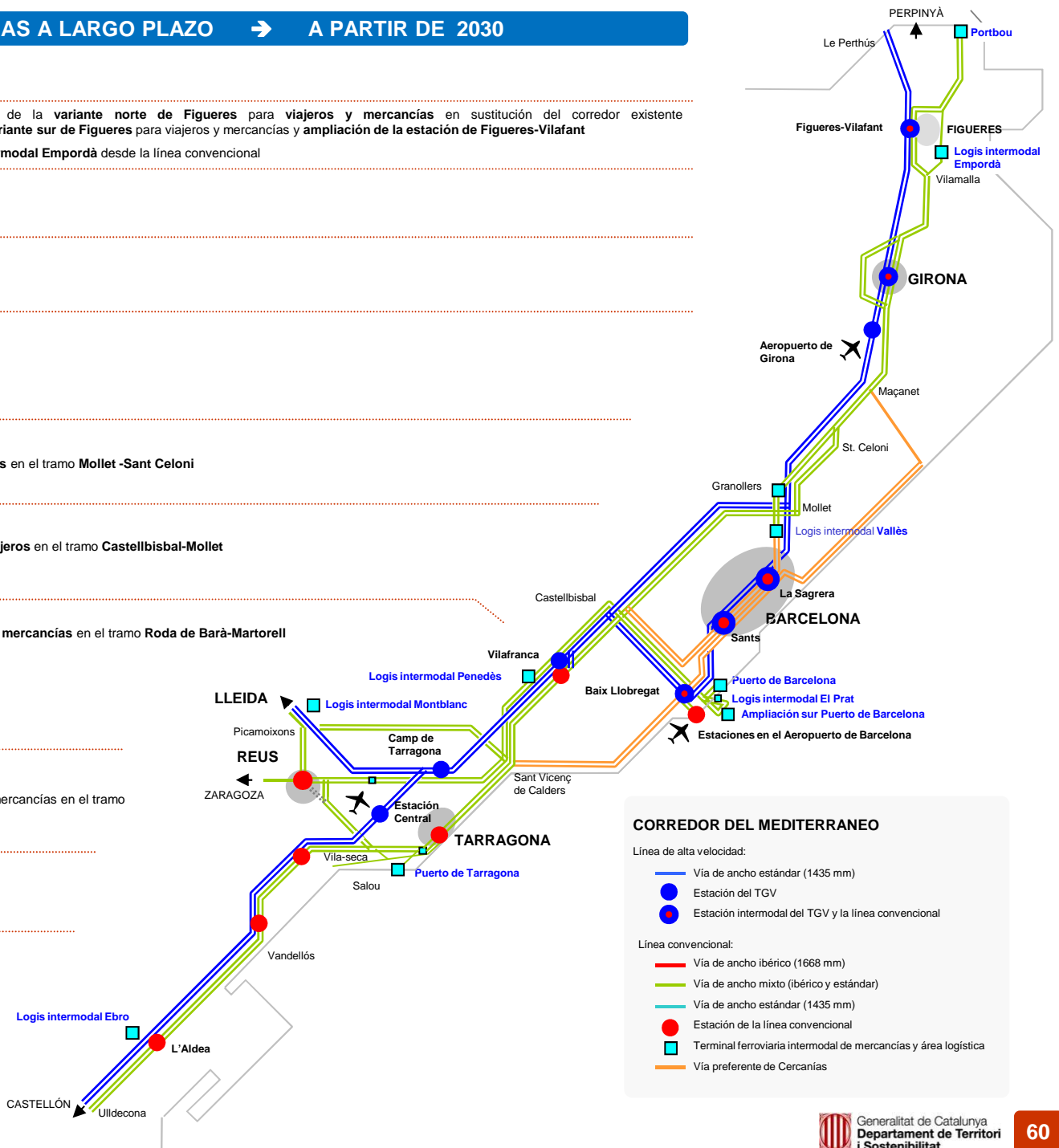
Infraestructuras a ejecutar a medio plazo

Actuaciones en líneas de mercancías

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
Conversión a ancho mixto de la 2ª vía de la línea convencional en el tramo Vilamalla-Portbou	Conversión al ancho mixto (UIC e ibérico) de la 2ª vía de la línea convencional Girona-Portbou, de forma que ambos sentidos tengan este ancho.	No se ha impulsado	Impulsar la licitación y redacción del proyecto constructivo.
Conversión a ancho mixto de la línea convencional en el tramo Mollet-Girona	Conversión al ancho mixto (UIC e ibérico) de las dos vías de la línea convencional entre Girona y el nudo de Mollet.	No se ha impulsado	Impulsar la licitación y redacción del proyecto constructivo.
2a fase del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona y terminal ferroviaria intermodal del Prat	2ª fase del nuevo acceso ferroviario que le dota de una segunda vía, cierra el anillo en la nueva ampliación sur del Puerto por el antiguo cauce del Llobregat, dando servicio a las nuevas terminales de mercancías Muelle Prat y Antiguo cauce	Proyecto constructivo en redacción del nuevo acceso ferroviario, por parte del Ministerio de Fomento, y anteproyecto de la nueva terminal redactado por parte del Puerto de Barcelona.	Finalizar la redacción del proyecto constructivo y licitar las obras para poder dar respuesta a las necesidades de ampliación del puerto de Barcelona, con la cofinanciación prevista por parte del Ministerio de Fomento y el Puerto de Barcelona.
Nuevo acceso sur al Puerto de Tarragona	Nuevo acceso ferroviario sur en ancho mixto en el Puerto de Tarragona.	Propuesta presentada por la DGTM	Impulsar la licitación y redacción del proyecto constructivo.
Variante de Reus	Variante este de la línea convencional, entre Reus y el aeropuerto, para doble vía de ancho mixto (UIC e ibérico).	Estudio informativo en redacción por parte del Ministerio de Fomento.	Impulsar la redacción del estudio informativo y la licitación del correspondiente proyecto constructivo
Terminal ferroviaria del Logis intermodal Ebro y acceso ferroviario	Nueva terminal ferroviaria intermodal a ubicar junto a la estación de L'Aldea en la línea convencional Castelló-Tarragona y acceso ferroviario en ancho mixto	No se ha impulsado	Impulsar la reserva de suelo y la licitación y redacción del estudio informativo.
Nueva terminal ferroviaria del Logis intermodal Montblanc	Nueva terminal ferroviaria intermodal del Logis Montblanc y conexión ferroviaria con la línea convencional en ancho mixto (estándar e ibérico)	En estudio.	Impulsar la reserva de suelo y la licitación y redacción del estudio informativo.

TRAMOS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS A LARGO PLAZO → A PARTIR DE 2030

Frontera francesa – Figueres		
Ámbito Figueres	Línea convencional:	Ejecución en doble vía de la variante norte de Figueres para viajeros y mercancías en sustitución del corredor existente Duplicación de vía de la variante sur de Figueres para viajeros y mercancías y ampliación de la estación de Figueres-Vilafant
	Mercancías	Acceso norte al Logis intermodal Empordà desde la línea convencional
Figueres - Girona		
Ámbito Girona	Mercancías	Bypass de Girona
Girona – St. Celoni		
St. Celoni – Mollet del Vallès	Mercancías	Nueva vía para mercancías en el tramo Mollet -Sant Celoni
Mollet– Castellbisbal (ámbito Barcelona)	LAV	Nueva vía de LAV para viajeros en el tramo Castellbisbal-Mollet
Castellbisbal-Tarragona	Mercancías	Nueva vía exclusiva para mercancías en el tramo Roda de Barà-Martorell
Ámbito Tarragona i Lleida	Mercancías	Duplicación de la vía de mercancías en el tramo Reus-Roda de Barà
Tarragona - Vandellòs		
Vandellòs - Uldecona		



CORREDOR DEL MEDITERRANEO

Línea de alta velocidad:

- Vía de ancho estándar (1435 mm)
- Estación del TGV
- Estación intermodal del TGV y la línea convencional

Línea convencional:

- Vía de ancho ibérico (1668 mm)
- Vía de ancho mixto (ibérico y estándar)
- Vía de ancho estándar (1435 mm)
- Estación de la línea convencional
- Terminal ferroviaria intermodal de mercancías y área logística
- Vía preferente de Cercanías

Infraestructuras a ejecutar a largo plazo

Actuaciones en líneas de viajeros

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
Bypass de Barcelona de la línea de alta velocidad en el tramo Castellbisbal-Mollet	Nueva línea de alta velocidad de doble vía UIC para 350 Km / h entre Castellbisbal y Mollet	Estudio informativo redactado	Hay que impulsar la revisión del planeamiento para hacer la reserva de suelo
Ampliación de l'estació intermodal de Figueres-Vilafant	Ampliación de la estación existente de Figueres-Vilafant para permitir la sustitución de la actual estación de Figueres	Está en servicio la primera fase de la estación de Figueres-Vilafant, con un edificio y un único andén	Hay que impulsar la redacción de los correspondientes proyectos constructivos

Infraestructuras a ejecutar a largo plazo

Actuaciones en líneas de mercancías

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
Variante norte de Figueres	Variante norte de Figueres para doble vía de ancho mixto de la línea convencional, para viajeros y mercancías, en sustitución del corredor existente	Estudio informativo redactado	Hay que impulsar la licitación y redacción de los correspondientes proyectos constructivos
Duplicación de vía de la variante sur de Figueres	Implantación de una segunda vía de ancho mixto en la variante sur de Figueres de la línea convencional	Obras de plataforma ejecutadas para doble vía. Sólo se ha ejecutado una vía mixta que se encuentra en servicio	Hay que impulsar la licitación y redacción de los correspondientes proyectos constructivos
Acceso norte a la terminal ferroviaria del Logis intermodal Empordà desde la línea convencional	Nuevo acceso ferroviario norte al Logis Empordà	Estudio informativo en redacción por parte de Cimalsa.	Impulsar la redacción del estudio informativo
Bypass de Girona	<i>Bypass oeste de Girona para doble vía de ancho mixto</i>	Estudio informativo redactado para la línea de alta velocidad	Impulsar la redacción del estudio informativo
Nueva vía exclusiva para mercancías en el tramo Mollet-Sant Celoni	Nuevo corredor de doble vía y ancho mixto para mercancías entre Mollet y Sant Celoni	No se ha impulsado	Impulsar la licitación y redacción del estudio informativo
Nuevo corredor para mercancías entre el ámbito de Tarragona y Martorell	Duplicación de la vía de mercancías en el tramo Reus-Roda de Barà y nuevo trazado para doble vía exclusivo para mercancías en el tramo Roda de Barà-Martorell	Estudio informativo en redacción para el tráfico de mercancías entre el Área de Tarragona y la línea Castellbisbal-Mollet	Impulsar la finalización del estudio informativo

Conclusiones

La importancia del Corredor Mediterráneo como motor de la economía catalana y la sostenibilidad exige establecer una **programación y planificación de los objetivos y actuaciones ferroviarias** que lo conforman, atendiendo tanto a corredores de mercancías como viajeros.

La agenda catalana es el **instrumento del gobierno catalán para llevar a cabo estas acciones**.

La agenda catalana define los objetivos y proyectos básicos, establece y detalla los proyectos estratégicos y la planificación **para tres escenarios**, corto, medio y largo plazo, del conjunto de las actuaciones.

5 Actuaciones prioritarias

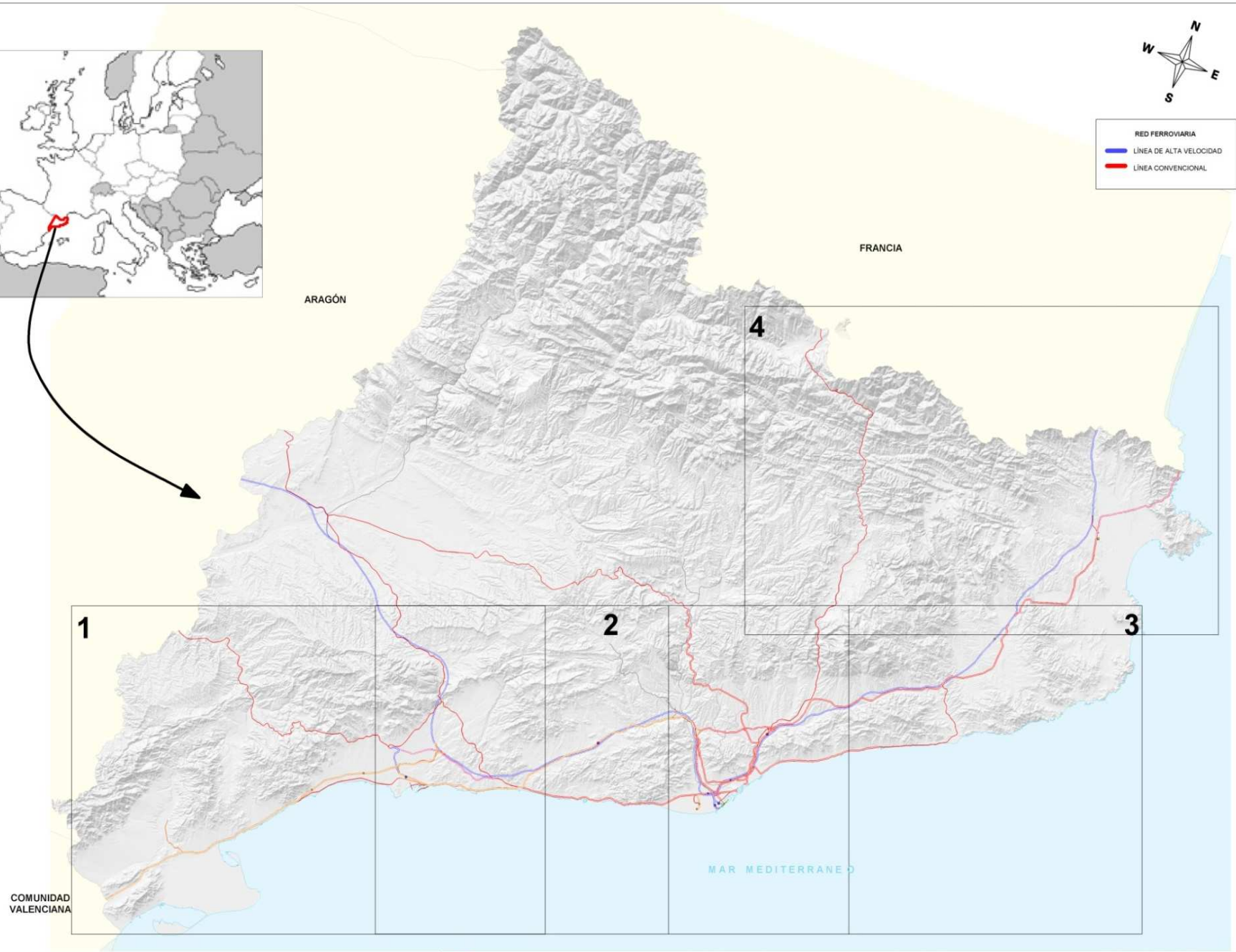
5.1

Actuaciones ferroviarias prioritarias



RED FERROVIARIA

- LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD
- LÍNEA CONVENCIONAL



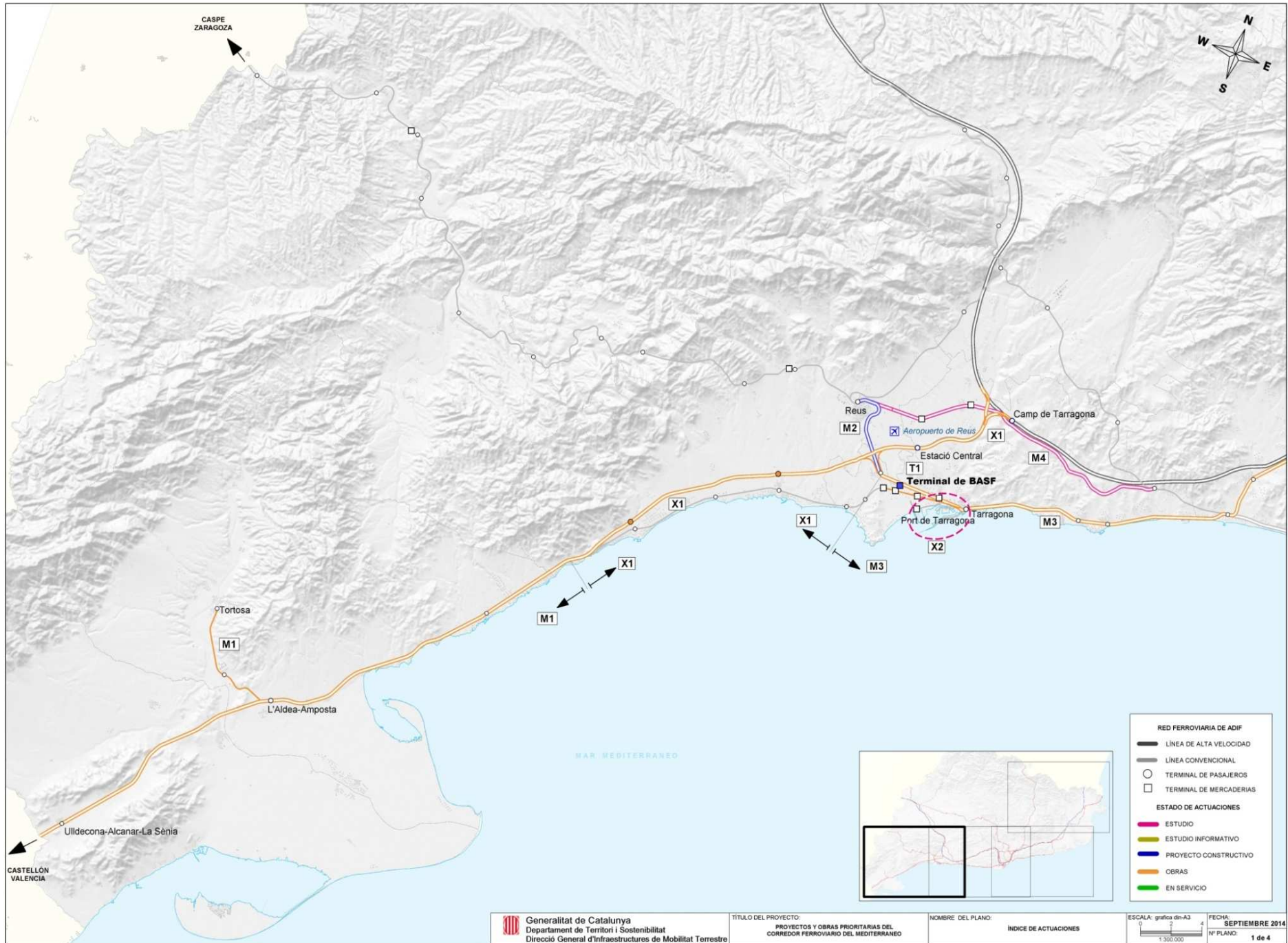
Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre

TÍTULO DEL PROYECTO:
 PROYECTOS Y OBRAS PRIORITARIAS DEL
 CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRANEO

NOMBRE DEL PLANO:
 RED FERROVIARIA DE INTERES
 GENERAL DE ADIF

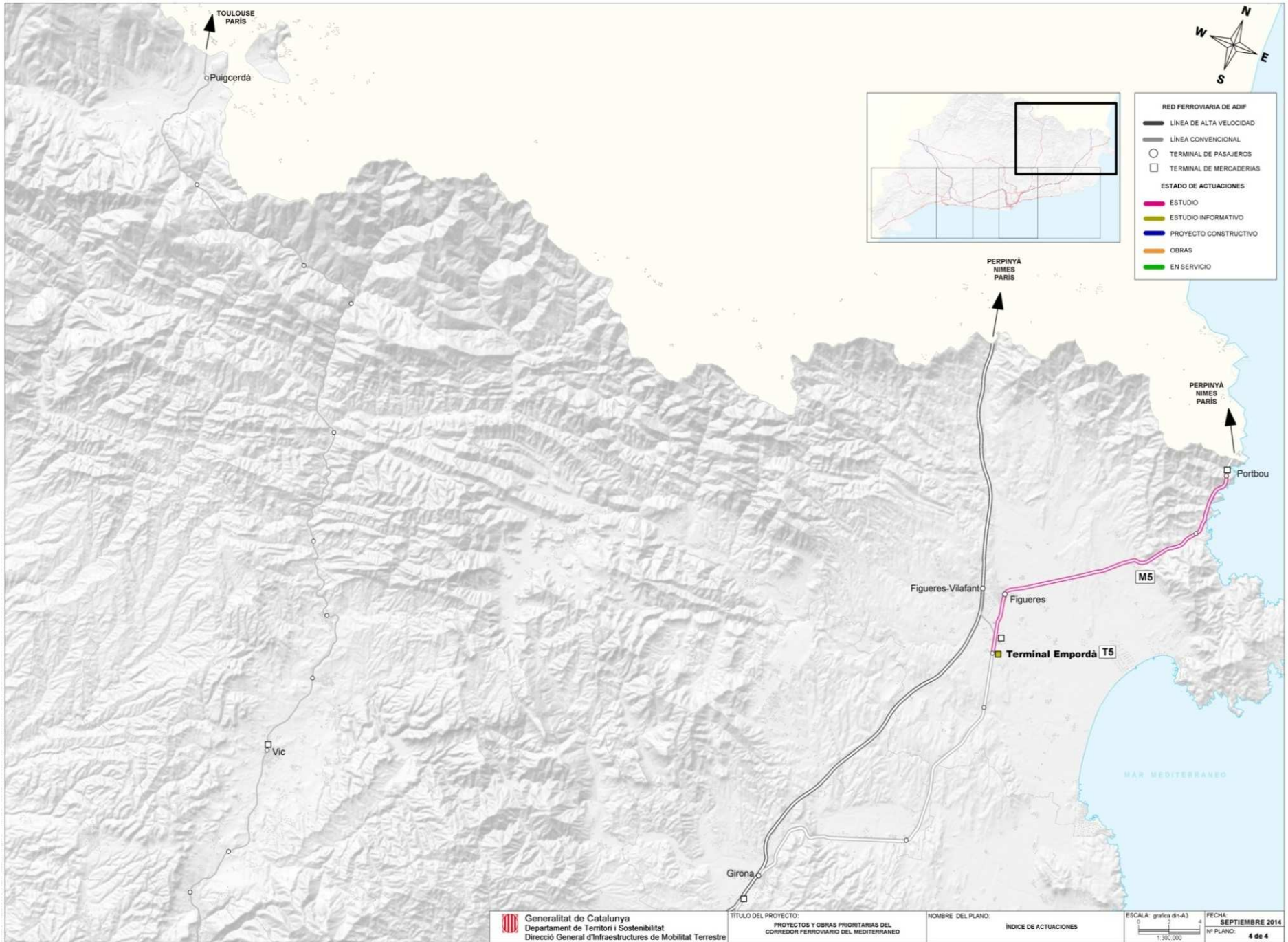
ESCALA: grafico din-A3
 0 2 4
 1:300.000

FECHA:
 SEPTIEMBRE 2014
 Nº PLANO: 1 de 1










Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre

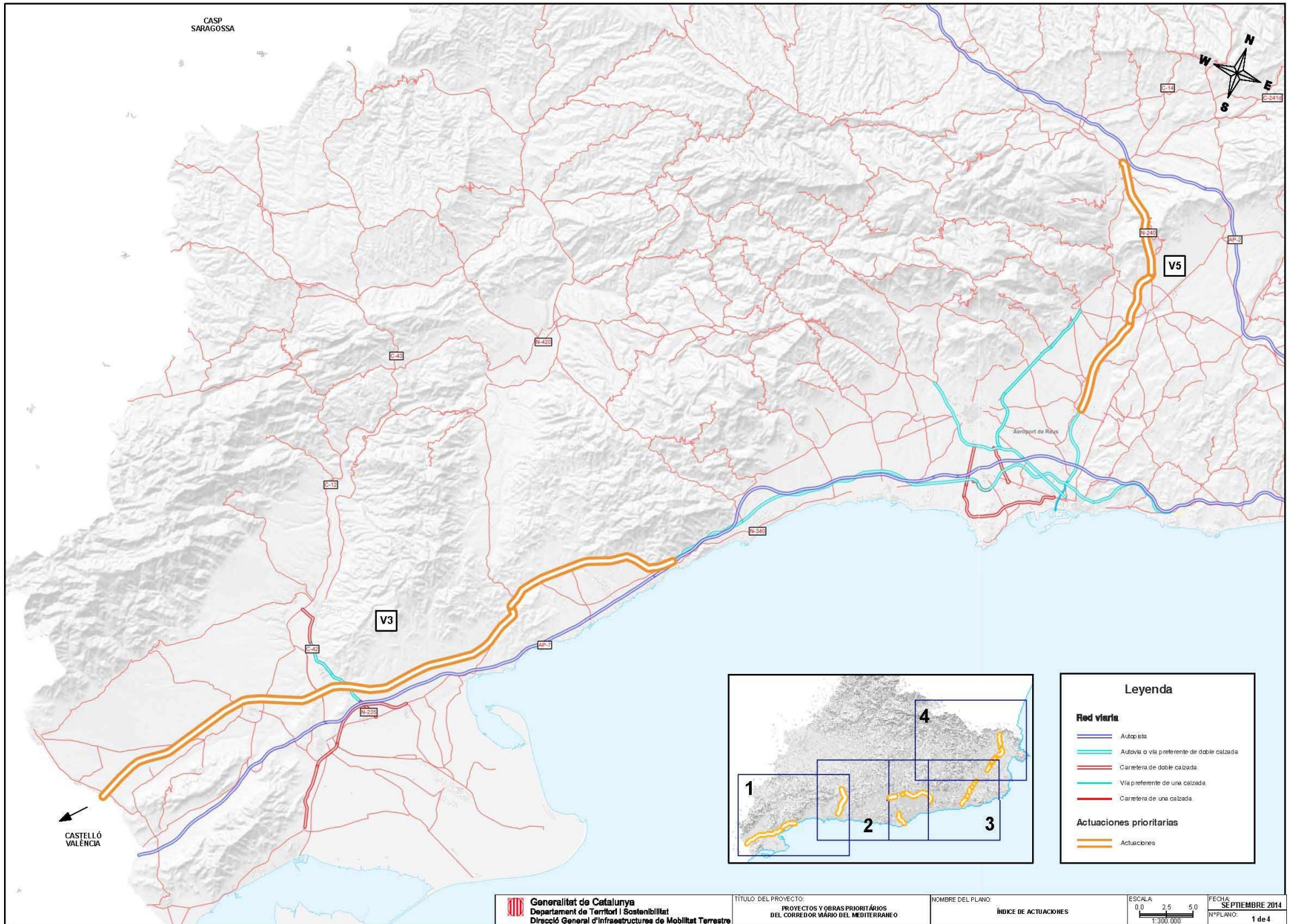
TÍTULO DEL PROYECTO:
 PROYECTOS Y OBRAS PRIORITARIAS DEL
 CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRANEO

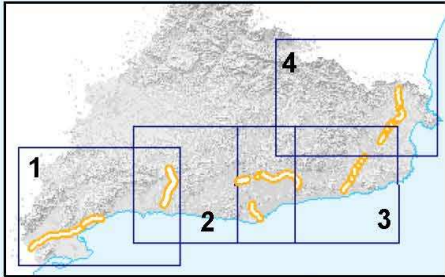
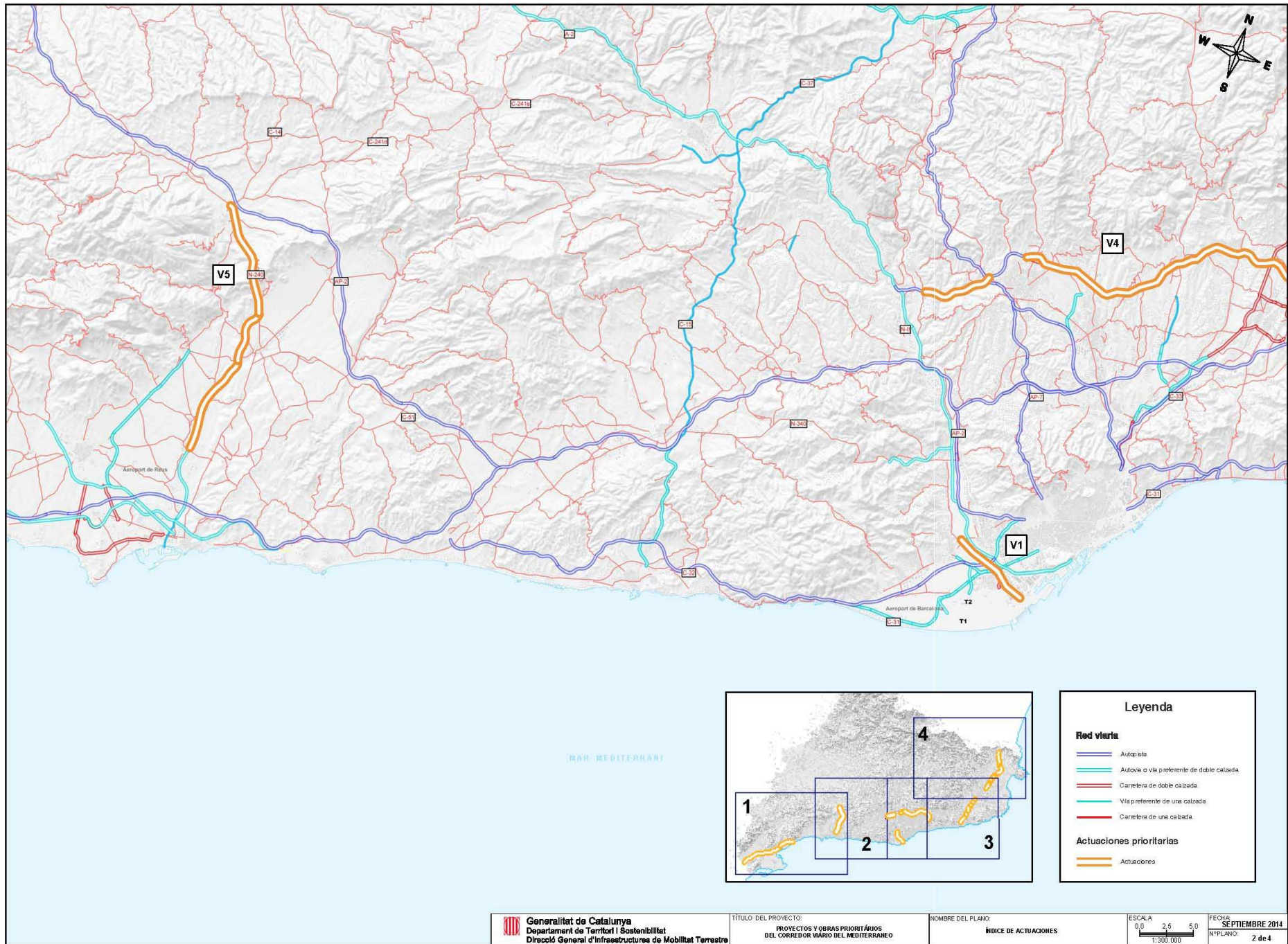
NOMBRE DEL PLANO:
 INDICE DE ACTUACIONES

ESCALA: grafica din-A3
 1:300.000

FECHA:
 SEPTIEMBRE 2014
 Nº PLANO:
 4 de 4

5.2 Actuaciones viarias prioritarias





Leyenda

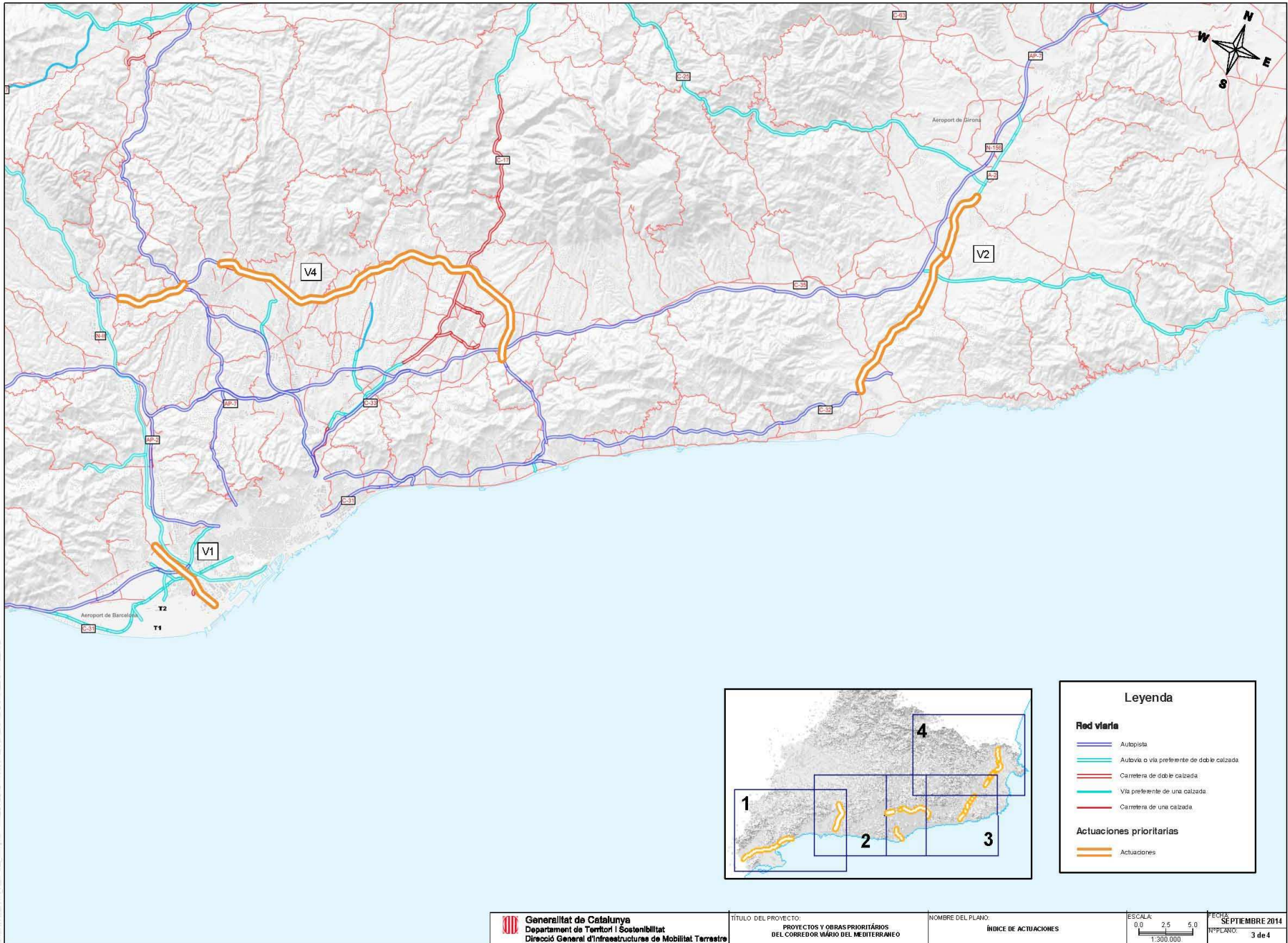
Red viaria

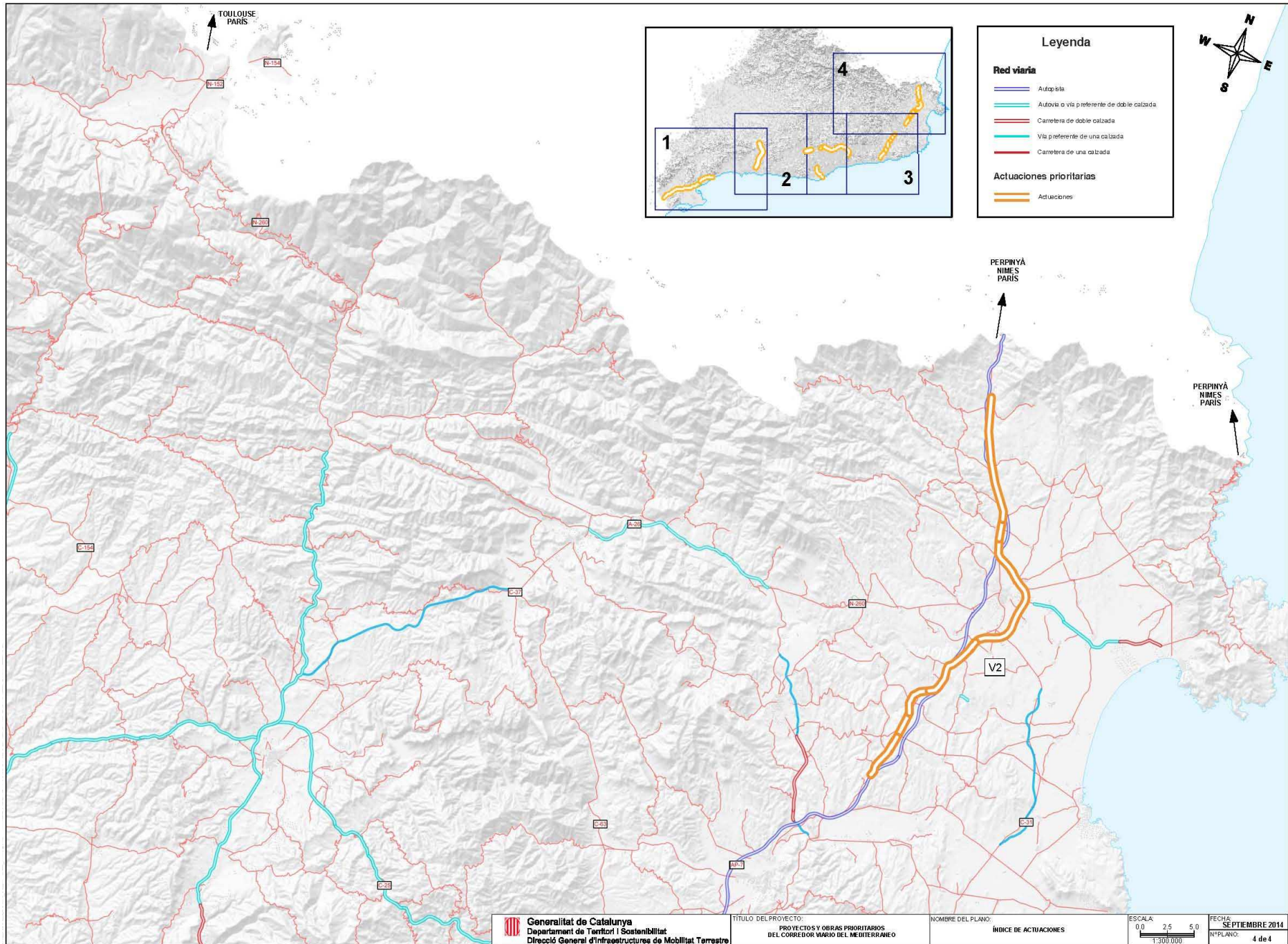
- Autopista
- Autovia o via preferente de doble calzada
- Carretera de doble calzada
- Via preferente de una calzada
- Carretera de una calzada

Actuaciones prioritarias

- Actuaciones

Generalitat de Catalunya Departament de Territori i Sostenibilitat Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre	TÍTULO DEL PROYECTO:	NOMBRE DEL PLANO:	ESCALA:	FECHA:
	PROYECTOS Y OBRAS PRIORITARIOS DEL CORREDOR VIARIO DEL MEDITERRANEO	ÍNDICE DE ACTUACIONES	0 0 2,5 5 0 1:300.000	SEPTIEMBRE 2014 Nº PLANO: 2 de 4





5.3 Fichas de actuaciones prioritarias

Actuación:

X1. Nuevo corredor Vandellós - Camp de Tarragona

Programa:

Nueva red ferroviaria

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Nuevo corredor entre Vandellós y el Camp de Tarragona, de unos 44 km, diseñado para doble vía de ancho estándar europeo, electrificado a 25 kv c.a. y velocidad 200 Km/h, apto para tráfico de viajeros y mercancías.
- Incluye las nuevas estaciones de l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils y la nueva Estació Central, al sur del Aeropuerto de Reus, así como un PAET a Montroig del Camp.
- Define también la conexión con la línea de alta velocidad, hacia Lleida y Barcelona, y la conexión con la línea convencional en dirección Tarragona.

Inversión estimada:

Total actuación: 360,5 M€ (incluye las estaciones)

Programación:

- 04/05/2000: adjudicación del primer contrato de obra del corredor.
- 20/01/2010: adjudicación de las obras de la Estación Central.
- 22/01/2011: adjudicación de los trabajos de ampliación de la plataforma ferroviaria de la estación de l'Hospitalet de l'Infant y las obras de la nueva estación de Cambrils que incluyen el viaducto del corredor principal donde se ubica la estación, así como el edificio y la urbanización.
- 14/02/2014: adjudicación del último contrato de instalaciones de seguridad y comunicaciones del corredor.
- El objetivo de puesta en servicio del Ministerio de Fomento es para el año 2015, excepto la Estació Central, prevista en una segunda fase.

Estado de la actuación:

- Obras del nuevo corredor ferroviario en ejecución muy avanzada, con trabajos en curso de superestructura de vía y electrificación, y obras de instalaciones y seguridad recientemente adjudicadas.
- En cuanto a la estación de Cambrils, están en curso las obras de arquitectura, instalaciones y urbanización, y en cuanto a la estación de l'Hospitalet de l'Infant está en revisión técnica el proyecto constructivo.
- En cuanto a la estación de l'Hospitalet de l'Infant, está pendiente el impulso de las obras de los edificios, arquitectura y urbanización, una vez finalice la revisión del proyecto constructivo por parte del Ministerio de Fomento. En cuanto a la Estación Central, las obras están adjudicadas pero no iniciadas.



Observaciones:

Actuación:

X2. Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Tarragona

Programa:

Nueva red ferroviaria

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- La actuación consta de la remodelación de la terminal ferroviaria de Adif de Clasificación, existente entre Tarragona y Vila-seca, para permitir la expedición/recepción de trenes en composiciones de 750 m de longitud, y la ejecución de un nuevo acceso ferroviario, de ancho mixto y no electrificado, para conectar Clasificación con las terminales ferroviarias de carga/descarga del ámbito sur del Puerto de Tarragona.

Inversión estimada:

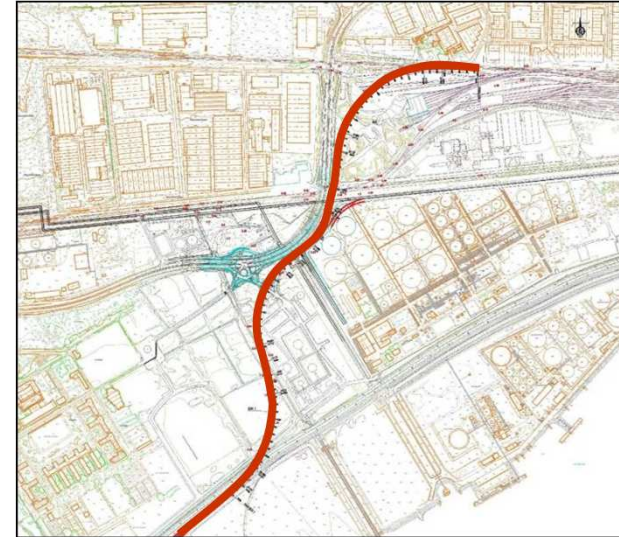
Total actuación: 18 M€

Programación:

- El año 2011, DTES realizó una propuesta de trazado para el nuevo acceso ferroviario en coordinación con el Puerto de Tarragona y la AEQT.

Estado de la actuación:

- Pendiente impulso redacción de estudio informativo



Observaciones:

Actuación:

X3. Conexión LC-LAV en el Penedès

Programa:

Nueva red ferroviaria

Objetivo:

Interoperabilidad

Descripción:

- Ejecución de ramales que permitan una conexión entre la línea convencional y la línea de alta velocidad a la altura de Vilafranca del Penedès con el fin de optimizar la red ferroviaria existente mediante la implantación de nuevos servicios regionales entre los centros de Tarragona y Barcelona.

Inversión estimada:

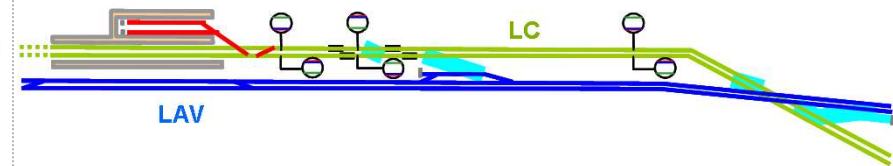
Total actuación: 12 M€

Programación:

- El objetivo es impulsar la actuación de forma coordinada con la implantación del 3r hilo en el corredor.

Estado de la actuación:

- Estudio informativo en redacción por parte del Ministerio de Fomento



Observaciones:

Actuación:

X4. Variante de Martorell

Programa:

Nueva red ferroviaria

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Nueva línea ferroviaria entre Martorell y Castellbisbal, con el fin de conseguir una línea específica para el tráfico de mercancías en los dos anchos (estándar e ibérico), segregada de las circulaciones de viajeros, y con conexiones hacia el Puerto de Barcelona y la frontera francesa.
- La solución más idónea requiere un nuevo túnel urbano en Martorell para el servicio de Rodalia, lo que permitiría disponer una nueva estación en este municipio.

Inversión estimada:

Total actuación: 200 M€

Programación:

- Octubre de 2011 aprobación provisional e inicio trámite de información pública del estudio informativo

Estado de la actuación:

- Pendiente la reformulación del estudio informativo



Observaciones:

Actuación:

X5. Acceso a la T1 del aeropuerto de Barcelona

Programa:

Nueva red ferroviaria

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nuevo corredor ferroviario de 5 Km para doble vía, de acceso al aeropuerto de Barcelona, a ejecutar mayoritariamente en túnel (tuneladora y pantallas).
- Incluye también la ejecución de dos nuevas estaciones: una en la terminal T1 y otra en la T2, ambas de intercambio con la L9.

Inversión estimada:

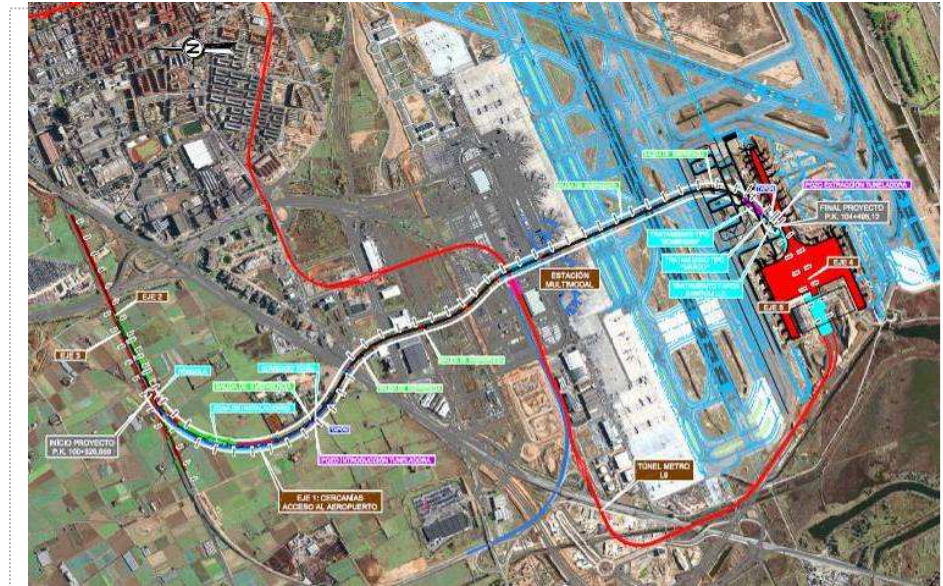
Infraestructuras:	268,4 M€
Conexión con la línea de Vilanova:	19,6 M€
Arquitectura de estaciones T1 y T2:	27,3 M€
Vía, electrificación e instalaciones:	<u>60,5 M€</u>
	375,8 M€

Programación

- 28/11/2002: adjudicación del proyecto constructivo de infraestructura del nuevo corredor.
- 8/5/2010: adjudicación de las obras de infraestructura del nuevo corredor

Estado de la actuación:

- Obras de infraestructura no iniciadas.
- Sólo se ha ejecutado la infraestructura de la nueva estación T1.



Observaciones:

Actuación:

X6. Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Barcelona

Programa:

Nueva red ferroviaria

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nuevo acceso ferroviario que discurre en un tramo de 1,8 km por la margen izquierda del río Llobregat y aprovecha parcialmente la vía actual de FGC y después define un bucle en el ámbito de la ZAL Prat, para dar servicio a la nueva terminal de mercancías del Muelle Prat y a la nueva terminal prevista en el antiguo lecho. También define un ramal de conexión directa del puerto con la terminal de Can Tunis.
- La actuación prevé la ejecución de una primera fase con vía única de acceso a la terminal Catalunya que no incluye el cierre del anillo en el antiguo lecho del río.

Inversión estimada:

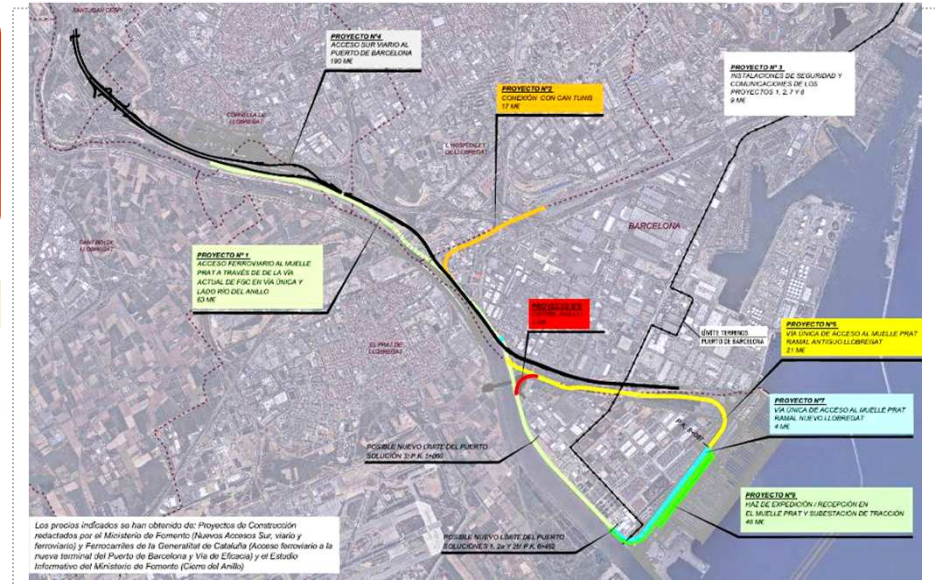
Total actuación: 108 M€ (1a fase)

Programación:

- En septiembre de 2012 se puso en servicio un acceso ferroviario provisional al muelle Prat para dar servicio a la nueva terminal ferroviaria de Tercat.
- En septiembre de 2013, el Ministerio de Fomento, el Adif, la APB, la Generalitat de Catalunya y FGC, suscribieron un protocolo para el impulso de las actuaciones de la primera fase, que establece también la cofinanciación al 50 % de la actuación, por parte del Ministerio de Fomento y la APB.
- Este año, previsión de licitación de las obras de la 1a fase del nuevo acceso ferroviario por parte del Ministerio de Fomento.

Estado de la actuación:

- Proyectos constructivos de la 1a fase del nuevo acceso ferroviario en redacción, por parte del Ministerio de Fomento y el Puerto de Barcelona.



Observaciones:

Actuación:

M1. Implantación ancho estándar Castelló - Vandellòs

Programa:

Modernización y mejora

Objetivo:

Interoperabilidad

Descripción:

- Implantación del ancho estándar en la línea convencional entre Castelló y Vandellòs, mediante la conversión de una vía al ancho estándar europeo y la otra al ancho mixto. La actuación incluye también los 12 km del ramal de vía única de acceso a Tortosa.

Inversión estimada:

Total actuación: 170,4 M€

Programación:

- Abril de 2014, adjudicación obras vía y electrificación para la conversión al ancho estándar del tramo Castelló-Vinarós.
- Abril de 2014, adjudicación obras vía y electrificación para la conversión al ancho estándar del tramo Vinarós-Vandellòs.
- Junio de 2014, aprobación de la licitación del contrato de implantación del sistema ERTMS entre València y Vandellòs.
- El objetivo previsto por el Ministerio de Fomento es la finalización de las obras el año 2015.

Estado de la actuación:

- Obras adjudicadas, pendientes de inicio.

El Corredor Ferroviario Mediterráneo



DESCRIPCIÓN POR TRAMOS



III.A- VANDELLÓS-CASTELLÓN

146 Km vía doble + 12 Km vía única

Proyecto

- Cambio de ancho de la doble vía
- Cambio de ancho en la vía única a Tortosa
- Construcción de 2 apartaderos de 750 m. (estándar)

Presupuesto (M€): 170,38

Finalización: 2015

Observaciones:

Actuación:

M2. Implantación 3r hilo Reus - Vila-seca

Programa:

Modernización y mejora

Objetivo:

Interoperabilidad

Descripción:

- Conversión al ancho mixto (ibérico y estándar) del tramo de 9,5 km de la línea convencional entre Vila-seca y Reus.

Inversión estimada:

Total actuación: 24 M€

Programación:

- Finalizar los trabajos de redacción del proyecto constructivo e impulsar a continuación las obras, con el fin de que éstas puedan ser ejecutadas en paralelo a las de implantación del 3r hilo entre Vila-seca y el Nudo de Castellbisbal.

Estado de la actuación:

- En redacción el proyecto constructivo por parte del Ministerio de Fomento



Observaciones:

Actuación:

M3. Implantación 3r hilo Vila-seca – Nudo de Castellbisbal

Programa:

Modernización y mejora

Objetivo:

Interoperabilidad

Descripción:

- Conversión al ancho mixto (ibérico y estándar) de los 97 km de la línea convencional, entre Vila-seca y el Nudo de Castellbisbal, para permitir el tráfico de mercancías en ancho internacional.
- La actuación prevé en el ámbito de Martorell la ejecución de un nuevo trazado para una vía de ancho mixto y tráfico de mercancías, entre el río Llobregat y Castellbisbal que incluye también la recuperación del antiguo túnel ferroviario.

Inversión estimada:

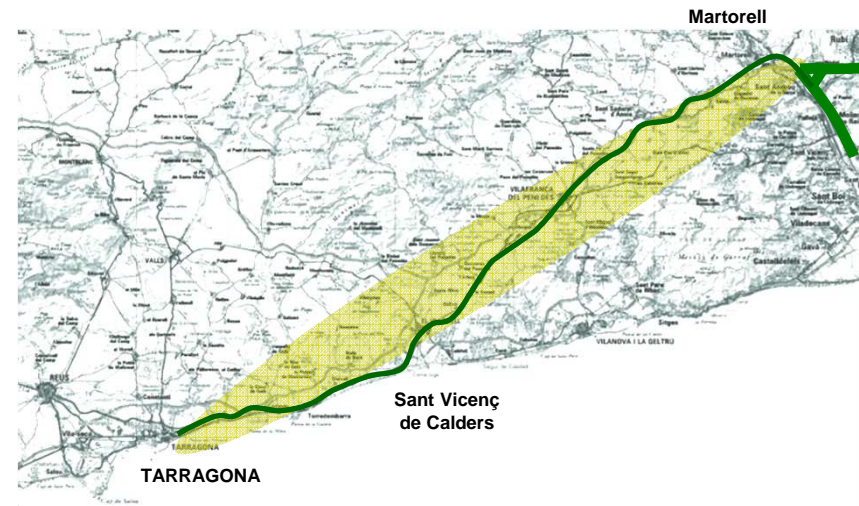
Total actuación: 315 M€

Programación:

- El año 2013 se adjudicaron los 4 contratos principales para la ejecución de las obras de implantación del ancho mixto en los tramos Vila-seca - St. Vicenç de Calders, St. Vicenç de Calders - Martorell y Martorell - Nus de Castellbisbal, y de instalaciones de seguridad y comunicaciones en todo el corredor.
- El objetivo del Ministerio de Fomento es finalizarlas el año 2015.

Estado de la actuación:

- Obras en curso de los trabajos previos para el desvío de servicios.
- Proyecto básico de actuaciones complementarias para la implantación del ancho estándar en el subtramo Castellbisbal – Martorell.



Observaciones:

Actuación:

M4. Rehabilitación línea Reus – Roda de Barà

Programa:

Modernización y mejora

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Rehabilitación de la línea convencional de una sola vía para el encaminamiento de mercancías.

Inversión estimada:

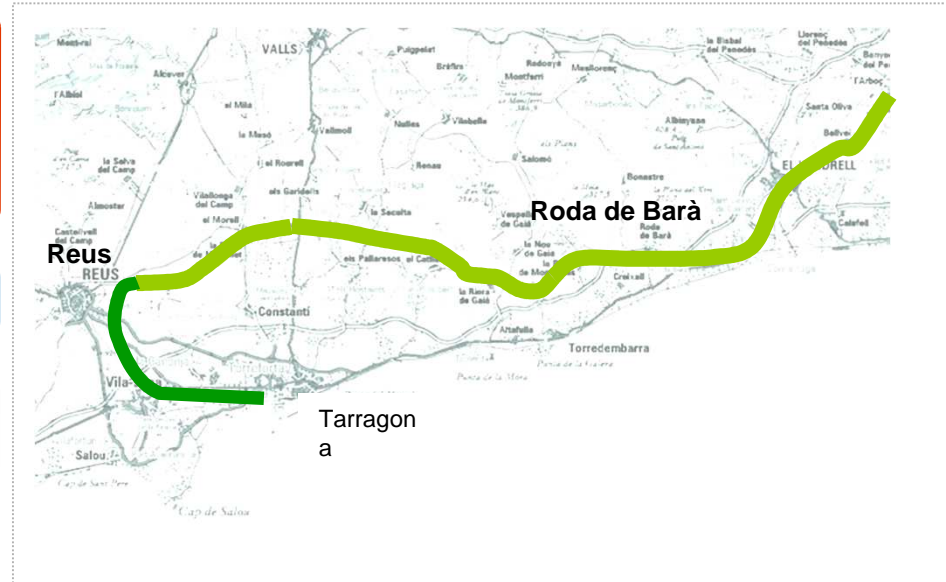
Total actuación: 256 M€

Programación:

- Atendiendo a la demanda esperada, la redacción del Proyecto Constructivo debería producirse antes del 2020 y la puesta en servicio entre el 2020 y el 2030.

Estado de la actuación:

- Estudio informativo en redacción.



Observaciones:

Actuación:

M5. Implantación 3r hilo Vilamalla – Portbou

Programa:

Modernización y mejora

Objetivo:

Interoperabilidad

Descripción:

- Implementación del ancho mixto en una de las dos vías de la línea convencional de Vilamalla a Portbou

Inversión estimada:

Total actuación: 40 M€

Programación:

- Atendiendo a la demanda esperada, la puesta en servicio debería producirse antes del 2020.

Estado de la actuación:

- Pendiente su impulso.



Observaciones:

Actuación:

M6. Implantación 3r hilo Zaragoza- Lleida-Tarragona

Programa:

Modernización y mejora

Objetivo:

Interoperabilidad

Descripción:

- Conversión al ancho mixto (ibérico y estándar) de los dos corredores de vía única que se dirigen hacia Zaragoza, es decir el corredor Picamoixons-Reus-Zaragoza (por Caspe) y el corredor Sant Vicenc de Calders-Picamoixons-Lleida-Zaragoza, de modo que se puedan encaminar mercancías en ancho estándar europeo. La actuación incluye también la adaptación de los corredores de modo que dispongan de puestos de estacionamiento y apartado de vías de 750 m.

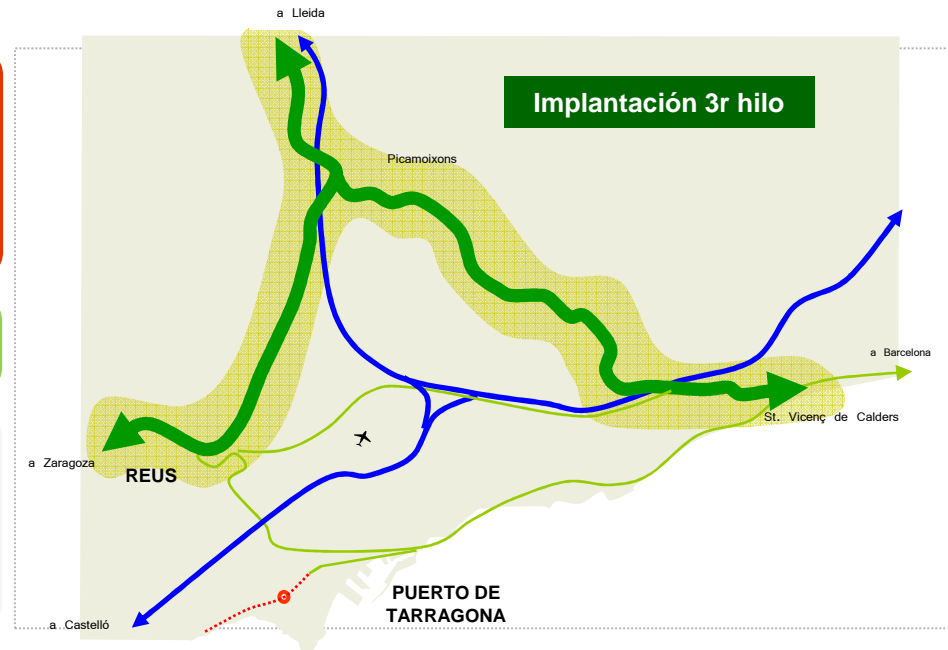
Inversión estimada:

Programación:

- Impulsar la redacción de los proyectos constructivos y a continuación ejecutar las obras

Estado de la actuación:

- Pendiente



Observaciones:

Actuación:

E1. Estación Baix Llobregat

Programa:

Nuevas estaciones

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nuevo intercambiador con servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, metro y autobús ubicado al norte del Prat de Llobregat.

Inversión estimada:

Total actuación: 80 M€

Programación:

- 2010 Obras adjudicadas por la Generalitat pero no iniciadas.

Estado de la actuación:

- Obras adjudicadas no iniciadas



Observaciones:

Actuación:

E2. Estación Barcelona-Sants

Programa:

Nuevas estaciones

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Ampliación del vestíbulo ferroviario, para duplicar su superficie hasta 35,000 m², conectividad con las líneas de metro L3-L5, ejecución de un aparcamiento soterrado en el lado montaña y una nueva estación de autobuses.

Inversión estimada:

Total actuación: 50 M€

Programación:

- En el momento actual, del conjunto de actuaciones de ampliación y mejora de la estación previstas y objeto del Plan especial urbanístico Estación de Sants (2004) se han ejecutado la adecuación de la infraestructura ferroviaria, vías, andenes y mejoras de instalaciones; la mejora de la accesibilidad vestíbulo-andenes y la evacuación, el aumento de superficie destinada a viajeros y destinada a la LAV, el refuerzo estructural de la estación para permitir la futura edificabilidad y la ejecución de un aparcamiento soterrado para 930 vehículos en el lado mar.
- Para el resto de actuaciones, en el momento actual no hay una programación concreta.

Estado de la actuación:

- Proyecto modificado de supresión de los edículos de salida de emergencia de la pl. Païssos Catalans y de reposición de los espacios ocupados por las obras de la LAV en la esquina Provença - Josep Tarradellas, ya redactado para Adif y pendiente de consignación presupuestaria.
- Proyectos constructivos de ampliación de vestíbulos en redacción.



Observaciones:

Actuación:

E3. Estación La Sagrera

Programa:

Nuevas estaciones

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nueva estación intermodal con servicios de alta velocidad, regionales, cercanías, metro y autobús, ubicada en el barrio de la Sagrera de Barcelona.

Inversión estimada:

Total actuación: 650 M€

Programación:

- Previsión de puesta en servicio, 2016.

Estado de la actuación:

- Obra civil en curso
- Proyectos de arquitectura e instalaciones en redacción, por parte de Adif .
- Urbanización y modificación de la estación actualmente en redacción.



Observaciones:

Actuación:

E4. Estación LAV Aeropuerto de Girona

Programa:

Nuevas estaciones

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Ejecución de una nueva estación sobre la línea de alta velocidad Barcelona - frontera francesa, a la altura del PAET en servicio en el término de Vilobí d'Onyar.
- Principales actuaciones: edificio de estación, adecuación de los 2 andenes laterales del PAET, adecuación de la accesibilidad con un paso inferior bajo la LAV y accesos a los andenes adaptados a PMR, 500 plazas de aparcamiento en superficie y conectividad viaria de la estación de la LAV con la terminal del aeropuerto.

Inversión estimada:

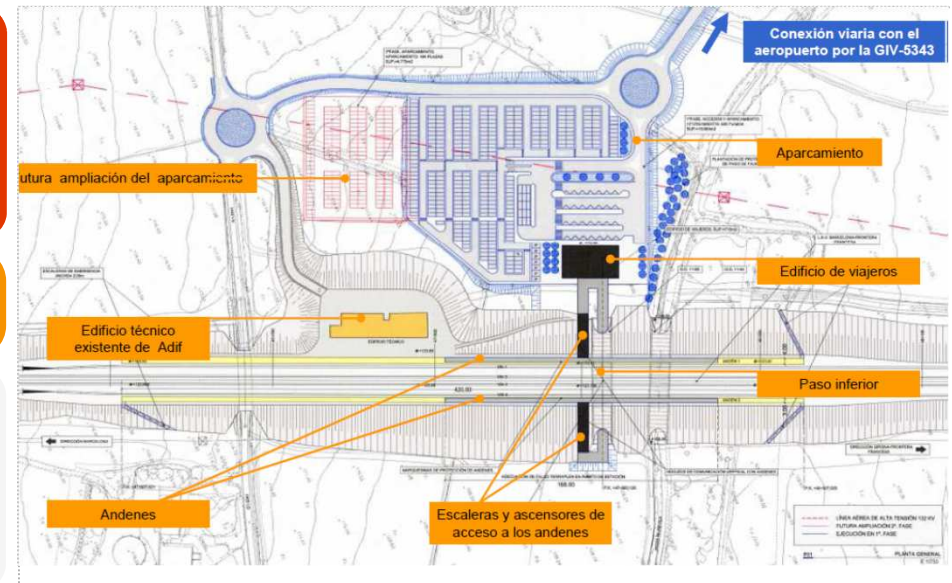
Total actuación: 9 M€

Programación:

- 09/02/2012, adjudicación, por parte de la DGIMT, del contrato de redacción del estudio informativo, proyecto básico y proyecto constructivo.
- Objetivo de finalización de la redacción del estudio informativo y constructivo durante el año 2015, para licitar a continuación las obras.

Estado de la actuación:

- Estudio informativo en redacción por parte de la DGIMT.



Observaciones:

Actuación:

T1. Terminal de BASF

Programa:

Nuevas terminales

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nueva terminal ferroviaria intermodal en las instalaciones que la compañía Basf tiene en el Puerto de Tarragona de uso propio y abierto.
- El objetivo de esta terminal es conectar el polígono petroquímico de Tarragona de forma competitiva con el centro y norte de Europa.
- La actuación también requiere dotar a la nueva terminal de un nuevo acceso que sustituya al paso a nivel existente.

Inversión estimada:

Total actuación: 24 M€

Programación:

- Su programación está vinculada a la puesta en servicio del ancho internacional hacia la frontera francesa.

Estado de la actuación:

- Anteproyecto redactado
- Pendiente la redacción del proyecto constructivo



Observaciones:

Actuación:

T2. Terminal del muelle Prat

Programa:

Nuevas terminales

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nueva terminal ferroviaria intermodal en la ampliación sur del Puerto de Barcelona (terminal BEST)

Inversión estimada:

Total actuación:

Programación:

- Septiembre de 2012, puesta en servicio de la primera fase

Estado de la actuación:

- En servicio la terminal de carga/descarga y en fase de redacción de proyectos por parte de la APB la terminal de expedición/recepción



Observaciones:

Actuación:

T3. Terminal del Llobregat

Programa:

Nuevas terminales

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nueva terminal ferroviaria intermodal en el antiguo lecho del río Llobregat, que supondrá la urbanización de 143 ha para dar servicio a la ampliación del puerto.

Inversión estimada:

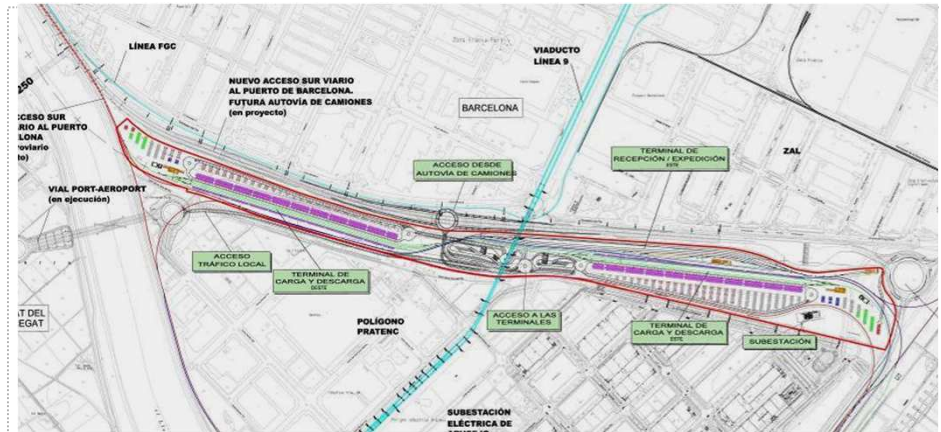
Total actuación: 235 M€

Programación:

- Mayo de 2011, adjudicación de proyecto básico
- Redacción del anteproyecto

Estado de la actuación:

- Proyecto básico en redacción por parte de la APB



Observaciones:

Actuación:

T4. Terminal del Vallès

Programa:

Nuevas terminales

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Remodelación de la actual terminal ferroviaria del Vallès (La Llagosta), para convertirla en un centro intermodal entre trenes de ancho ibérico y estándar y entre trenes y camiones, con actividades logísticas complementarias.
- Ejecución de los dos ramales de acceso desde la línea de alta velocidad a la terminal ferroviaria intermodal de La Llagosta, en ancho estándar europeo.

Inversión estimada:

Total actuación: 25 M€

Programación:

- La remodelación de la terminal actual está incluida en el "Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Catalunya para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales incluidas en la red básica de mercancías del Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías" firmado el 7 de junio de 2011.
- No hay programación para la remodelación de la terminal actual.
- En el momento actual no hay ninguna programación para la ejecución de la segunda fase de los ramales de acceso, pero previamente habría que impulsar la redacción del proyecto constructivo.

Estado de la actuación:

- Pendiente la redacción del proyecto constructivo de la remodelación de la terminal actual
- Proyecto básico de los ramales de acceso redactado



Observaciones:

Actuación:

T5. Terminal del Empordà

Programa:

Nuevas terminales

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- En una primera fase, se plantea ejecutar una nueva terminal ferroviaria intermodal a ubicar al lado de la estación de Vilamalla en la línea convencional Barcelona - Portbou.
- En fases posteriores está previsto el desarrollo de una nueva terminal de servicio en el futuro sector logístico del Far d'Empordà

Inversión estimada:

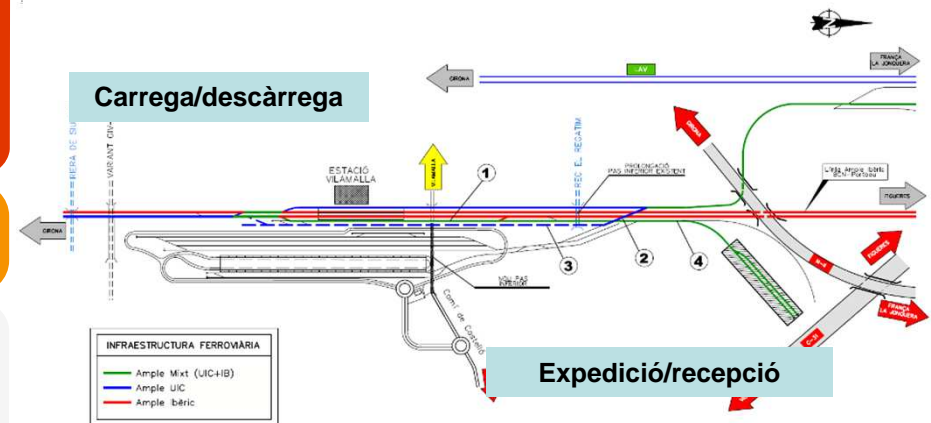
Total actuación: 3.6 M€ para la fase 1 y 110 M€ para la fase 2

Programación:

- Finalización del Estudio informativo actualmente en curso

Estado de la actuación:

- En redacción estudio informativo de la 1a fase.
- En redacción la modificación del planeamiento territorial (PDU)
- En redacción la propuesta de Plan financiero mediante una participación público-privada, por parte de Cimalsa.



Observaciones:

Actuación:

T6. Terminal del Penedès

Programa:

Nuevas terminales

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Nueva terminal ferroviaria de 750 metros de longitud en el Penedès para dar servicio a la zona logística prevista según planeamiento urbanístico de l'Arboç.

Inversión estimada:

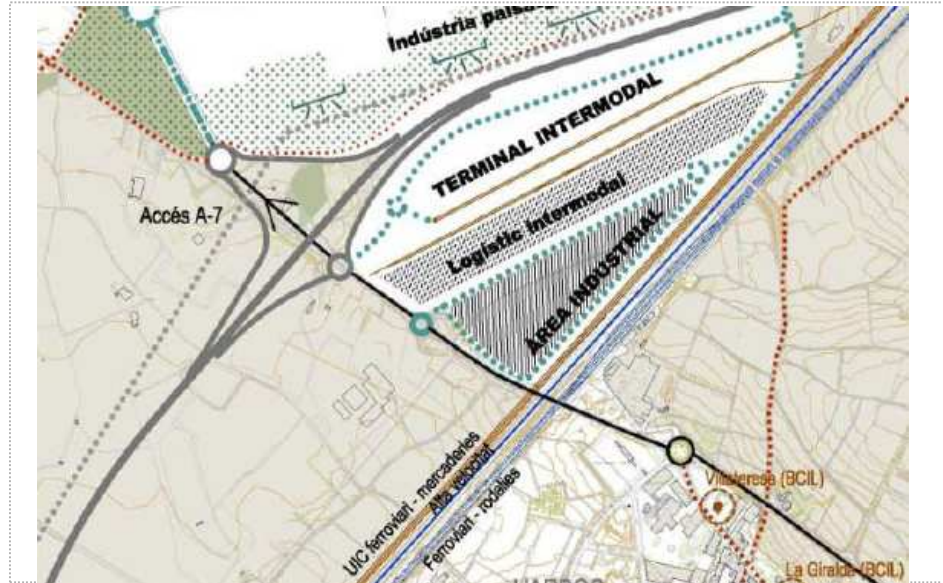
Total actuació: 32 M€

Programación:

- En servicio el 2020

Estado de la actuación:

- Plan Director Urbanístico aprobado definitivamente en julio de 2012.



Observaciones:

Actuación:

T7. Ramales industriales

Programa:

Nuevas terminales

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Dotar de accesibilidad ferroviaria y terminales con vías de carga/descarga y expedición/recepción, o adecuación de las instalaciones ferroviarias existentes a las necesidades de los centros privados de producción industrial, o áreas de producción de materias primas, ubicados estratégicamente a lo largo del corredor mediterráneo y que tengan una necesidad actual o un mercado potencial, con el fin de dotar de mayor eficiencia y competitividad al transporte europeo transfronterizo de mercancías.

Inversión estimada:



Observaciones:

Programación:

- El objetivo es analizar a corto plazo y caso por caso las necesidades de actuaciones en infraestructura, así como la posible participación público-privada, para cada una de estas industrias o centros de producción.

Estado de la actuación:

- Actualmente hay empresas que disponen de vías de apartado o terminal y que hay que adaptar, como por ejemplo la Seat que quiere implementar el ancho estándar europeo, y otras a las que habría que dotar de accesibilidad y terminales o vías de apartado.

Actuación:

S1. Promoción de servicios intermodales de mercancías

Programa:

iFreightMed

Objetivo:

Intermodalidad

Descripción:

- Promoción de servicios sostenibles de transporte intermodal en 5 regiones situadas a lo largo del Corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transportes.
- Cada región participante ha implementado, con la participación de los diferentes agentes implicados, un Comité de Desarrollo de servicios intermodales de transporte de mercancías.

Inversión estimada:

Total actuación: 2,0 M€ entre las 5 regiones implicadas, cofinanciados por fondos FEDER mediante el programa MED, en el periodo enero de 2013 – junio de 2015.

Programación:

- Constitución en 2013 del Comité catalán, integrado por el Departament de Territori i Sostenibilitat y las empresas públicas vinculadas FGC y CIMALSA, el Consell General de Cambres de Catalunya y los puertos de Barcelona y Tarragona, con el objetivo de incrementar el número de agentes participantes.
- Realización de estudios de viabilidad y desarrollo de una prueba piloto para impulsar nuevos servicios de mercancías para los principales sectores de exportación de Catalunya (químico, automoción y agroalimentario), con la estrecha colaboración de los clústers de empresas relacionadas.
- Elaboración de un conjunto de medidas de acompañamiento que recoja los principales aspectos infraestructurales, operativos y de mercado a mejorar para la potenciación de los servicios intermodales de mercancías por ferrocarril.

Estado de la actuación:



Observaciones:

- En el marco de otros programas y proyectos donde participa la Generalitat de Catalunya, se complementará el trabajo hecho en el iFreightMed, por ejemplo, en la mesa estratégica para el transporte ferroviario de mercancías impulsado por Barcelona Centre Logístic (BCL) con la colaboración de la Cambra de Comerç de Barcelona.

Actuación:

V1. Nuevo acceso viario al Puerto de Barcelona por el sur

Programa:

Actuaciones viarias

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Nuevo acceso viario al Puerto de Barcelona, mediante la construcción de un carril adicional en las dos calzadas de la Ronda litoral, desde el cruce con la A2 y el nuevo enlace de l'Hospitalet, y un 2o tramo de autovía de nueva construcción con 2 calzadas de 2 carriles que discurre por la margen derecha del río Llobregat y por el antiguo lecho, en su tramo final.
- La actuación define diversas infraestructuras, como es el caso del viaducto de 1,6 Km, en el ámbito paralelo al lecho del río.

Inversión estimada:

Total actuación: **200 M€** (174 M€ obra principal, 20 M€ expropiaciones y 6 M€ para el resto de contratos).

Programación:

- 10/01/2004: licitación por parte del Ministerio de Fomento de las obras del nuevo acceso sur viario al Puerto de Barcelona por un importe de 174,16 M€.
- El plazo previsto de ejecución de las obras es de 40 meses.

Estado de la actuación:

- Recientemente adjudicadas y pendientes de publicación en el BOE.



Observaciones:

Actuación:

V2. N-II / A-2 Ámbito de Girona

Programa:

Actuaciones viarias

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Ampliación, desdoblamientos y variantes para aumentar la capacidad del corredor. Trams:
 - N-II Sur de Girona: desdoblamiento de la N-II entre Tordera y Fornells de la Selva.
 - N-II Girona: ampliación de la AP-7 (tramo libre de peaje) a 4 carriles y nuevos enlaces de Fornells, St. Gregori y Vilademuls.
 - N-II Norte de Girona: de Vilademuls a la frontera francesa.

Inversión estimada:

Total actuación: **475 M€** (según MFOM)

Programación:

- N-II Sur de Girona. Tramo de Caldes al aeropuerto y Fornells de la Selva, en servicio desde el año 2007.
- N-II alrededor de Girona, AP-7 de Fornells a Vilademuls. Ejecutada la ampliación de la AP7 a 4 carriles, libre de peaje en este tramo, y los nuevos enlaces de Fornells y de Sant Gregori. Conexión provisional de Vilademuls abierta al tráfico el pasado 1 de julio.
- N-II Norte de Girona: de Vilademuls a la frontera francesa. Pendiente de ejecución, tramo de 41.6 km (171 M€) el desdoblamiento de la carretera actual y variantes a Bàscara y Pont de Molins.

Estado de la actuación:

- N-II al sur de Girona: Tramo de Tordera a Maçanet, obras de mejora de enlaces licitadas en enero de 2014, con un presupuesto de 7 M€. Tramo de Maçanet de la Selva a Sils, obras licitadas en enero de 2014 por un importe de 31,4 MEUR. Tramo de Sils a Caldes de Malavella, obras muy avanzadas, con puesta en servicio prevista para este año.
- N-II alrededor de Girona, AP-7 de Fornells a Vilademuls: En obras la conexión al norte, mediante el nuevo enlace de Vilademuls
- N-II al norte de Girona de Vilademuls a la Frontera. Pendiente de ejecución. Obras licitadas de los nuevos enlaces de Pontós y Garrigàs con un coste de 9,76 M€.



Observaciones:

Actuación:

V3. Autovía A-7 Vandellós-Castelló

Programa:

Actuaciones viarias

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Autovía A-7 entre la nuclear de Vandellòs y el límite con la Comunitat Valenciana. Hay dos tramos:
 - La Jana (Comunitat valenciana) - El Perelló
 - El Perelló - l' Hospitalet de l' Infant

Inversión estimada:

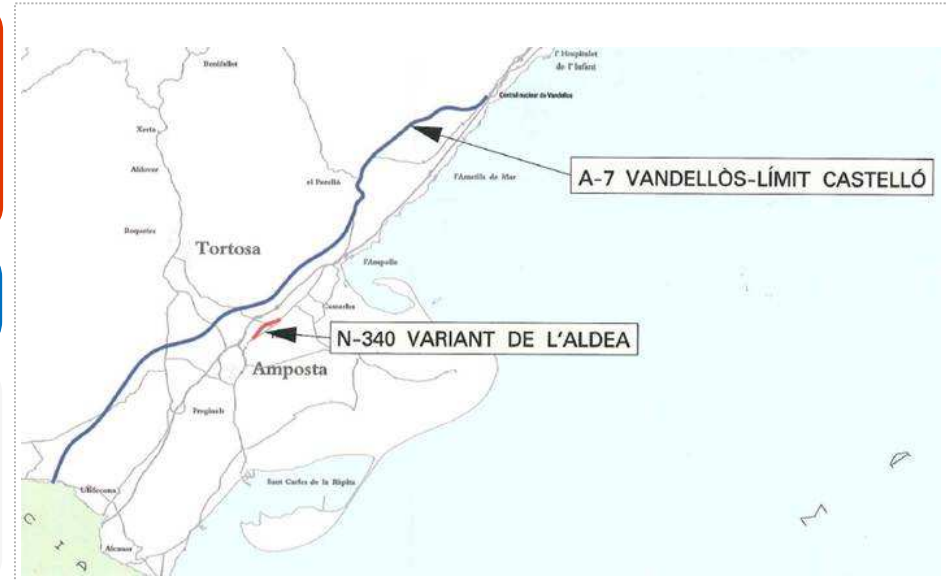
Total actuación: M€

Programación:

- Protocolo del año 2005 preveía la licitación de obras de todos los tramos el 2012
- Tramitación administrativa y ambiental de todos los proyectos acabada

Estado de la actuación:

- Pendiente la licitación de proyectos constructivos. Según el Ministerio de Fomento se preveía la licitación durante el año 2014.



Observaciones:

Actuación:

V4. Cuarto cinturón de Barcelona

Programa:

Actuaciones viarias

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Autovía de nueva construcción que en una primera fase ha de conectar la A-2, a Abrera, con Terrassa.

Inversión estimada:

Total actuación: **300 M€**

Programación:

- En servicio los tramos Abrera - Olesa de Montserrat y Viladecavalls – Terrassa, inaugurados en junio del 2010.
- Del tramo de Terrassa - Granollers ha caducado el expediente de Información pública de la evaluación ambiental (resolución de 17 de diciembre de 2012 de la Administración General del Estado). Hay que iniciar de nuevo la tramitación, con un nuevo estudio informativo y el correspondiente estudio de impacto ambiental.
- Dentro del tramo Terrassa – Granollers, se ha priorizado el subtramo Terrassa - Sabadell (y la conexión de Castellar con la autopista C-58). El MFOM debe tramitar un nuevo estudio informativo.

Estado de la actuación:

- La parte central: Olesa (B. Llobregat) - Viladecavalls (V. Occidental) está con las obras paradas, con anualidades previstas para 2015. Finalización a partir del año 2018.



Observaciones:

Actuación:

V5. Autovía A-27. Tramo El Morell-Montblanc

Programa:

Actuaciones viarias

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

▪ Tramo de autovía con 2 carriles por calzada que conecta Tarragona con Montblanc, cerca de la AP-2 Zaragoza - Mediterráneo, definida como alternativa a la actual N-240 entre Tarragona y Montblanc. Consta de diversos tramos:

- Tarragona - El Morell (7,8 Km)
- El Morell - Variante de Valls (9,5 Km)
- Variante de Valls (5 Km)
- Variante de Valls - Montblanc (7,3 Km)



Inversión estimada:

Total actuación: **293 M€**

Observaciones:

Programación:

- Obras tramo Tarragona - El Morell: acabadas el año 2013.
- Obras tramo El Morell - Valls: obras licitadas el año 2007, paradas el año 2013 y retomadas este año. Finalización prevista para el 2017.
- Obras Variante de Valls: obras licitadas el año 2007, parcialmente ejecutadas (30%) y reiniciadas este año. Finalización prevista para el 2016.
- Obras tramo Variante de Valls - Montblanc (incluyen el túnel de Lilla): obras licitadas el año 2008 y paradas desde el 2010. Se prevé su reinicio a partir del año 2016.

Estado de la actuación:

- Obras ejecutadas entre Tarragona y el Morell, en curso entre El Morell y Valls, y la Variante de Valls.

Actuación:

V6. Mejora de la gestión de corredores viarios para uso de mercancías

Programa:

Actuaciones viarias

Objetivo:

Capacidad

Descripción:

- Mejora de la gestión del tráfico de mercancías en los corredores viarios Tarragona-Barcelona y Lleida-Tarragona con el objetivo de distribuir de forma más eficiente el tráfico de mercancías, optimizar la capacidad de la infraestructura existente y mejorar la seguridad viaria

Inversión estimada:

Total actuación: - **M€**

Programación:

- En estudio bonificaciones del peaje de la AP-2 entre Montblanc y Lleida y restricciones a la circulación de la N-240 en el mismo tramo.

Estado de la actuación:

- En servicio bonificaciones en los peajes de la AP-7 entre Maçanet y la frontera francesa y restricciones para la circulación de pesados en la carretera N-II en el mismo tramo.



Observaciones: