

# Adif finaliza las obras de adecuación del nudo ferroviario de Sant Vicenç de Calders para su integración en el Corredor Mediterráneo

08 SEPTIEMBRE 2025

Adif ha finalizado las obras de adaptación del nudo ferroviario de Sant Vicenç de Calders para su integración en el Corredor Mediterráneo, tras culminar las operaciones de la última fase de esta actuación, iniciada en octubre del pasado año y que ha representado una inversión aproximada de 15 millones de euros.

En esta última fase, que se ha puesto en servicio hoy lunes, 8 de septiembre, se ha llevado a cabo la renovación de la línea aérea de contacto en 3 vías, dos de las cuales dan servicio a dos de los andenes de la estación. En una de estas vías, se ha renovado parcialmente el carril y se ha instalado un aparato de vía para conectar el ancho mixto -o vía con tercer carril- para su continuidad con el resto del trazado del Corredor Mediterráneo a través de la línea de Vilafranca del Penedès.

La operación de Sant Vicenç de Calders es la más compleja técnicamente ejecutada hasta ahora en una infraestructura en servicio para avanzar en el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Catalunya, ya que se trata de uno de los principales nudos ferroviarios de la red de ancho convencional catalana.

Por este nudo ferroviario confluyen 4 líneas ferroviarias, dos procedentes del norte desde Vilanova i la Geltrú por la costa y desde Vilafranca del Penedès por el interior, y dos desde el sur, una desde Tarragona por el litoral costero y la otra desde Valls por el interior. De media semanal,

circulan por este nudo ferroviario unos 1.580 trenes, 790 de ellos de los servicios de Cercanías, 530 de Media Distancia y 260 de mercancías.

Tiene un total de 17 vías, de las que 10 están operativas para la circulación de servicios comerciales de viajeros y de mercancías. En 2 de estas 10 de vías, se instala el tercer carril

para adaptar la instalación al ancho estándar europeo, garantizando así la conexión de este nudo ferroviario con el Corredor Mediterráneo.

Además de integrarse en esta infraestructura estratégica, la dotación de nuevos elementos de vía e instalaciones permite aumentar los parámetros de seguridad, fiabilidad, eficacia, funcionalidad o eficiencia del funcionamiento operativo de la estación con el objetivo de aumentar la calidad en la prestación de la explotación ferroviaria.

Adif ha realizado un gran esfuerzo de planificación y de ejecución teniendo en cuenta que gran parte de los trabajos, de gran complejidad técnica, se han realizado sobre una infraestructura en servicio. Por ello, se han programado interrupciones extraordinarias del tráfico en periodos concretos, con el objetivo de reducir en la medida de lo posible el impacto sobre la movilidad de los viajeros.

También se han desplegado planes de contingencia estableciendo medidas para detectar el origen de las incidencias causadas directamente por las obras o por el funcionamiento de nuevas instalaciones y reduciendo el tiempo de resolución de estas afectaciones sobre la circulación de trenes, atendiendo al impacto y la repercusión que dichas afectaciones hayan podido tener sobre la explotación ferroviaria en un enclave tan importante.

Para llevar a cabo la renovación y adaptación de la infraestructura para albergar el ancho estándar han sido necesarios más de 17 km de carril, 10.500 traviesas, más de 5.000 toneladas de balasto, 23 aparatos de vía, entre ellos 15 de ancho mixto necesarios para realizar movimientos en ambos anchos, 2 cambiadores de hilo y 1 travesía de unión doble y 5 de ancho ibérico.

Para adecuar la línea aérea de contacto ha sido necesaria la instalación de más de 70 postes y 10 pórticos y semipórticos y el empleo de más de 6 km de hilo conductor.

Las actuaciones de Control, Mando y Señalización (CMS) realizadas han permitido dotar a la estación de un nuevo enclavamiento de última generación. La incorporación de los desvíos mixtos ha supuesto la instalación de 80 nuevos accionamientos (motores) para su control, así como la renovación de señales y la instalación de un nuevo sistema de detección de tren mediante contadores de ejes, capaces de distinguir el ancho del material rodante que circula sobre las vías, fundamental para la operación del ancho mixto.

Durante las diferentes fases de las actuaciones, más de 200 personas de diferentes perfiles técnicos especializados han participado activamente en las obras.

# Nota de prensa