

Desarrollo de una infraestructura estratégica

Adif informa del seguimiento y avance de las obras del Corredor Mediterráneo en Cataluña

- El director general de Construcción de Adif, Juan Pablo Villanueva, ha mantenido esta tarde una reunión con representantes institucionales de la Generalitat, de Rodalies y de diversos municipios del Baix Llobregat y el Alt y Baix Penedès .
- El responsable de Adif ha informado que por factores externos a la ejecución de las obras se ha reprogramado el calendario para el restablecimiento del tráfico

30 OCTUBRE 2020

El director general de Construcción de Adif, Juan Pablo Villanueva, ha informado del seguimiento y avance de las obras para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Cataluña en una reunión mantenida con responsables de la Generalitat, de Rodalies, así como de diversos municipios de las comarcas del Baix Llobregat y del Alt y el Baix Penedès. Entre otros aspectos relevantes, el responsable de Adif ha explicado durante un encuentro telemático convocado por la Generalitat, que por factores ajenos a la ejecución de las obras se ha debido reprogramar el cronograma inicialmente previsto en el tramo Martorell-Sant Vicenç de Calders. Entre estas causas ajenas a la propia obra, figura una huelga del personal de circulación de Adif en Barcelona que está condicionando las operaciones necesarias para el desarrollo de los trabajos, fundamentalmente en horario nocturno, así como afectaciones por el Covid-19. Tras lamentar las molestias que esta situación pueda ocasionar a los viajeros y a los ciudadanos de los municipios afectados, el responsable de Adif ha explicado que actualmente se están reprogramando las obras con el fin de optimizar los plazos de los trabajos pendientes y ajustar al máximo la fecha de finalización, ya que “nuestro interés es acabar cuanto antes las obras y reducir la afectación a los viajeros”. Asimismo, ha manifestado que el decalaje entre la fecha inicialmente prevista para el restablecimiento del tráfico entre Martorell y Sant Sadurní d’Anoia y por ambas vías entre este último municipio y els Monjos (16 de noviembre), “en ningún caso se puede achacar a una mala planificación por parte de Adif al tratarse de causas ajenas sobrevenidas e imprevistas”. Juan Pablo Villanueva ha situado antes de que finalice el año el restablecimiento completo de la circulación. Evolución de los trabajos En el tramo Castellbisbal-Martorell, y más concretamente en el túnel de Martorell (de 1.065 m de longitud),

Nota de prensa

desde el 25 de julio se ha ejecutado el rebaje, renovación y adecuación de la estructura a las especificaciones técnicas europeas con el fin de ampliar sus dimensiones para poder implantar el tercer carril y adaptarlo al ancho estándar (1.435 mm). Para la adaptación a la rasante futura que permitirá disponer del gálibo interoperable, ha sido necesario rebajar la profundidad del túnel hasta 2 m y ejecutar una nueva contrabóveda. También se están construyendo una salida de emergencia y pasillos de evacuación. Prácticamente los trabajos de obra civil están finalizados, y se han iniciado los correspondientes a las instalaciones de seguridad (señalización), para acto seguido, acometer las pruebas pertinentes. Entre las principales magnitudes de las obras en el túnel de Martorell, destaca el saneo de 22.000 m² de la estructura, 1.500 m³ de hormigón proyectado en el revestimiento, la excavación de 11.000 m³ de tierras y materiales, 6.000 m³ de hormigón para la contrabóveda, y el refuerzo de 48 pilares. (Se adjuntan imágenes del estado actual de las obras en el túnel de Martorell) Por otro lado, en el tramo Martorell-Sant Vicenç de Calders, hasta la fecha se ha realizado la consolidación de terraplenes entre La Granada y Sant Sadurní d'Anoia, la renovación de vía y la adecuación de la línea aérea de contacto entre el triángulo de Seat y Vilafranca del Penedès (a excepción de La Granada), además de la sustitución de 13 desvíos o cambios de agujas en las estaciones de Sant Sadurní d'Anoia y Vilafranca del Penedès. Por último, en el tramo Sant Vicenç de Calders-Nudo de Vila-seca, ya se han ejecutado, entre otras operaciones, el montaje de 13 desvíos en las vías generales entre Tarragona y Tarragona Clasificación, se ha iniciado el montaje del tercer hilo, se ha renovado la catenaria asociada a los nuevos desvíos, se han sustituido las traviesas en Tarragona y se han adaptado las vías de la estación de Vila-seca a la nueva configuración. En el conjunto de las obras, están trabajando alrededor de 700 personas. La puerta a Europa Las actuaciones en el tramo Castellbisbal-Martorell y por extensión hasta el Nudo de Vila-seca, con una inversión de 64.144.929,48 euros de los cuales 25 M€ aproximadamente se han ejecutado en sólo cuatro meses, son fundamentales porque entre otros beneficios solucionará un problema histórico en España que es la desconexión con la red europea ferroviaria por sus anchos de vía diferentes y además pone en valor el esfuerzo inversor en materia ferroviaria que se está realizando a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo, desde Algeciras a la frontera francesa. Es la denominada Puerta a Europa. Una vez finalizado el conjunto de las obras, servirá para unir la parte del Corredor Mediterráneo que ya está acabada y en servicio (entre el puerto de Barcelona y Castellbisbal y la frontera francesa), con la parte del Corredor que se encuentra en ejecución, al sur del mismo (entre Castellbisbal y Algeciras), que está avanzando en el resto de obras y proyectos. También permitirá que la red española pase a formar parte de la red europea. Además, los puertos del Mediterráneo serán todavía más competitivos, y el tejido industrial del Camp de Tarragona, del Penedès y del área de Martorell se verán beneficiados,

Nota de prensa

ya que cuenta con empresas de gran potencial que podrán exportar e importar sus productos por ferrocarril, aumentando su competitividad internacional y la sostenibilidad medioambiental. El aumento del transporte de mercancías por ferrocarril también contribuirá a reducir las emisiones de CO₂, en un tramo donde cada día circulan por carretera más de 15.000 vehículos pesados. Además de la reducción de emisiones, otros beneficios son una rebaja en los tiempos de viajes, una mejora de la productividad con una disminución de los costes logísticos, el desarrollo sostenible de las infraestructuras ferroviario, una mayor eficiencia energética, la potenciación del comercio internacional y una sustancial mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Por todo ello, se aumentará la competitividad de las empresas del arco mediterráneo y, por tanto, el beneficio final será para el conjunto de la ciudadanía, con la creación de empleo, que se calcula en más de 5.000, o el incremento del PIB. Por otro lado, el tramo Castellbisbal-Martorell es un cruce de rutas clave, al ser el punto donde se encuentra la conexión con Europa del bypass de Barcelona, la vía al puerto de Barcelona y la conexión con el resto peninsular y el Corredor Mediterráneo. Financiación Europea Las obras de implantación del ancho estándar en el tramo Castellbisbal-Nudo de Vila-seca están cofinanciadas en el período 2007-2013 por las ayudas RTE-E y en el período 2014-2020 por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF). “Una manera de hacer Europa”