

## DECLARACIÓN DE TARRAGONA

El sector del Corredor Mediterráneo comprendido entre la frontera francesa y la ciudad de Valencia es una zona clave del Corredor por diversas razones: existencia de algunos de los puertos más relevantes del Mar Mediterráneo, la concentración industrial y logística más importante del Sur de Europa y una producción agrícola y química destacable. Así mismo, en el tramo Tarragona – Perpiñán canaliza los flujos procedentes tanto de la zona costera como del Valle del Ebro y del Norte y Centro de España hacia el resto de Europa.

Es por todo ello que las actuaciones en este sector son fundamentales para el desarrollo completo del Corredor. En este sentido, las acciones que FERRMED propone a corto, medio y largo plazo son las siguientes:

### CORREDOR MEDITERRÁNEO. TRAMO FRONTERA FRANCESA – VALENCIA ACCIONES PROPUESTAS POR FERRMED

**CORTO PLAZO 2017 – 2019**

#### Tramo Figueres – Mollet

En la línea de alta velocidad, todavía sigue sin conectarse la subestación de Riudarenes, lo que genera algunas limitaciones en la potencia eléctrica requerida por la línea. *(potencia el)*

Existe limitación en la longitud de los trenes a menos de 500 m. de longitud FERRMED reclama que este asunto quede resuelto de inmediato y se admitan trenes de 750 m.

No se han enlazado las terminales de El Far y La Llagosta. Hay que hacerlo a corto plazo para garantizar los flujos de mercancías. Para disponer de doble paso transfronterizo debe transformarse a ancho internacional una de las vías del tramo Vilamalla – Portbou de la línea convencional.

#### Tramo Mollet – Castellbisbal / *Port Barcelona*

Queda por determinar la problemática de los gálibos de carga. FERRMED insiste en que se analicen los gálibos en todo el recorrido del Corredor Mediterráneo de forma que sean aptos para el transporte tipo “autopista ferroviaria”. *Nov 2 conexión Port BEN*

#### Tramo Castellbisbal – Martorell

Por el momento no se prevé remodelar la estación de Castellbisbal, con la problemática que ello conlleva para el cruce/adelantamiento de trenes de mercancías con trenes de cercanías y tampoco está previsto, de momento, abordar la falta de gálibo en el paso bajo la AP7. FERRMED considera muy grave esta falta de previsión en



**FERRMED**

Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises  
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L.

un nudo ferroviario que es clave para el desarrollo del Corredor y reclama se adopten medidas oportunas para su solución.

No se han enlazado, en ancho internacional las Terminales del Polígono industrial del Baix Llobregat ni las fábricas de SOLVAY y SEAT. Es urgente llevarlo a cabo.

Para la conexión hacia Martorell debería utilizarse el antiguo túnel para el paso de trenes de mercancías en vía única. Ello evita problemas de solapamiento con los trenes de cercanías.

#### Tramo Martorell – Tarragona/Nudo de Vila-seca

FERRMED reclama que se coloque el tercer carril para el ancho internacional en las dos vías hasta el nudo de Vila-seca y Reus.

*Conexió Port Tarragona  
" poligon petroquímica*

#### Tramo Tarragona/Vila-seca – Castelló

La conexión de la línea procedente de Tarragona ciudad con la variante Camp de Tarragona – Vandellós se está llevando a cabo con vía única. Se trata de una limitación inaceptable. FERRMED exige una pronta solución de este enlace en vía doble.

En lo que atañe al tramo Vila-seca – Castelló FERRMED pide pase a ancho internacional la vía lado montaña y a ancho mixto (con tercer carril) en la vía lado mar. Una alternativa con ancho internacional en las dos vías parece también plausible si bien ello puede requerir algún tipo de compensación en la adquisición de material rodante por parte de los operadores ferroviarios afectados.

*Conexió Port Castelló*

#### Tramo Castelló – Valencia

FERRMED no está de acuerdo con la incorporación del tercer carril en una sola vía y pide la pronta incorporación del tercer carril en la otra vía.

#### Adaptación de gálibos de carga y construcción de vías de apartado para trenes de 750 metros en todo el corredor

#### Conexión con los puertos y terminales intermodales

Deben estar terminadas en una primera fase en concordancia con las fechas de la adaptación de las líneas. Aspecto fundamental para garantizar los tráficos de trenes de mercancías.

#### Consideración de "Major Urban Node" a la conurbación Barcelona – Tarragona

FERRMED está de acuerdo en la consideración de la Comisión Europea de que los nodos urbanos que detentan el cruce de dos o más Corredores del "Core Network" deben recibir un trato especial en lo que concierne al desarrollo de las infraestructuras.

En la zona de Tarragona confluyen los dos ramales principales del Corredor Mediterráneo en la Península Ibérica. Se trata de dos ramales que, por el área de influencia que abarca cada uno de ellos, merecen el trato de Corredor "al completo" y, por lo tanto, el área de Tarragona y por extensión de Barcelona debe ser contemplada como "Major Node" del Corredor, tal como se consideran los casos de Madrid, Lyon, Milán, Verona, Venecia y Budapest.

Rogamos al Gobierno Español que así lo solicite.

#### **PLAN DE ACCIÓN A MEDIO PLAZO (2020-2024)**

No se acaba de concretar un plan detallado a medio plazo que contemple actuaciones tan significativas como:

- Conversión a ancho internacional de la línea convencional Tarragona – Lleida – Zaragoza. (2020)
- Bypass para mercancías entre Castellbisbal y Martorell Oeste (2023)
- Línea de alta velocidad entre Valencia y Barcelona. (2024)
- Túnel pasante "Parque Central" en Valencia. (2024)

#### **PLAN DE ACCIÓN A LARGO PLAZO (2025-2028)**

Hay que definir un plan a largo plazo para las actuaciones posteriores:

- Conversión a ancho internacional de las líneas convencionales Barcelona – Portbou y Barcelona – Puigcerdà, más doble vía en esta última desde Barcelona hasta Vic. (2025)
- Conexiones de la línea de alta velocidad con aeropuertos de primer nivel. (2025)
- Circulación de las mercancías en la zona de Tarragona utilizando una nueva línea dedicada entre Vila-seca y Martorell por el interior. (2026)

FERRMED exige que se acabe de una vez para siempre con la manifiesta discriminación que padece el Corredor Mediterráneo y se planifique el desarrollo de estas actuaciones de modo que queden concluidas lo antes posible. En cualquier caso, para las de largo plazo, no más tarde del año 2028.

NOTA.- Para información más concreta sobre las actuaciones propuestas por FERRMED en el Corredor Mediterráneo, véase el Informe preparado en ocasión de la celebración de la Primera FERRMED –EU CORE NET CITIES Tribune, celebrada el 27 de enero del 2015 en Barcelona (<http://www.ferrmed.com/?q=es/node/385>).

28 juny 2017