



Generalitat de Catalunya  
**Departament de la Vicepresidència  
i de Polítiques Digitals i Territori**

# **El Corredor Mediterrani**

**Dossier de Premsa**

## Corredor Mediterrani, incompliments i retards

---

- ❑ De les 33 actuacions que l'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani (any 2011) assenyalava perquè estiguessin executades el 2020, **només dues** s'han posat en servei i **de manera incompleta**.
- ❑ Del **Vandellòs-Camp de Tarragona**, l'Estat ha deixat sense executar l'estació de l'aeroport de Reus. A més, el temps de viatge és superior a altres corredors d'alta velocitat similars i també pateix limitacions de capacitat pel tram en via única a la connexió amb el corredor de l'Ebre (nus de Vila-seca).
- ❑ La **terminal del moll Prat del Port de Barcelona** no disposa del nou accés ferroviari que estava previst, fet que en limita la funcionalitat i potencialitat.
- ❑ Pel que fa a la resta d'actuacions: 5 estan parcialment en servei, 6 en obres, 14 en projecte o en estudi i de les 8 restants no s'ha fet cap tramitació.
- ❑ A més dels retards acumulats, ha mancat una visió global i de desplegament per fases per maximitzar l'eficiència de la inversió, de manera que no s'han satisfet les principals necessitats per al transport de mercaderies i persones.

# Corredor Mediterrani, incompliments i retards

XARXA FERROVIÀRIA
Nou corredor Vandellòs - el Camp de Tarragona
Nou accés ferroviari al port de Tarragona
Connexió LC-LAV al Penedès
Variant de Martorell: Martorell - Castellbisbal
Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona
Nou accés ferroviari al port de Barcelona
MODERNITZACIÓ
Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca
Implantació tercer fil Reus – nus de Vila-seca
Implantació tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal
Rehabilitació línia Reus - Roda de Berà
Implantació tercer fil Vilamallà - Portbou
Implantació 3er fil Saragossa – Lleida / Reus – Sant Vicenç C.
ESTACIONS
Estació del Baix Llobregat
Estació de Barcelona - Sants
Estació de La Sagrera
Estació LAV aeroport de Girona

TERMINALS
Terminal de BASF
Terminal del moll del Prat
Terminal del Llobregat . Terminal d'autopista ferroviària.
Terminal del Vallès (la Llagosta)
Terminal de l'Empordà (Vilamallà)
Terminal del Penedès
Ramals industrials
SERVEIS
Promoció dels serveis intermodals de mercaderies
VIARIS
Nou accés viari al Port de Barcelona pel sud
N-II / A-2, àmbit de Girona
N-340 / A-7, àmbit de Tarragona
Ronda del Vallès
Estudi de la mobilitat del Vallès Oriental i Occidental
Autovia A-27. Tram Valls - Montblanc
Desdoblament N-240. Tram Lleida - les Borges Blanques
Itinerari túnel de Bracons - AP-7 per la C-66
Gestió de corredors viaris per a ús de mercaderies



# Xarxa ferroviària. Situació actual

El **corredor ferroviari mediterrani** a Catalunya està format pels corredors següents:

- **Linia d'alta velocitat Lleida – Tarragona – Barcelona – Girona – frontera francesa.** Corredor de doble via, en ample estàndard europeu i electrificació a 25 kV CA, amb 5 estacions en servei (Lleida-Pirineus, Camp de Tarragona, Barcelona-Sants, Girona, Figueres-Vilafant) i una estació en construcció (Barcelona-La Sagrera). Aquest corredor és d'ús exclusiu per a viatgers, menys el tram comprès entre Mollet del Vallès i la frontera francesa que permet el trànsit de viatgers i mercaderies.
- **Linia convencional Castellón – Tarragona – Barcelona – Girona – frontera francesa.** Corredor de doble via d'ample ibèric (els trams Castellbisbal-Mollet del Vallès i Girona-Vilamallà disposen addicionalment de 3r carril per a la circulació en ample estàndard europeu) i electrificació a 3 kV CC, apte per a trànsit mixt (viatgers i mercaderies).
- **Linia convencional Lleida – Tarragona.** Corredor de via única (menys el tram Reus-Tarragona que disposa de doble via), ample ibèric i electrificació a 3 kV CC, apte per a trànsit de viatgers i mercaderies. Aquest itinerari es complementa amb la línia de via única Reus – Casp – Saragosa (i de Picamoixons a Sant Vicenç de Calders).
- **Ramals de connexió**
  - Accés als ports de Barcelona (doble via d'ample mixt) i Tarragona (ample ibèric).
  - Accés a la terminal T2 de l'aeroport de Barcelona, en via única d'ample ibèric amb obres en curs d'un nou accés a la Terminal T1 i T2.
  - Connexions de la LAV i la línia convencional a l'àmbit del Camp de Tarragona, Mollet del Vallès i Figueres.



## Competitivitat econòmica i objectius ambientals

---

- ❑ La Unió Europea fixa com a objectiu reduir els gasos d'efecte hivernacle (GEH) un mínim del 55% fins al 2030 (respecte dels valors de 1990) i, per assolir la neutralitat climàtica el 2050, les emissions de GEH procedents del transport s'han de reduir un 90%.
- ❑ Per assolir aquests canvis, el **ferrocarril** és fonamental. En el 2030, s'han de doblar els trànsits a la UE en alta velocitat i en el 2050, les mercaderies transportades en ferrocarril. Els retards en el desplegament del Corredor Mediterrani fan que Catalunya i l'Estat espanyol estiguin molt lluny d'aquests objectius.
- ❑ Catalunya, amb 7,5 milions d'habitants i un PIB de més de 250.000 MEUR (any 2019), representa el 16% de la població i el 20% del PIB de l'Estat. D'altra banda, lidera, amb el 26%, les exportacions de l'Estat espanyol.
- ❑ Per a consolidar el potencial de Catalunya, és necessari que les empreses disposin d'una oferta de transport adient i competitiva, que permeti arribar als mercats que presenten més oportunitats i generar així activitat productiva i comercial i, consegüentment, llocs de treball i reactivació de l'economia.

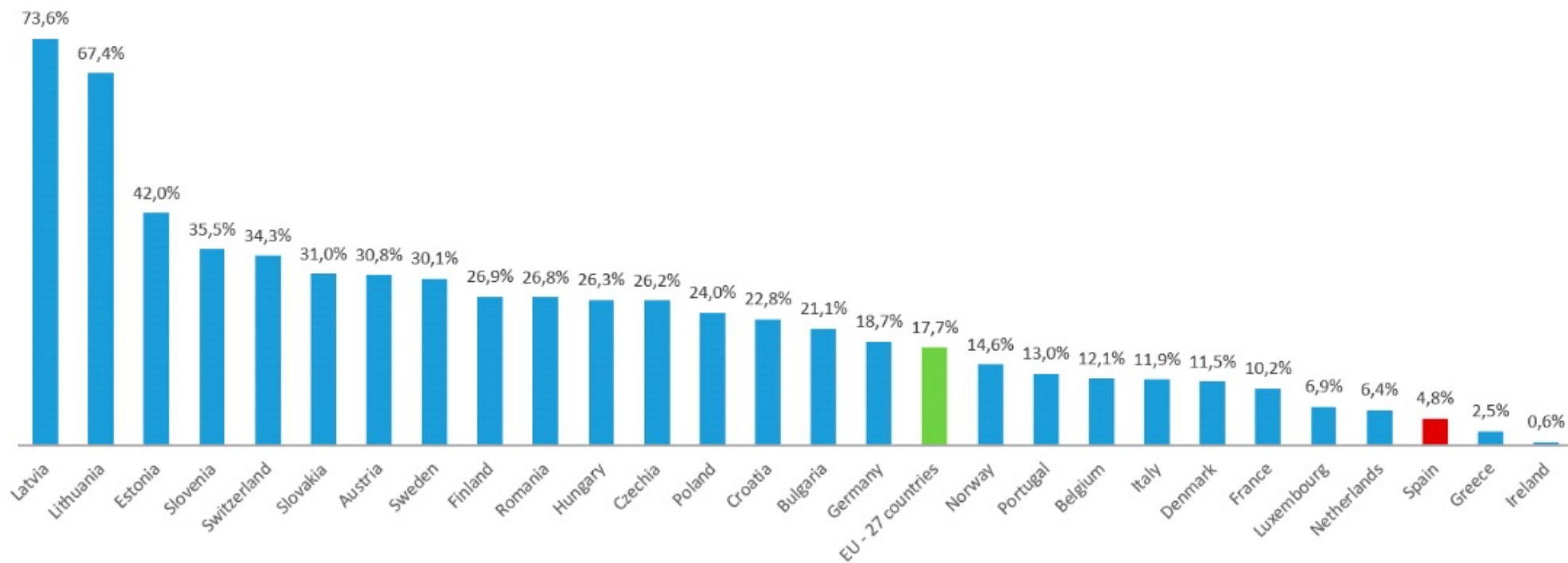


# Descarbonització de la mobilitat i lluita contra el canvi climàtic

---

- ❑ Un dels àmbits més penalitzats pels retards i ineficiències en el desenvolupament del Corredor Mediterrani és el del **transport de mercaderies per ferrocarril**, que és **estratègic** en la **descarbonització de la mobilitat i la lluita contra el canvi climàtic**.
- ❑ La quota modal d'aquest transport s'ha mantingut en el **5% a l'Estat espanyol en els últims 10 anys**, un percentatge **a la cua dels països de la UE**. La mitjana europea se situa a l'entorn del 20%. La UE marca com a objectiu per al 2030 una quota modal del 24%.
- ❑ El corredor mediterrani a Catalunya presenta diversos **colls d'ampolla** que dificulten l'òptim desenvolupament i el màxim aprofitament en la canalització dels fluxos de transport de mercaderies per ferrocarril
- ❑ Els colls d'ampolla estan relacionats amb: la capacitat de la infraestructura, la capacitat operacional i de mercat, la interoperabilitat i la connexió entre els sistemes de transports en els principals nodes de viatgers i mercaderies.

## Quota del transport de mercaderies per ferrocarril, la clau



Font: Eurostat 2019



## Les principals necessitats no cobertes – Trànsit de mercaderies

---

- ❑ Retard en el desplegament de l'ample estàndard europeu al corredor Castelló-Tarragona-Barcelona per donar continuïtat al corredor existent i donar servei als ports i a les principals factories
- ❑ No s'han executat els **nous accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona**
- ❑ **Sobrecostos d'exploració:** el peatge del túnel del Pertús (que fixen els governs francès i espanyol, el canon d'ús de la línia d'alta velocitat (que marca l'Adif), les limitacions d'ús de la línia d'alta velocitat i els costos de lloguer de locomotores.



## Les principals necessitats no cobertes – Trànsit de viatgers

---

- ❑ La línia ferroviària entre **Tarragona i València no té les prestacions d'alta velocitat que caldria**. Com a conseqüència, **el tren entre Barcelona i València (350 km) triga 2,5 hores, el mateix que triga l'alta velocitat entre Barcelona i Madrid (620 km)**, tot i estar gairebé el doble de lluny
- ❑ No hi ha cap estació intermodal de connexió dels aeroports i la línia d'alta velocitat, tot i passar-hi molt a prop.
- ❑ Manca finalitzar la connexió ferroviària amb la T-1 de l'aeroport de Barcelona-el Prat
- ❑ No està executada encara la connexió de l'alta velocitat amb l'àmbit nord de l'àrea metropolitana de Barcelona (estació de la Sagrera) que permetrà generar un node que integra tots els sistemes de transports: alta velocitat, regionals, rodalia, metro i autobusos.



# Els objectius del Corredor

- 1 Eliminar els principals colls d'ampolla infraestructurals ferroviaris (reducció del nombre de vies, trànsit mixt amb alta freqüència i bifurcacions a nivell), en termes de capacitat, del corredor mediterrani
- 2 Eliminar els principals colls d'ampolla no infraestructurals que obstaculitzen els fluxos de transport de mercaderies en ferrocarril
- 3 Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la funcionalitat de la xarxa viària del corredor mediterrani
- 4 Dotar el corredor mediterrani de prestacions essencials homogènies per garantir itineraris continus d'alta velocitat per a viatgers i itineraris aptes per al trànsit de trens de mercaderies de 750 m
- 5 Adaptar el corredor mediterrani ferroviari als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat
- 6 Dotar d'itineraris alternatius davant d'afectacions programades o sobrevingudes, i millorar la robustesa del corredor mediterrani davant el canvi climàtic.
- 7 Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb els principals aeroports internacionals
- 8 Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb la xarxa de transport de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat i complementarietat intermodal
- 9 Dotar als ports de Barcelona i Tarragona, de connexions ferroviàries i viàries i instal·lacions logístiques, per permetre la intermodalitat ferroviària-portuària-viària i millorar la competitivitat
- 10 Implementar les terminals logístiques terrestres estratègiques ferroviàries i les seves connexions als arcs de la xarxa bàsica

## I.- Capacitat

## II.- Prestacions

## II.- Resiliència

## III.- Integració



# La proposta del Govern – les actuacions estratègiques fins al 2030

---

- ❑ En el desenvolupament del Corredor Mediterrani, cal una important quota de ferrocarril que permeti descarbonitzar la mobilitat i millori la competitivitat de les empreses i la qualitat de vida de les persones
- ❑ El Govern proposa una trentena d'actuacions estratègiques fins al 2030 que permeten una reducció en emissions de més de 600.000 tones de CO2 anuals
- ❑ Per a millorar la capacitat del Corredor:
  - A la xarxa ferroviària
    - Millora de la capacitat del nus de Vila-seca
    - Triplicació de via Martorell-Castellbisbal
    - Nou corredor de mercaderies al Camp de Tarragona
    - Promoció de serveis multimodals de mercaderies
    - Gestió de les terminals ferroviàries del Nus logístic de Barcelona

# La proposta del Govern – les actuacions estratègiques

---

## A la xarxa viària

- Enllaços i ampliació de capacitat a l'AP-7
- Finalització tram Olesa-Viladecavalls B-40
- Desdoblament variant Figueres A-2
- Acabament del tram Valls – Montblanc de l'A-27 i connexió amb l'AP-2
- Nous enllaços a l'AP-2 i transformació de la N-240 entre Borges i Lleida.

## ❑ Per a millorar les prestacions:

- Nova línia d'alta velocitat Castelló-Tarragona (impuls projectes)
- Dotació de vies d'apartat de 750 m i adequació de la infraestructura al gàlib de mercaderies
- Implantació d'ample estàndard Castelló – Nus de Vilaseca
- Implantació del tercer fil Vila-seca-Reus-Pol. Nord
- Implantació del tercer fil Nus de Vila-seca - Nus de Castellbisbal
- Implantació del tercer fil al corredor Saragossa/Lleida – Reus/St. Vicenç de Calders

# La proposta del Govern – les actuacions estratègiques

---

## ❑ Per a reforçar la resiliència del sistema:

- Renovació i defensa de la infraestructura davant riscos meteorològics
- Implantació del 3r fil Vilamalla-Portbou
- Millora de nusos ferroviaris per a permetre tots els moviments.

## ❑ Per a millorar la integració i intermodalitat – trànsit viatgers:

- Accés ferroviari a la T1 de l'aeroport de Barcelona
- Estació intermodal del Baix Llobregat
- Estació intermodal Aeroport de Girona
- Estació intermodal del Camp de Tarragona
- Estació intermodal de Barcelona-la Sagrera
- Ampliació de l'estació intermodal de Barcelona-Sants

# La proposta del Govern – les actuacions estratègiques

---

□ Per a millorar la integració i intermodalitat – trànsit mercaderies:

- Nou accés ferroviari al port de Tarragona
- Nous accessos ferroviari i viari al port de Barcelona
- Terminals de l'antiga llera del riu Llobregat
- Terminal de la Plana de Lleida
- Terminal del Penedès
- Terminal del Vallès (la Llagosta)
- Terminal de l'Empordà (Vilamalla)
- Ramals industrials





Generalitat de Catalunya  
**Departament de la Vicepresidència  
i de Polítiques Digitals i Territori**

**[gencat.cat](https://gencat.cat)**