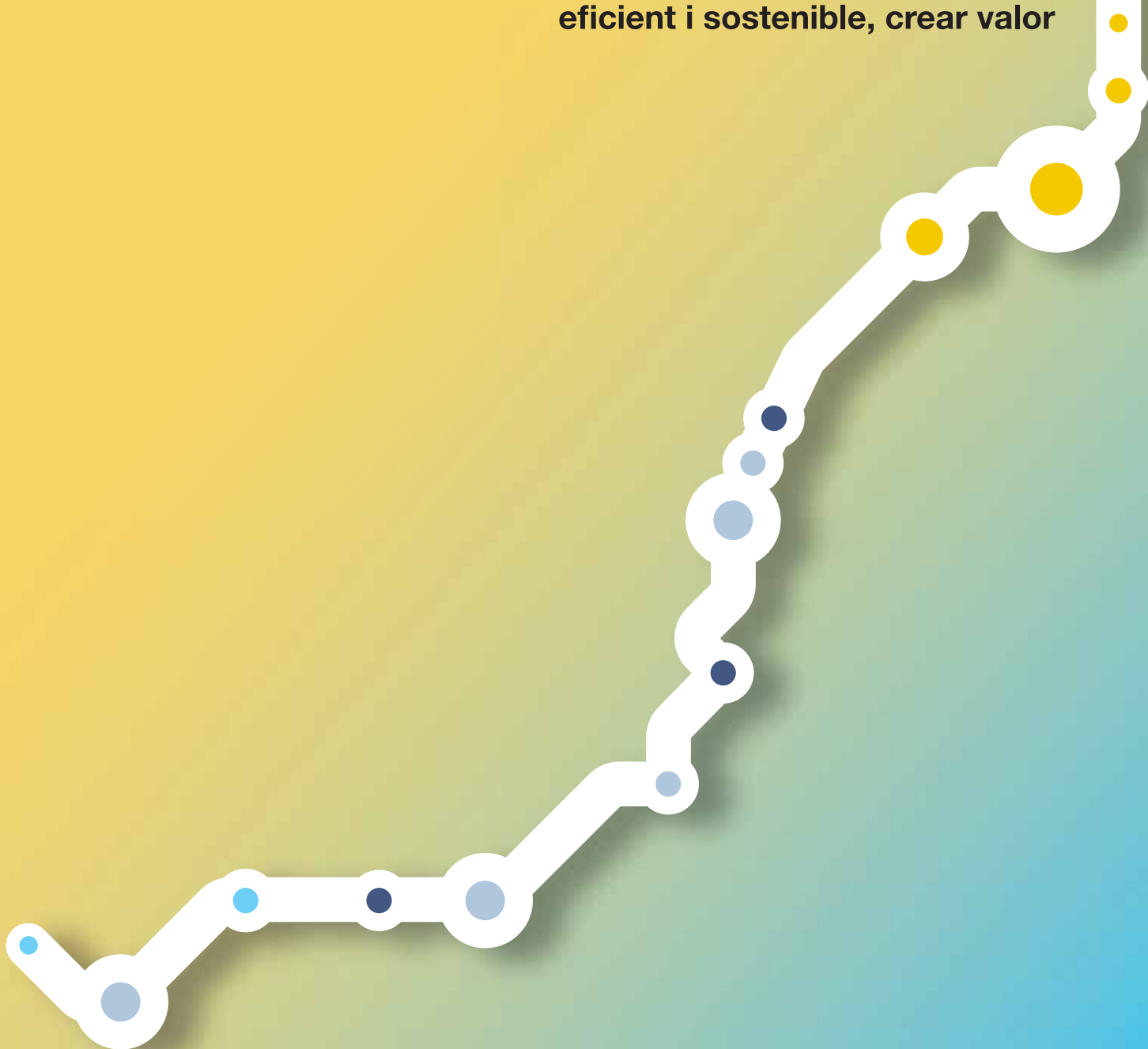


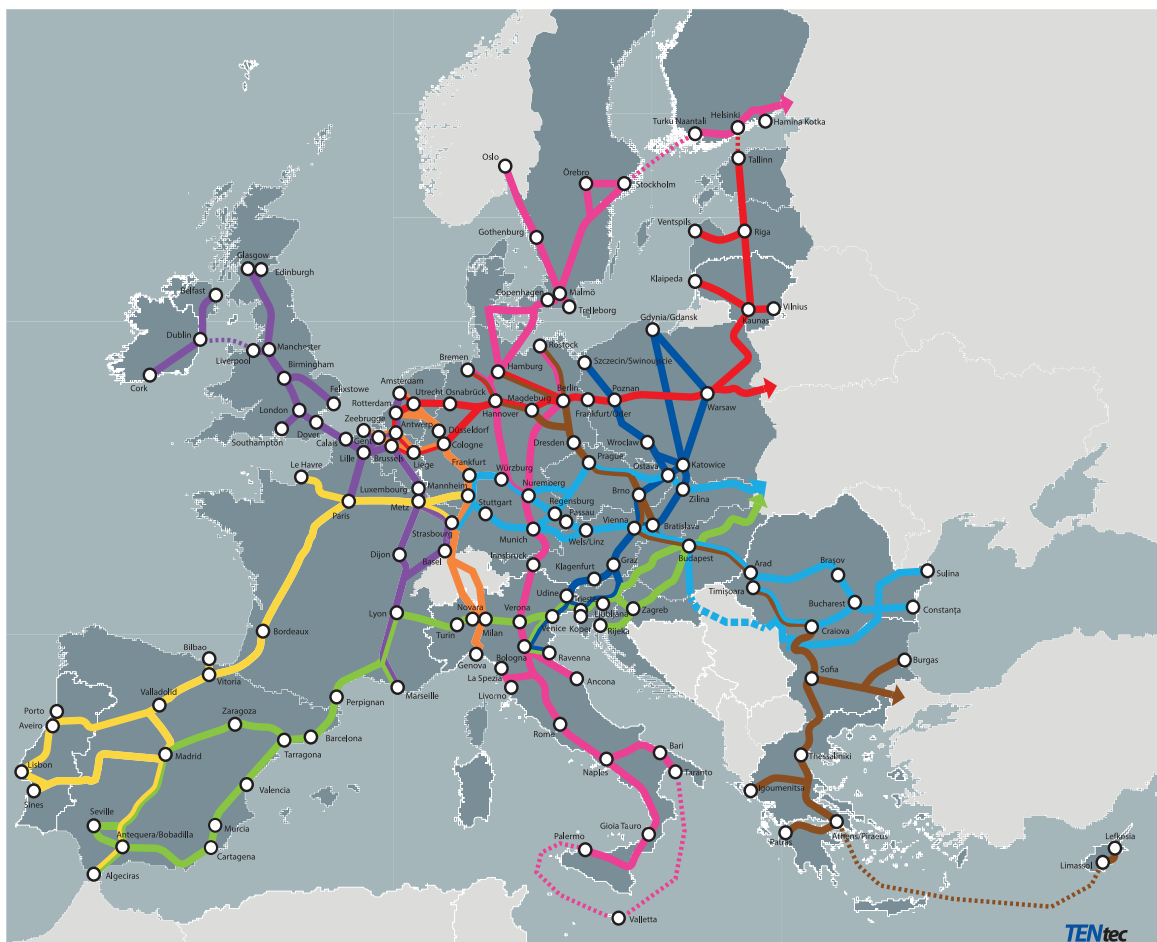
Taula Estratègica del Corredor Mediterrani

**Impulsar un corredor
eficient i sostenible, crear valor**



**Generalitat
de Catalunya**

El Corredor Mediterrani, peça clau de la Xarxa Transeuropea de Transport



El Corredor Mediterrani i la Xarxa Transeuropea de Transport

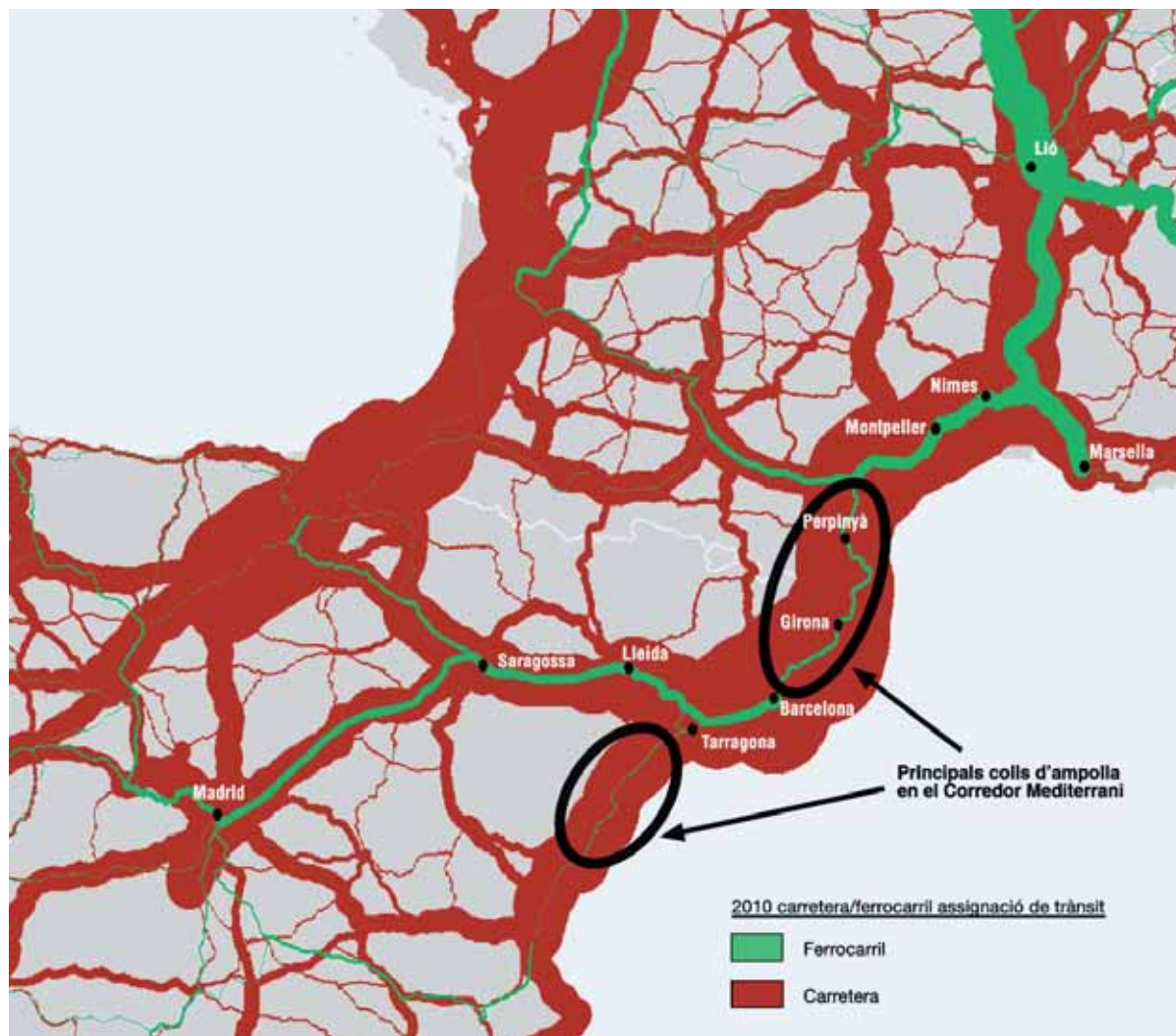
Font: Comissió Europea

El Corredor Mediterrani és una peça clau en la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T) i va ser aprovada el 19 d'octubre de 2011 per la Comissió Europea.

Forma part dels nou corredors de la xarxa bàsica de corredors multimodals de la TEN-T i uneix la península Ibèrica fins a la frontera d'Ucraïna amb Hongria. Té una llargària de 3.000 km.

El total de la xarxa ferroviària inclosa en la TEN-T abasta un total de 50.762 km, i el pressupost previst per l'instrument Connecting Europe Facility (CEF) for Transport és de 24,05 bilions d'euros per al període 2014-2020.

Principals colls d'ampolla al Corredor Mediterrani

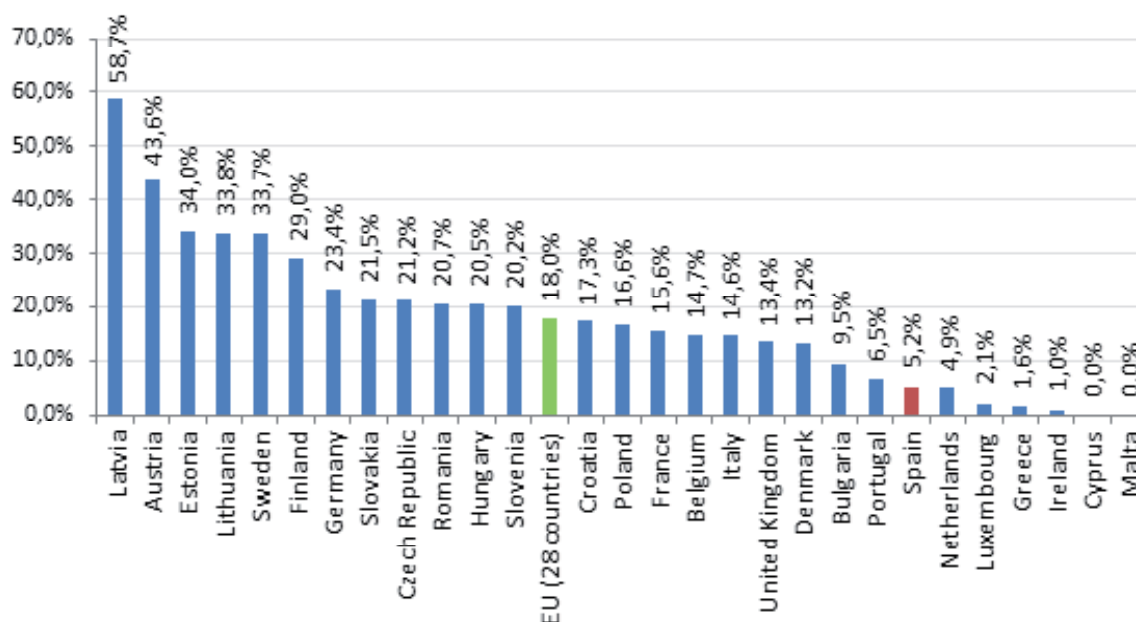


Principals colls d'ampolla al Corredor Mediterrani

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Aquests colls d'ampolla fan referència tant a la capacitat de la infraestructura, a problemes d'interoperabilitat, a problemes d'intercanvi entre modes i, fins i tot, a la manca d'oferta operacional del mercat.

El transport ferroviari de mercaderies, una assignatura pendent



Quota modal ferroviària pel que fa al transport terrestre

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Espanya és el país d'Europa amb el nombre més gran de quilòmetres de línia d'alta velocitat i la quota del transport ferroviari de mercaderies per l'any 2014 és tan sols del 5,2%, molt per sota de la mitjana de la Unió Europea que, pel mateix any, se situa en un 18,4%.

Emmarcat en un context generalitzat de pèrdues a causa de la crisi econòmica i el consegüent descens de l'activitat productiva, el trànsit de mercaderies per ferrocarril a la xarxa ferroviària d'interès general ha sofert un descens destacadament pronunciat durant l'última dècada, que ha arribat a pèrdues de fins al 35% respecte del volum transportat al 2007.

Nombre i distribució de les circulacions ferroviàries



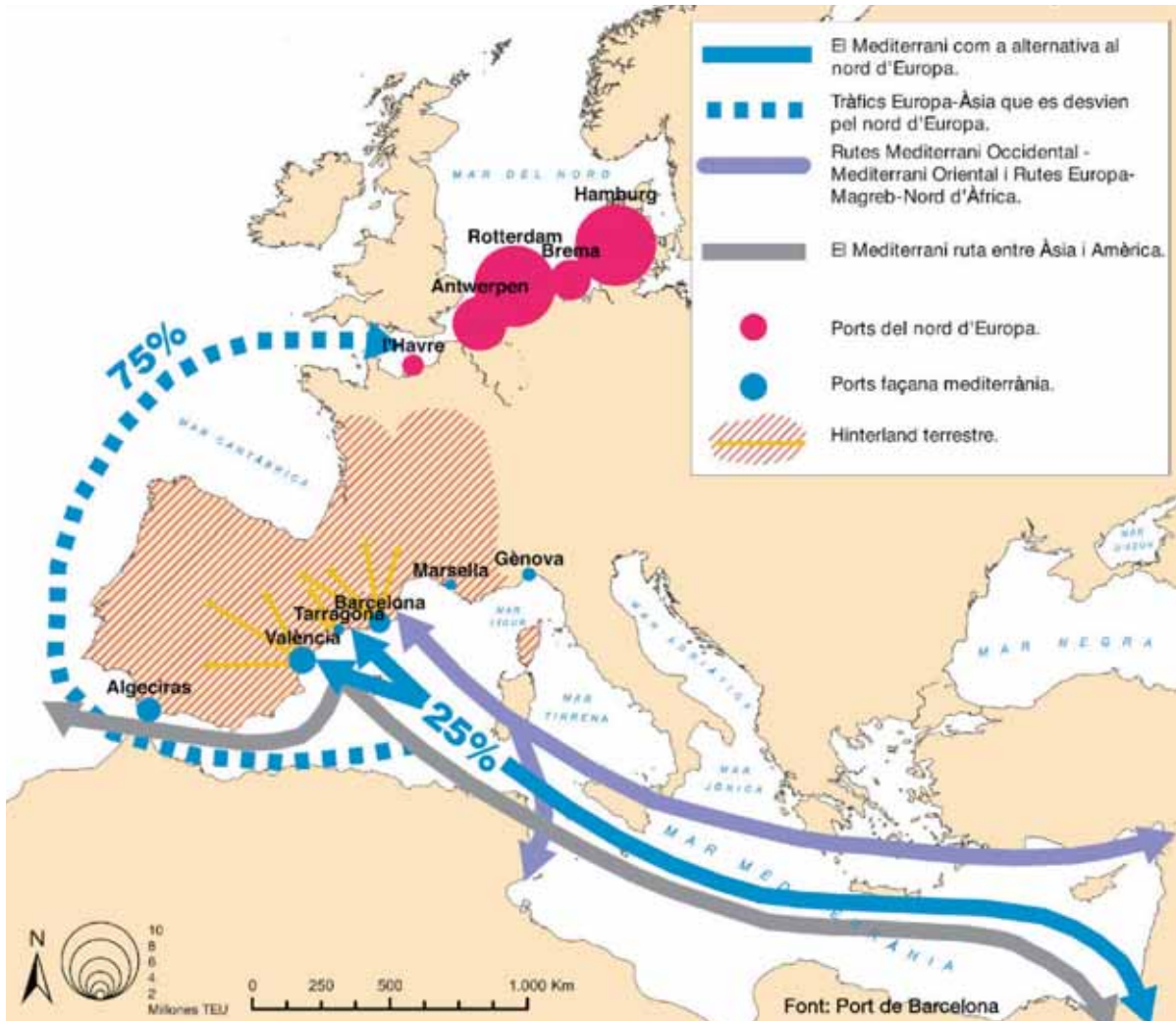
Nombre i distribució de les circulacions ferroviàries de mercaderies (2011)

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

El gràfic mostra el nombre i la distribució de les circulacions ferroviàries. És important destacar que els fluxos entre la costa cap a l'interior, pel corredor de l'Ebre i cap a Madrid, són molt superiors als fluxos mediterranis, tant en direcció cap al sud peninsular, com cap al nord, en direcció a la frontera i la resta de la Unió Europea.

El Corredor Mediterrani hauria de permetre augmentar els fluxos cap al sud i cap al nord.

El Corredor Mediterrani com a porta d'entrada sud d'Europa

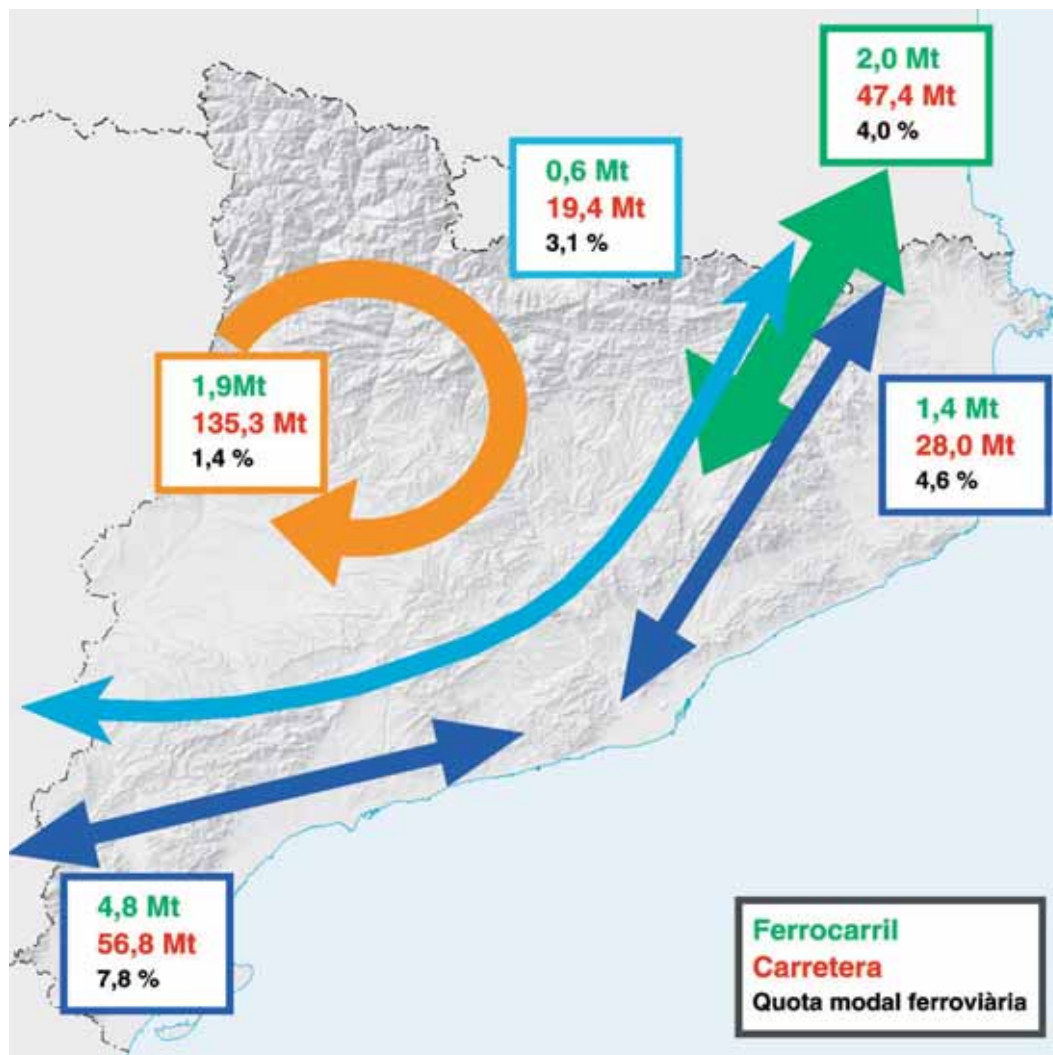


El Corredor Mediterrani com a porta d'entrada sud d'Europa

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Els ports mediterranis només capten actualment un 25% del trànsit provinent d'Àsia pel canal de Suez, tot i que el trànsit cap a ports de la façana atlàntica representa una mitjana de quatre dies més de viatge. El Corredor Mediterrani permetrà als ports mediterranis ser molt més competitius i reduir en bona mesura les emissions de CO₂ gràcies a uns mecanismes de distribució més eficients.

Transport terrestre de mercaderies a Catalunya

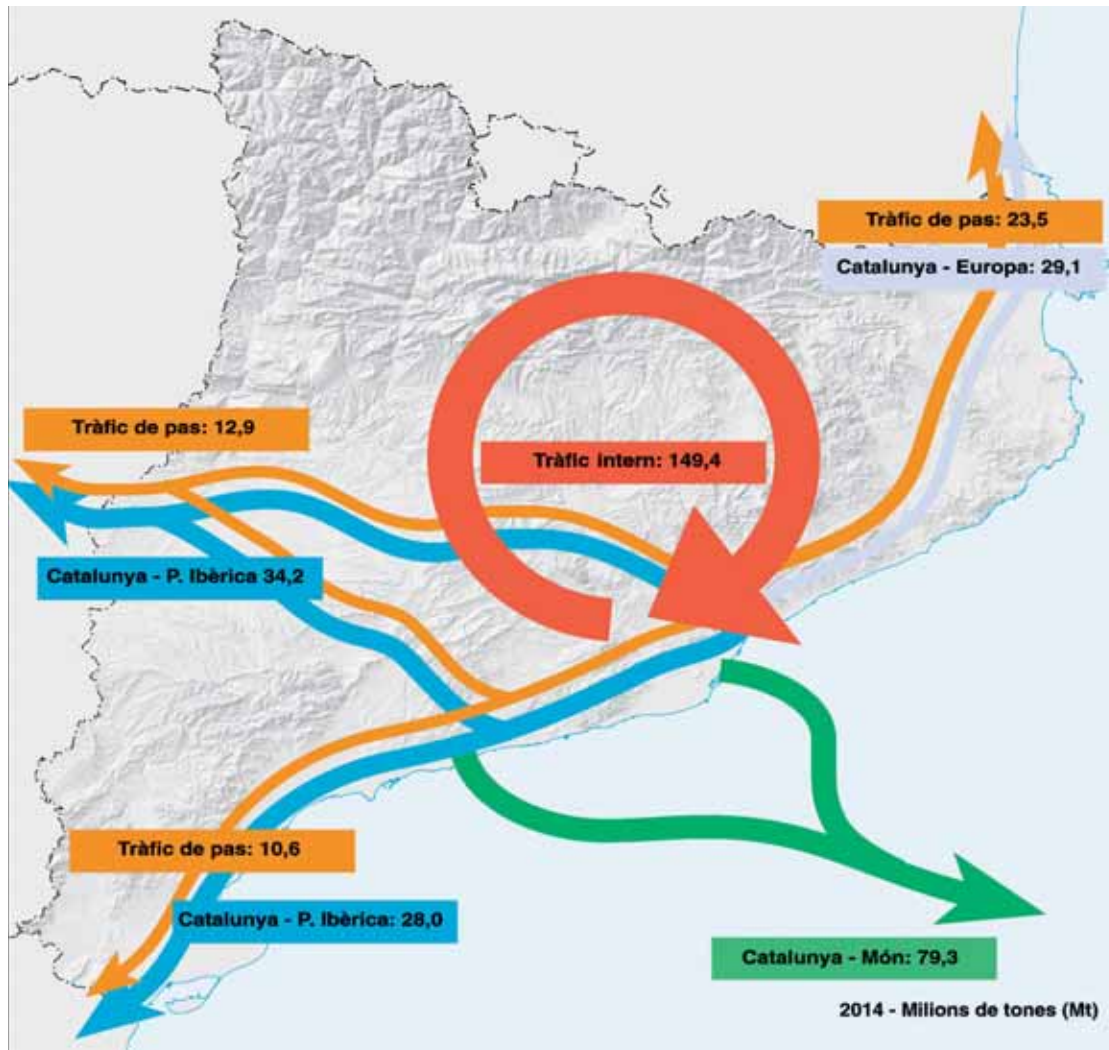


Transport terrestre de mercaderies a Catalunya al 2011

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

El volum de transport de mercaderies (que es mostra a la figura superior), sobretot pel que fa al mode per carretera, provoca que en aquests moments existeixin diversos colls d'ampolla que dificulten un òptim aprofitament en la canalització dels fluxos de transports de mercaderies.

El Corredor Mediterrani com a motor de l'economia catalana



Tràfic de mercaderies en milions de tones

Font: Observatori de la Logística de Catalunya

El desenvolupament de les infraestructures del Corredor Mediterrani és un instrument al servei d'empreses i persones. En aquest sentit, ha de servir per millorar la qualitat de vida dels nostres ciutadans i la competitivitat de les nostres empreses. Ens permetrà connectar-nos al món amb eficiència i sostenibilitat.

Potenciarà l'euroregió natural del Mediterrani



Xarxa bàsica ferroviària transeuropea - Horitzó 2030

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

L'euroregió natural formada per Múrcia, el País Valencià, Catalunya, les Illes Balears o l'Aragó, a més de les regions franceses del Llenguadoc-Rosselló-Migdia Pirineus i la Provença-Alps-Costa Blava, es consolidaran com un eix d'activitat, coneixement i innovació al sud d'Europa.

El corredor acabarà de trencar les barreres que ara dificulten la creació de dinàmiques econòmiques i socials.

La Unió Europea preveu un creixement molt important de la demanda

		2010			
		Fluxos totals (carretera + ferrocarril) el 2010		Fluxos de ferrocarril el 2010	
Origen	Destí	Millers de tones		Millers de tones	Quota*
Espanya	França	19.278		289	1,5%
	Itàlia	7.584		177	2,33%
	Eslovènia	152		-	0,0%
	Croàcia	88		-	0,0%
	Hongria	393		6	1,53%
	Sud-est-d'Europa	251		1	0,4%
	Nord-est d'Europa	1.807		4	0,22%
	Oest d'Europa	11.562		1.389	12,01%
* Quota (sense marítim)		41.115		1.866	4,54%

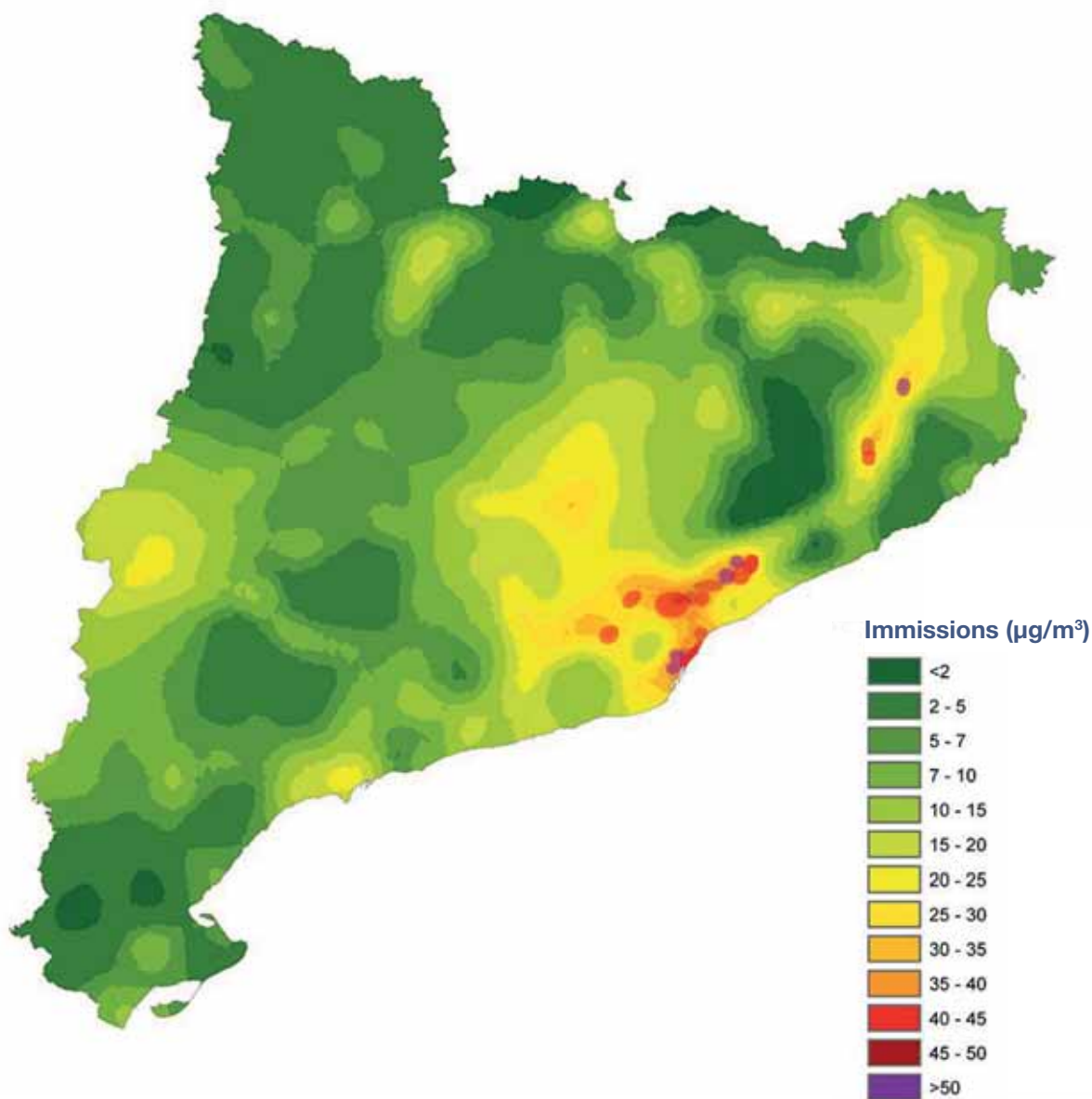
2030						
		Fluxos totals (carretera + ferrocarril) previstos el 2030	Fluxos de ferrocarril el 2030 sense actuar al Corredor Mediterrani		Fluxos de ferrocarril el 2030 actuant al Corredor Mediterrani	
Origen	Destí	Millers de tones	Millers de tones	Quota*	Millers de tones	Quota*
Espanya	França	27.406	399	1,5%	6.154	22,5%
	Itàlia	13.388	291	2,2%	2.695	20,1%
	Eslovènia	420	-	0,0%	96	22,9%
	Croàcia	218	-	0,0%	53	24,3%
	Hongria	1.086	17	1,6%	305	28,1%
	Sud-est d'Europa	655	6	0,9%	149	22,7%
	Nord-est d'Europa	4.569	11	0,2%	1.068	23,4%
	Oest d'Europa	16.195	2.159	13,3%	4.588	28,3%
* Quota (sense marítim)		63.937	2.883	4,5%	15.108	23,6%

Previsions de la demanda de transport de mercaderies al Corredor Mediterrani

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

El potencial del Corredor Mediterrani permetrà captar fins a un 26% de mercaderies i fer un canvi transcendent en el transport i la logística del nostre país.

Millorarà la qualitat de l'aire



Mitjana anual de NO_2 (2015)

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Com es pot observar en el mapa d'immissions anuals acumulades de diòxid de nitrògen (NO_2), la traça del Corredor Mediterrani, especialment en el tram cap al nord de la regió metropolitana de Barcelona, mostra nivells de concentració alts, de vegades superiors als màxims autoritzats per la normativa europea.

El Corredor Mediterrani permetrà reduir el nivell d'immissions de contaminants gràcies al pas previsible de l'ús del camió al del ferrocarril.

El corredor provocarà una reducció de consum de combustible i d'emissions molt notable

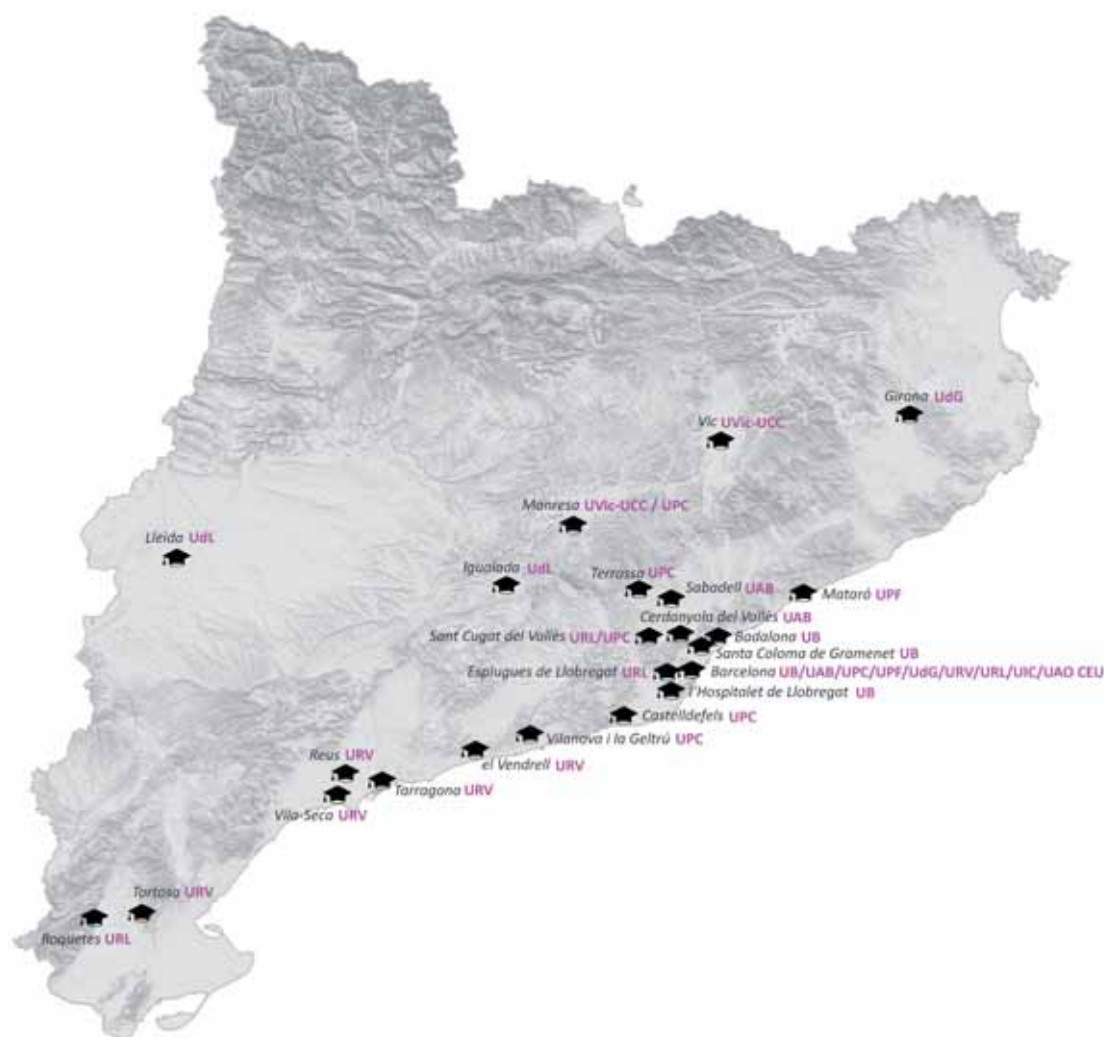


Estalvi de consum i emissions de contaminants anuals

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Segons el *Cinquè informe de progrés de l'Estudi sobre el Corredor Mediterrani de la Comissió Europea* (desembre 2014), la creació del corredor, en l'horitzó de 2030, generarà un nou balanç entre el camió i el ferrocarril amb un creixement d'aquest últim del 4,5 al 24%. Aquest fet farà possible que es redueixi el consum de combustible anualment en 191.000 Tep (tones equivalents de petroli), amb la consegüent reducció d'emissions de CO, NO_x i CO₂, a més de les micropartícules. Aquesta millora és clau per assolir els objectius ambientals i de salut pública assumits pel Govern i la comunitat internacional.

Un element clau per a l'atracció de talent i inversions



Municipis on s'imparteixen estudis universitaris en centres propis i adscrits a les universitats catalanes (curs 2015-2016)

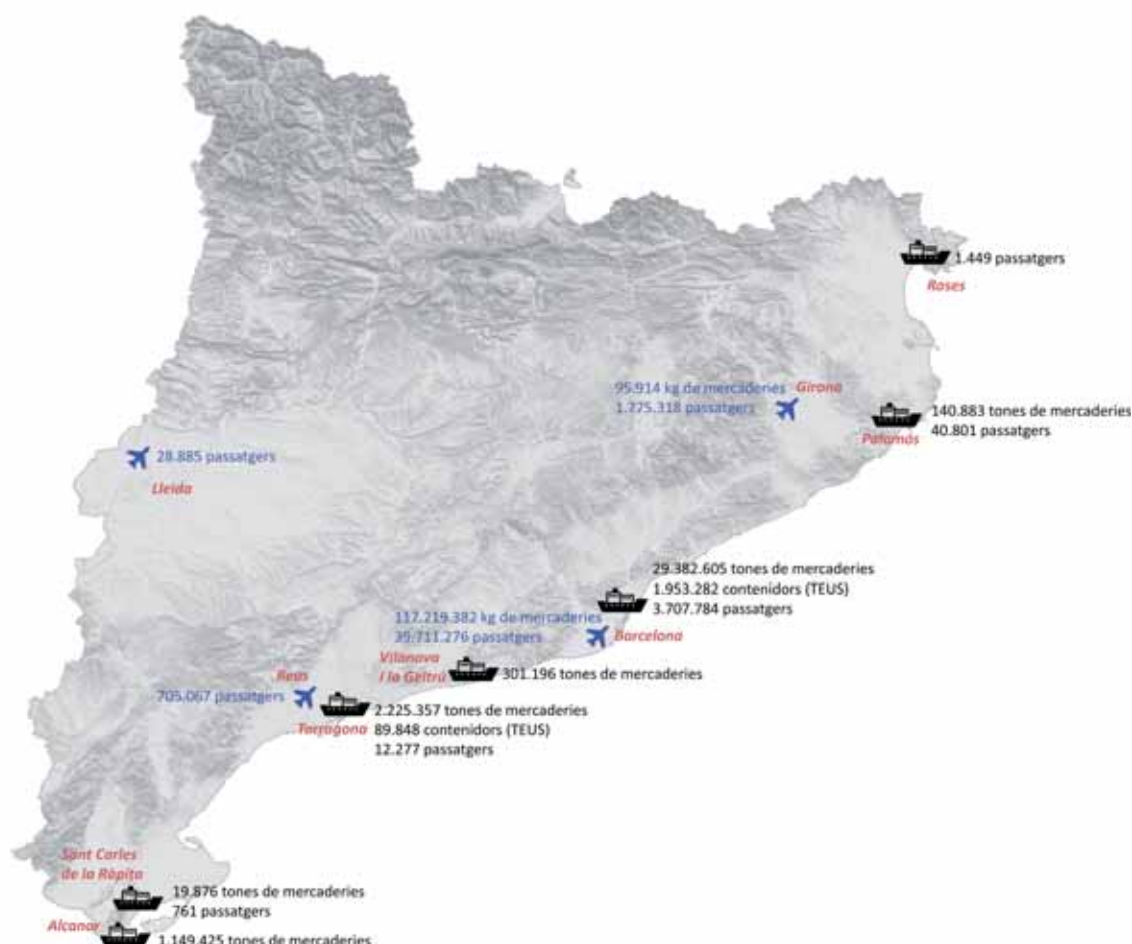
Font: Departament d'Empresa i Coneixement

Catalunya compta amb una xarxa molt important de centres universitaris capaços de facilitar professionals amb un alt grau de preparació tècnica per cobrir les necessitats dels sectors més innovadors i més capaços de competir en els mercats globals.

A més de les 12 universitats, entre públiques i privades, comptem amb 42 centres tecnològics, 44 centres CERCA, o 9 grans infraestructures de recerca, que són un dels principals actius per atraure, d'arreu del món, talent i inversions d'alt valor afegit, que cerquen innovació.

El Corredor Mediterrani és la garantia que els nostres productes tindran un accés fàcil i ràpid als mercats més exigents del món, i és un factor clau per fer de Catalunya un país encara més atractiu.

Potenciarà la façana mediterrània com a porta d'entrada del sud d'Europa



Mercaderies i passatgers en el sistema portuari i aeroportuari de Catalunya

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

El Corredor Mediterrani contribuirà a consolidar Catalunya com la porta d'entrada del sud d'Europa, gràcies a les connexions amb els ports i els aeroports que hi ha al llarg del seu recorregut.

Els ports mediterranis capten actualment un 25% del trànsit marítim entre Àsia i Europa, el qual es desvia majoritàriament en un 75% cap als ports atlàntics del nord d'Europa. L'entrada en funcionament del Corredor Mediterrani permetrà captar un major volum d'aquest trànsit, redistribuirà el tràfic de mercaderies i contribuirà a fer més competitiu el nostre territori.

Beneficis i reequilibri per a tot el territori



Xarxa viària d'alta capacitat

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Catalunya disposa d'una xarxa viària d'alta capacitat de 1.557 km. Aquest és un element bàsic per fer arribar els beneficis del Corredor Mediterrani a tot el territori de manera capil·lar i permetre que aquesta infraestructura sigui una font de riquesa i reequilibri territorial. Tanmateix, encara queden pendents massa colls d'ampolla als quals cal donar solució.

L'objectiu de les infraestructures del Corredor Mediterrani



Imatge del port de Barcelona

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

L'objectiu general del desenvolupament del Corredor Mediterrani és disposar d'una xarxa de transport sostenible, eficient i segura. Aquesta missió condiona la presa de decisions estratègiques i es persegueix de manera directa o transversal en totes les actuacions que se'n derivin.

Els objectius específics de desenvolupament del Corredor Mediterrani són:

- **Capacitat:** dotar de capacitat necessària la xarxa d'infraestructures, mitjançant l'eliminació de colls d'ampolla existents i la creació dels enllaços d'infraestructures que falten.
- **Interoperabilitat:** garantir que qualsevol operador ferroviari tingui accés a la xarxa ferroviària catalana igual que a la resta d'Europa amb uns estàndards homogenis.
- **Intermodalitat:** garantir l'articulació entre els diferents modes de transport del Corredor Mediterrani i una connexió fluida entre els nodes i els arcs que el conformen.

Infraestructures existents en la situació actual (gràfic)

CORREDOR MEDITERRANI

Línia d'alta velocitat:

- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació del TGV
- Estació intermodal del TGV i la línia convencional

Línia convencional:

- Via d'ample ibèric (1668 mm)
- Va d'ample mixt (ibèric i estàndard)
- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació de la línia convencional
- Terminal ferroviària intermodal de mercaderies i àrea logística
- Via preferent de Rodalies

Obras en curs



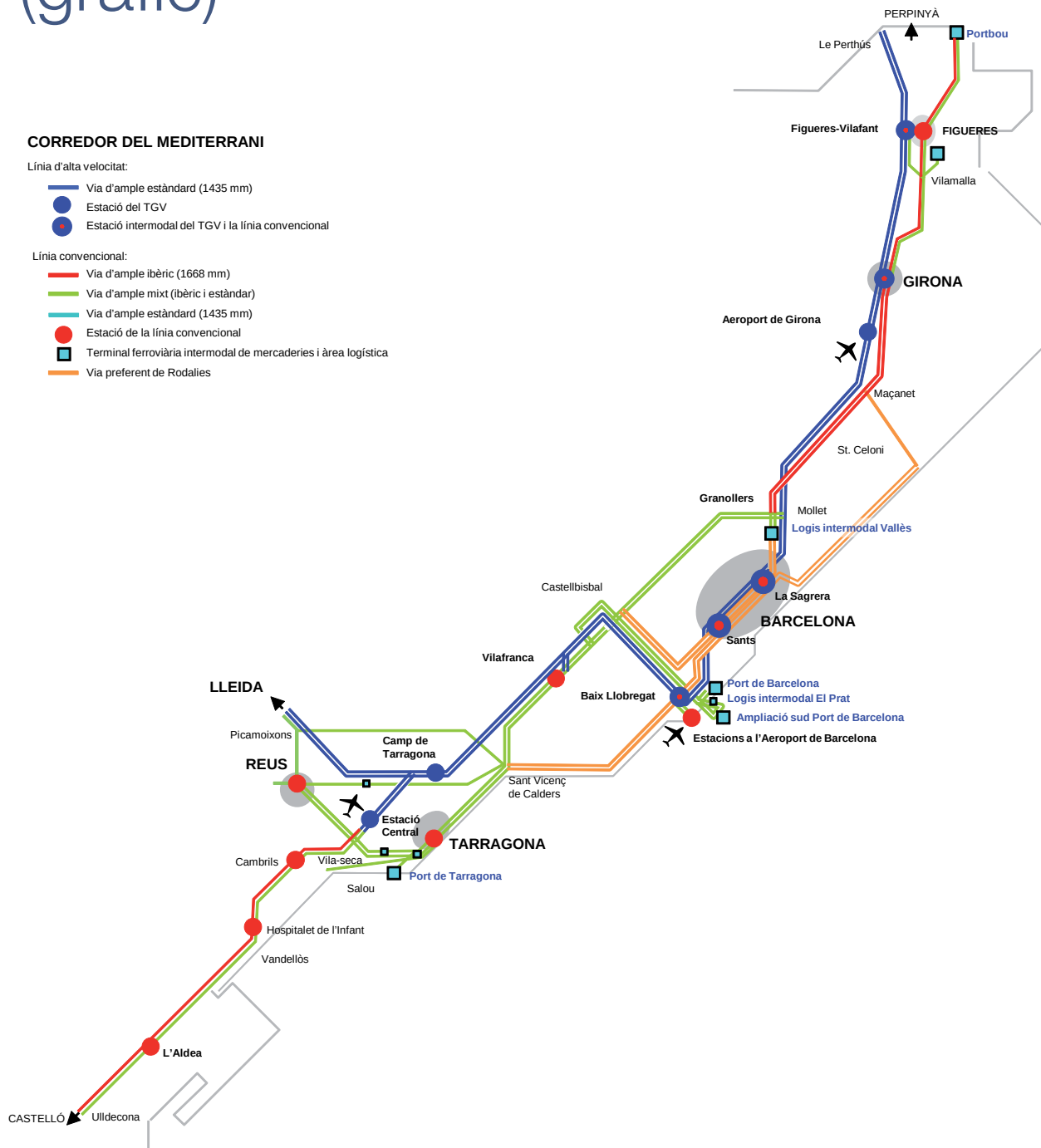
Infraestructures existents en la situació actual (maig 2016)

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Infraestructures existents en la situació actual (descripció)

Infraestructures existents en la situació actual maig de 2016		
Tram		
Frontera francesa-Figueres	LAV	2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional	2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
Àmbit Figueres	LAV	2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional	2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies al tram Vilamalla-Figueres
		1 via estàndard per a viatgers i mercaderies entre Vilamalla i Figueres-Vilafant (Variant sud de Figueres)
Figueres - Girona	LAV	2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional	2 vies (1 ibèrica i 1 mixta) per a viatgers i mercaderies al tram Girona-Vilamalla
Àmbit Girona	LAV	2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional	2 vies (1 ibèrica i 1 mixta) per a viatgers i mercaderies
Girona – St. Celoni	LAV	2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional	2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
St. Celoni – Mollet	LAV	2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional	2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
Mollet – Castellbisbal (àmbit Barcelona)	LAV	2 vies estàndard exclusives per a viatgers
	Línia convencional	2 vies mixtes per a mercaderies al tram Port-Castellbisbal i per a mercaderies i viatgers al tram Castellbisbal-Mollet
Castellbisbal-Tarragona	LAV	2 vies estàndard exclusives per a viatgers
	Línia convencional (línia de Vilafranca)	2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
Àmbit Tarragona	LAV	2 vies estàndard exclusives per a viatgers
	Línia convencional	2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
		1 via única exclusiva per a mercaderies al tram Reus-Polígon Nord
Tarragona - Vandellòs	Línia convencional	1 via ibèrica per a viatgers i mercaderies
Vandellòs - Ulldecona	Línia convencional	2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies

Actuacions prioritàries (gràfic)



Noves infraestructures a curt termini

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Actuacions prioritàries (descripció)

Tram			Noves infraestructures a curt termini Han d'estar en servei el 2020	
Frontera francesa-Figueres	Mercaderies		Conversió a ample mixt d'1 via de la línia convencional al tram Figueres-Portbou	
Àmbit Figueres	Mercaderies		Conversió a ample mixt d'1 via de la Línia convencional al tram Vilamallà-Figueres	
Figueres - Girona	Mercaderies		Terminal ferroviària del Logis intermodal Empordà i 1 via mixta d'accés des de Vilamallà	
Girona – St. Celoni	LAV		Nova estació del TGV per l'Aeroport de Girona	
Mollet – Castellbisbal (àmbit Barcelona)	LAV		Noves estacions intermodals del Baix Llobregat i La Sagrera, i ampliació del vestíbul de l'estació de Sants	
	Línia convencional		Accés ferroviari l'Aeroport de Barcelona i estacions a les terminals T1 i T2	
	Mercaderies		Remodelació de la terminal del Vallès (la Llagosta) i connexió amb la LAV	
			1a fase del nou accés ferroviari a l'ampliació sud del Port de Barcelona	
			Conversió a ample mixt del tram Martorell-Nus de Castellbisbal	
Castellbisbal-Tarragona	Línia convencional		Connexió de la línia convencional i la LAV a l'àmbit del Penedès	
	Mercaderies		Nou corredor per a mercaderies entre Martorell i Castellbisbal	
			Conversió a ample mixt del tram St. Vicenç de Calders-Martorell	
Àmbit Tarragona i Lleida	Línia convencional		Connexió de la LAV i la línia convencional mitjançant 2 vies estàndard per a viatgers	
	Mercaderies		Conversió a ample mixt Saragossa-Reus-Vila-seca-St. Vicenç de C., Saragossa-Lleida-Reus i Picamoixons-St. Vicenç de C.	
			Nova via exclusiva per a mercaderies entre Reus i Roda de Barà	
			Nou accés en ample mixt i terminal ferroviària del Port de Tarragona	
			Nou accés i terminal ferroviària de Basf	
Tarragona - Vandellòs	Línia convencional		Nou traçat de 2 vies per a viatgers i mercaderies	
			Inclou Estacions Central, Cambrils i Hospitalet de l'Infant	
	Mercaderies		Conversió d'una via a l'ample mixt de la Línia convencional	
Vandellòs - Ulldecona	Mercaderies		Conversió d'una via a l'ample mixt de la Línia convencional	

Programa Catalunya Clústers



AIGUA



DIGITAL



FOODSERVICE



MITJANS DE
PRODUCCIÓ
AGRÍCOLA



AUTOMOCIÓ



DISSENY



IL·LUMINACIÓ



MOBLE



BELLESA



DOMÒTICA, IMMÒTICA I
SMARTCITIES



INDUSTRIA DE
L'ESPORT



MODA



BIOTECNOLOGIA



EFICIÈNCIA ENERGÈTICA



HÀBITAT



NUTRICIÓ I SALUT



CARN DE PORC



ENERGIA SOLAR



MAQUINÀRIA I BÉNS
D'EQUIP



ÒPTICA I FOTÒNICA



CURTIDORS



FERROVIARI



MATERIALS AVANÇATS



PACKAGING
CLUSTER
PACKAGING



PRODUCTES
GOURMET



TECNOLOGIES DE LA
SALUT



SALUT MENTAL



PRODUCTES
INFANTILS



TIC EDUCACIÓ



VINS I CAVES

Font: Departament d'Empresa i Coneixement