

Actuación esencial para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Catalunya

Las obras entre Tarragona y Sant Vicenç de Calders alcanzan el 70% de ejecución

- Se mantiene la planificación prevista para restablecer el tráfico ferroviario en el mes de marzo
- El ejercicio de 2024 se cerró con una inversión histórica en el Corredor Mediterráneo, ya que el valor global de las obras ejecutadas ascendió a 1.280 millones de euros

15 ENERO 2025

Adif ya ha ejecutado aproximadamente el 70% de las obras de la fase principal de la adaptación al ancho internacional del tramo Tarragona-Sant Vicenç de Calders, una actuación esencial y la de mayor importancia estratégica que se está ejecutando actualmente para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Catalunya.

La adecuación de la estructura del túnel de Roda de Berà, y la adaptación de este tramo al ancho internacional mediante la posterior instalación del tercer carril, garantizará la conexión de la gran área socioeconómica, industrial y productiva de Tarragona con el norte de Catalunya y el resto de Europa. Se completará así el eje entre el Nudo de Castellbisbal y la frontera francesa con los trayectos entre el Nudo de Vila-seca, Sant Vicenç de Calders y Martorell; así como con otras actuaciones en marcha en las Comunidades Autónomas por las que discurre el Corredor.

Este tramo es indispensable para garantizar la conexión del área de Tarragona con el sur del eje mediterráneo de la península y con el norte de Catalunya y la frontera francesa a través de la línea interior de Vilafranca del Penedès, la conexión con el núcleo estratégico de Castellbisbal y desde ahí hasta la frontera francesa a través del ramal Mollet-El Papiol, el Nudo de Mollet y la Línea de Alta Velocidad a Francia.

Estas obras no solo están orientadas a la potenciación del tráfico de mercancías por ferrocarril, sino que también beneficiarán al transporte de viajeros.

Entre esas ventajas, destacan:

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

- Infraestructuras e instalaciones más modernas y con mayores parámetros de eficacia, eficiencia, disponibilidad, funcionalidad, resiliencia, calidad y confort.
- Mejora de los tiempos de viaje gracias a la adaptación de la infraestructura para el paso de trenes a una velocidad máxima de 120 km/hora y la eliminación de limitaciones temporales de velocidad.
- Racionalización de las necesidades de mantenimiento al contar con infraestructuras, elementos estructurales y sistemas más robustos y de mayor durabilidad, que reducen la probabilidad de incidencias.
- Menor impacto del sistema ferroviario gracias a la construcción de pantallas de protección acústica.

El túnel de Roda de Berà, de 422 metros de longitud, es la infraestructura más singular del tramo Tarragona-Sant Vicenç de Calders, en la línea que conecta con Barcelona, tanto por la costa (Vilanova), como por el interior (Vilafranca) y utilizada por una media de 120 circulaciones diarias de viajeros y de mercancías.

Para su integración en el Corredor Mediterráneo se acomete su adaptación al ancho internacional y rehabilitación, tanto en la plataforma como en los elementos estructurales (bóvedas o paredes laterales, entre otros). Con las obras en marcha se alcanzarán ambos objetivos: unas instalaciones adaptadas a los estándares de interoperabilidad necesarios para la circulación de trenes de mercancías en ambos anchos y una infraestructura con máximos niveles de estabilidad estructural, durabilidad y robustez, donde además se eliminará la limitación temporal de velocidad existente.

Características técnicas de la actuación

Las obras contemplan la ampliación del túnel para adaptarlo al ancho mixto mediante la implantación del tercer carril en ambas vías, lo que permitirá la circulación de trenes de ancho estándar e ibérico.

Para ello, se están aumentando las dimensiones de la sección actual mediante el rebaje de la rasante en 1,5 metros aproximadamente para cumplir con los estándares de interoperabilidad que requiere el tercer carril. En el interior del túnel, además, se está reparando e impermeabilizando la bóveda e instalando un nuevo sistema de drenaje de aguas. Con respecto a la superestructura, se montará vía en placa y nueva catenaria y se repondrán las instalaciones de seguridad y comunicaciones.

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Por su parte, en el exterior del túnel, también se está rebajando la rasante de las vías y se instalará igualmente vía en placa (la configuración más indicada en túneles) en los tramos contiguos al túnel, se construirán muretes guardabalasto, y se ejecutan depósitos de recogida de vertidos a ambos lados. Del mismo modo, y derivado de los estudios de ruidos y vibraciones realizados previamente a las obras, se prevé la colocación de mantas antivibratorias en las vías y pantallas acústicas en los laterales del tramo para mitigar el impacto generado por las circulaciones ferroviarias.

Avance de los trabajos

El grado de ejecución actual de las obras es de alrededor de un 70%. El ritmo de trabajos avanza según la planificación prevista y se mantiene la previsión de finalización para principios del próximo mes de marzo. Hasta el momento, se han realizado las siguientes actuaciones:

En el ámbito del túnel de Roda de Berà:

- En el interior del túnel se ha completado el desmontaje de vía, catenaria y de las redes de cableado de instalaciones.
- Los trabajos de bulonado (refuerzo mediante elementos metálicos de las paredes laterales del túnel) y de gunitado (proyecciones de hormigón también para el refuerzo de las paredes laterales) se han finalizado en su totalidad. También se ha finalizado el rebaje de la plataforma ferroviaria para adecuar las dimensiones a la sección del ancho estándar, y el recalce de la totalidad de los hastiales del túnel en mina.
- Se ha recalzado toda la zona de aletas interiores del lado Sant Vicenç de Calders y la parte de falso túnel.
- En el exterior del túnel ya se ha completado el rebaje de la cota de la plataforma ferroviaria, así como el desmontaje de la catenaria y el levante de los elementos de la superestructura de vía. Actualmente se trabaja en la formación de las capas de coronación y de subbalasto.
- Continúan las perforaciones de pilotes de cimentación de pantallas acústicas y de los postes de catenaria. Los trabajos de micropilotaje del depósito situado en el PK 0+400 están finalizados.
- Se han demolido las aletas exteriores de la boca lado Tarragona y se han reforzado los taludes.

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Las obras movilizan actualmente 60 trabajadores y varios equipos de maquinaria de excavación, perforación y hormigonado (2 dumpers, 1 retroexcavadora y 1 mixta, 1 pala, 4 bañeras, 1 niveladora, 1 rodillo, 2 pilotadoras, 2 perforadoras, 3 cestas elevadoras, camiones hormigonera, 2 bombas de inyección y 1 bomba de hormigón proyectado, entre otras).

En otros puntos del trayecto Tarragona-Sant Vicenç de Calders:

- En la cabecera norte de Tarragona se están llevando a cabo actuaciones de levante, premontaje y traslado de desvíos, y operaciones en catenaria y otros elementos.
- En la estación de Altafulla se han culminado los trabajos de desbroce y limpieza, mientras que en la nueva vía 4 ya se han completado las operaciones en la capa de balasto, la colocación de traviesas y de carril y se están llevando a cabo tratamientos en los elementos de vía. En esta estación, también se ha prolongado el paso inferior peatonal, y se ha ampliado y acondicionado el andén para dar servicio a la nueva vía 4.
- En el trayecto Torredembarra-Altafulla ya se ha finalizado la sustitución de carriles y se está actuando en la capa de balasto.
- También se ha iniciado la instalación del tercer carril.
- En la estación de Torredembarra se ha completado el levante de vía y el rebaje de la rasante de la capa de balasto en las cabeceras de la estación. Los aparatos de vía están totalmente instalados y actualmente se están adaptando los bordes de andenes a los gálibos de proyecto.
- En la cabecera sur de Sant Vicenç de Calders ya se han iniciado los trabajos previos, así como el suministro y montaje de los primeros desvíos de ancho mixto a instalar en la estación.

Actualmente están trabajando 40 operarios en el tramo del Corredor Mediterráneo entre Sant Vicenç de Calders y Tarragona y se dispone de maquinaria de vía de diversa tipología (bateadora y estabilizador dinámico, perfiladora, locomotora con plataformas y tolvas, etc.).

Principales magnitudes

- Retirada de 4.800 m de catenaria, 4.600 m de vía y 5.420 m³ de balasto.
- 26.100 m de bulones para el sostenimiento en túnel.
- Excavación y rebaje de la plataforma: 18.800 m³.
- 8.500 m² de lámina de espuma de polietileno, 8.000 m² de lámina de PVC, 12.000 m² de geotextil y 110 m³ de hormigón proyectado con fibras para impermeabilizaciones en el túnel.
- Nueva losa inferior de 2.000 m³ y colocación de 1.000 m³ de hormigón para vía en placa en el interior del túnel y de 7.800 m² de manta antivibratoria.

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Nota de prensa

- Ejecución de 500 pilotes (2.130 m de perforación) para la instalación de casi 8.000 m² de pantallas acústicas, con una longitud de 1.719 m.
- 1.350 m de micropilotes para la realización de 2 nuevos depósitos de vertidos de 15 m x 3,5 m x 3 m.
- 520 m de murete guardabalasto.
- Montaje de 1.020 m de vía en placa y 1.230 m de vía sobre balasto.
- Instalación de dos cambiadores de hilo.
- Drenaje e instalación de 2.640 m de canaletas.
- Operaciones en sistemas y elementos de electrificación e instalación de 4.220 m de nuevo hilo de contacto.
- Entre la cabecera norte de la estación de Tarragona y la estación de Torredembarra, instalación de 28 aparatos de vía, sustitución de 96 km de carril de las vías generales, de apartado y auxiliares y de 8.500 traviesas y se colocación de 59.621 m de tercer carril.
- En la estación de Sant Vicenç de Calders, montaje de 23 aparatos de vía, colocación de 10.900 traviesas, 19 km de carril, 84 postes nuevos de catenaria y 8 pórticos y tendido de 27,5 km de cableado conductor para la línea aérea de contacto.

El Corredor Mediterráneo: eje estratégico para la competitividad y la conexión con Europa

El Corredor Mediterráneo es un proyecto estratégico y vía preferente de las conexiones de España con Europa. En su rama litoral, su desarrollo contribuirá a vertebrar el territorio al unir Andalucía, Región de Murcia, Comunitat Valenciana y Catalunya con Europa en ancho estándar. Asimismo, promoverá una movilidad interoperable y más sostenible y competitividad para las empresas del Arco Mediterráneo y su área de influencia, impulsando el transporte de mercancías por ferrocarril.

La ejecución del Corredor Mediterráneo se ha convertido en una palanca de recuperación económica, contribuyendo al crecimiento económico y la creación de empleo. El proyecto se ha convertido también en una herramienta para la lucha contra el cambio climático: su contribución a la descarbonización del transporte se concreta en una disminución de hasta 5,5 millones de tn/año de emisiones de CO₂ a la atmósfera.

El ejercicio de 2024 se cerró con una inversión histórica en el Corredor Mediterráneo, ya que el valor global de las obras ejecutadas ascendió a 1.280 millones de euros, un 33 por ciento más que en 2023, cuando la inversión realizada alcanzó los 964 millones de euros. Este ritmo récord de ejecución confirma la fuerte apuesta del Ministerio por desarrollar esta infraestructura que busca mejorar la conectividad ferroviaria desde Algeciras hasta la frontera

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

con Francia. En concreto, en el Corredor Mediterráneo se licitaron el pasado año 65 contratos por 1.400 millones euros, un 11,3 por ciento más.

Estas actuaciones contribuyen a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, que fomenta infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad.

Financiación europea

Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” de la Unión Europea (CEF).

Nota de prensa

Delegación de Comunicación Noreste
Plaça dels Països Catalans, S/N (Est. Barcelona Sants) 08014 -Barcelona
Tlf: 934956327 Fax: 934956331

prensa.noreste@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es