



Hoy, en su visita a la variante de Vandellós en Tarragona

Ábalos considera incuestionable el compromiso del Gobierno con las infraestructuras en Cataluña

- En el último año la licitación de inversión en Cataluña ha aumentado un 76%, superando la cifra de los 1.000 millones de euros de los que casi el 50% han sido destinados al ferrocarril.
- Tras visitar las obras de la estación de La Sagrera, el ministro ha supervisado el avance de la fase de comprobaciones previas a la puesta en servicio de la variante Vandellós-Tarragona del Corredor Mediterráneo, prevista para antes de finalizar el año.
- Una inversión cercana a los 700 millones de euros, ejecutada ya en más de un 95%, y cuya puesta en servicio supondrá un aumento de la capacidad y una rebaja de 30 minutos de viaje entre Barcelona y Valencia.

Madrid, 17 de septiembre de 2019 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, ha afirmado hoy, en Tarragona, que el compromiso del Gobierno con las infraestructuras en Cataluña es incuestionable. En el último año la licitación de inversión en esta Comunidad Autónoma ha aumentado un 76%, superando la cifra de los 1.000 millones de euros de los que casi el 50% han sido destinados al ferrocarril.

Ábalos, después de visitar esta mañana las obras de la estación de La Sagrera en Barcelona, ha supervisado el avance del proyecto de la variante Vandellós-Tarragona del Corredor Mediterráneo. Ambas infraestructuras son clave en el futuro mapa ferroviario catalán y las mayores inversiones en esta materia, junto con el nuevo acceso a la terminal T1 del Aeropuerto de Barcelona, que el Gobierno de España está acometiendo en Cataluña.

La variante de Vandellós-Tarragona supone una inversión total cercana a los 700 millones de euros, ejecutada ya en más de un 95%, y cuya puesta en servicio supondrá un aumento de la capacidad, con la creación



de una nueva plataforma de doble vía, y una rebaja de 30 minutos de viaje entre Barcelona y Valencia.

El ministro se ha desplazado hasta la estación de Camp de Tarragona, desde donde ha realizado un viaje a bordo de un tren de pruebas de la serie 121 hasta la nueva estación de L'Hospitalet de l'Infant, en la variante Vandellós-Tarragona, cuyas previsiones contemplan la puesta en servicio antes de finalizar el año.

Balance

Ábalos ha aprovechado para hacer un balance global desde su llegada al Ministerio de Fomento, con más de 9.129 millones de euros de licitación en el sector ferroviario. De este total, 4.794 millones de euros han ido para actuaciones de construcción y mejora de las conexiones ferroviarias existentes, de los cuales 1.822 millones de euros han sido destinados al Corredor Mediterráneo, considerado la columna vertebral en la visión de futuro del Gobierno.

El responsable del Departamento ha reconocido los importantes retos que existen en Cataluña en materia de infraestructuras, en concreto en Rodalies, y ha insistido en la necesidad de abordar las incidencias en el servicio, motivo por el cual Fomento y Generalitat están trabajando en la firma de un protocolo que supondrá una buena respuesta a estas necesidades.

El ministro, fuera del ámbito ferroviario, también ha recordado los esfuerzos de Fomento en materia de carreteras en Cataluña donde, antes de finalizar el año, verá la puesta en servicio de la Variante de Vallirana, el inicio de las obras de acondicionamiento de la N-II, entre Tordera-Maçanet de la Selva, y la liberación de los tramos de la AP-7 cuyo periodo concesional finaliza en 2019.

Por último, Ábalos ha informado de que, ante la necesidad de analizar y estudiar las necesidades de actuaciones en el Camp de Tarragona en el nuevo escenario ferroviario, Fomento ya ha enviado la solicitud de representantes de la Comisión Técnica, cumpliendo el compromiso adquirido con el consejero de Transportes y Sostenibilidad de la Generalitat y los alcaldes de Tarragona, Reus, Vila-seca, Cambrils y Salou.



Variante Vandellós-Tarragona

Con una inversión cercana a los 700 millones de euros (IVA incluido), la nueva variante generará importantes beneficios para los servicios de viajeros que circulan por el sur de Cataluña y el eje de Levante, fomentando el desarrollo de una zona socioeconómicamente estratégica. Asimismo, supone una pieza clave para el desarrollo del Corredor Mediterráneo, un proyecto estratégico por su elevado interés socioeconómico.

De este modo, inicialmente dispondrá de doble vía en ancho ibérico hasta los cambiadores de ancho de La Boella y, desde allí, en ancho estándar hasta Camp de Tarragona, para posteriormente iniciarse su adaptación al ancho estándar coordinadamente con el resto de tramos.

Una vez puesta en servicio, incrementará significativamente la capacidad y operatividad para todo tipo de tráfico en un tramo equipado actualmente con vía única, lo que supondrá, entre otras ventajas, una reducción de unos 30 minutos en el tiempo de viaje por ferrocarril entre Barcelona y Valencia.

Además, su entrada en funcionamiento permitirá eliminar el actual trazado en vía única por la zona costera del sur de Tarragona con los consiguientes beneficios de seguridad y permeabilidad del ferrocarril para los municipios y sus ciudadanos.

Una vez completada la construcción de la infraestructura e instalaciones, hasta la fecha y mediante trenes laboratorio de Adif y material comercial se han completado diferentes pruebas entre los tramos de ancho internacional y convencional, entre las que destacan las auscultaciones de vía y sistemas de electrificación, comprobaciones de las instalaciones de seguridad, comunicaciones y señalización como el sistema ERTMS.

Según la planificación vigente, durante el mes de octubre está previsto que se lleven a cabo las pruebas de fiabilidad, que constituyen la última fase antes del proceso de formación de maquinistas.

Tramitación administrativa

Paralelamente, se está avanzando en la tramitación administrativa necesaria para la homologación de la nueva infraestructura y el conjunto de los sistemas y la obtención de las preceptivas autorizaciones por



parte de los organismos competentes de forma previa a la puesta en servicio.

El nuevo trazado, apto para alta velocidad y tráfico mixto, conectará el Corredor Mediterráneo desde Vandellós con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa y con la línea de ancho convencional Tarragona-Reus.

Tiene una longitud de 64,1 km (incluyendo los ramales de conexión), y sus principales infraestructuras son el túnel de Los Rojales, de 1.910 m, y viaductos que suman una longitud superior a 9,1 km, entre los que destacan el de Cambrils, de 746 m, y el del Francolí, de 3.485 m. Otras infraestructuras destacadas son las nuevas de estaciones de L'Hospitalet de l'Infant y Cambrils y el cambiador de ancho de La Boella para la conexión en vía doble en ancho estándar con la Línea de Alta Velocidad.

Financiación europea

La variante Vandellós-Tarragona del Corredor Mediterráneo está cofinanciada por el Mecanismo "Conectar Europa" (CEF).

"Una manera de hacer Europa"