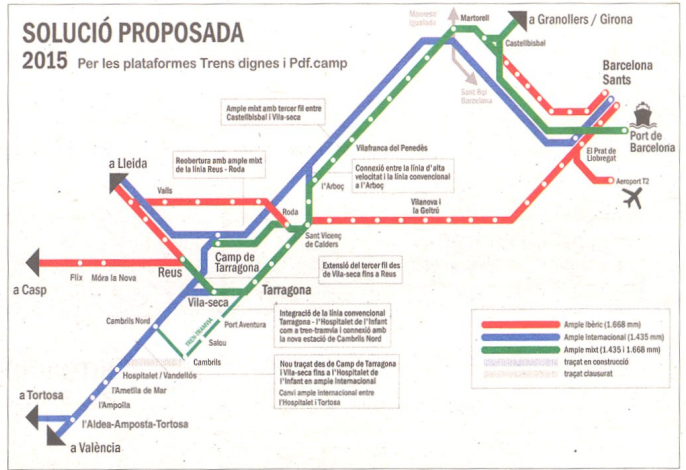
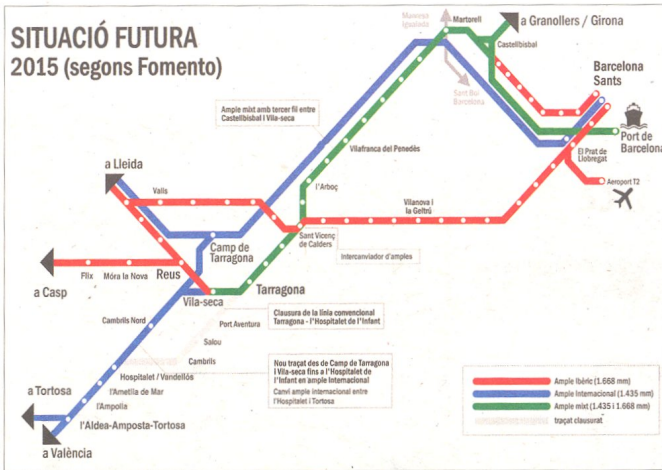


TRANSPORT PÚBLIC La plataforma Trens Dignes ho celebra, però manté que la millor solució és un enllaç a l'Arboç per entrar a Sants per la via del TAV



econòmica actual no sembla que permeti abordar en tota la seva dimensió.

EL COMPROMÍS VALENCIÀ De fet, el debat ha esclatat ara perquè Foment ha tirat pel dret, segons coincideixen la plataforma Trens Dignes de les Terres de l'Ebre i la Plataforma en Defensa del Ferrocarril Públic del Camp (PDF-Camp), i ha decidit atendre amb una certa immediatesa el clam del port de València, en un àmbit tutelat pel PP,

per aconseguir una connexió ràpida de les seues mercaderies amb Europa. I ho hauria resolt amb la solució més barata i que garanteix les velocitats màximes dels combois: posar ample internacional UIC entre Castelló i Vandellòs i descartar ficar-hi un tercer fil (ample mixt). La mateixa ministra així ho ha refermat en resposta a una pregunta del senador socialista Joan Sabaté que li exposava la incertesa generada a les Terres de l'Ebre. Ana Pastor fins i tot va xifrar en 66 milions d'euros la instal·lació

de l'ample UIC entre Vandellòs i Castelló, incloent-hi el ramal de l'Aldea a Tortosa, i a més a més va assegurar que, amb aquest canvi i amb l'habilitament d'un intercanviador d'ample a Sant Vicenç, al Vendrell, els serveis de mitja distància des de Tortosa a Tarragona i a Barcelona "seran ja no igual, sinó millors que els que funcionen actualment, i amb uns 10 minuts d'estalvi". En tot cas, l'estalvi no serà per l'intercanviador en si mateix, que obliga els trens a reduir moltíssim la

seua velocitat. De fet, l'intercanviador és una solució diferent a la que plantejaven Trens Dignes o PDF.Camp, que proposaven un enllaç a l'Arboç per connectar amb el traçat actual del TAV, de forma que els nous trens regionals d'altres prestacions, després d'haver-se desviat (si més no, els serveis de mitja distància) a Vila-seca i haver parat a Tarragona, poguessen fer cap a Barcelona per la via del TAV i, de retruc, descongestionar la via de la costa i el servei de rodalies fins a Sant Vicenç. "Si

els trens han de continuar arribant a Barcelona per la costa, tindrem regionals molt moderns amb capacitat per assolir grans velocitats que no podran córrer", reflexiona una de les portaveus de Trens Dignes, Montse Castellà, que, de tota manera, celebra que es comencen a perfilar solucions. Fonts de la PDF.Camp sospiten que Foment opta per l'intercanviador a Sant Vicenç per poder aprofitar el que ara hi ha a Roda de Berà "morint-se de fàstic". El debat continua obert. ■