

INFRAESTRUCTURAS | DESDE 2012 QUE EN TODOS LOS PLANOS DE FOMENTO APARECE ESTE TRAMO SOLO CON ANCHO UIC

El tramo Castelló-Tarragona, víctima de la improvisación del Gobierno

Fomento asegura que se garantizará el doble ancho a partir de un nuevo sistema de traviesas polivalentes

NÚRIA RIU

Es el principal corredor de viajeros y mercancías de la península, sin embargo el eje mediterráneo ha sido la principal víctima de la política de improvisación y de falta de transparencia en materia de infraestructuras del Gobierno Estatal. Fomento mantiene que la conexión internacional en el tramo entre Castelló y Tarragona está garantizada. El secretario de Infraestructuras, Manuel Niño, apuntaba ayer en declaraciones a la Agència Catalana de Notícies (ACN) que el ancho de vía sigue adelante «a partir de un nuevo sistema de traviesas polivalentes, homologado por Adif, que permite la instalación de un tercer carril». Esto implica la colocación de unas placas sobre las cuales se asentará el nuevo rail.

La incógnita ahora es conocer un calendario que ponga negro sobre blanco sobre el futuro de un tramo aún con demasiados interrogantes.

En los últimos meses el debate se había intensificado. Por un lado, a partir de la presión que han ejercido las empresas de la Comunitat Valenciana, que solicitaban el doble ancho, y, por el otro, con el compromiso del Gobierno de que así sería. La propia ministra de Fomento, Ana Pastor, se había referido en varias ocasiones al respecto. Pastor dijo el pasado enero en Barcelona que se instalaría un tercer carril para facilitar que las mercancías desde Tarragona pudieran llegar a Andalucía sin necesidad de pasar por Madrid.

De hecho, este mismo martes, en un acto con empresarios organizado por el Partido Popular de Valencia, el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Rafael Catalá, insistía de nuevo en que se garantizaría el doble ancho para «subsanar» el tramo proyectado sólo con ancho internacional.



El secretario de Infraestructuras avanzó que las nuevas traviesas que ha diseñado Adif garantizarán el doble ancho. FOTO: PERE FERRÉ

Y mientras se seguía debatiendo si este tercer carril se instalaba sólo sobre una de las vías o sobre ambas, y Adif aseguraba que se estaban estudiando la solución más correcta para que los trenes convencionales pudieran seguir circulando, lo que no se había dicho es que las vías que empezaron a instalarse hace ya algunos meses son con ancho ibérico.

Un viejo proyecto

La explicación no es muy convincente cuando se intenta explicar el motivo por el cual el ancho ibérico sigue en este tramo. Fuentes de Fomento explican que la instalación de las vías con ancho ibérico quedó recogida en un contrato adjudicado en 2009. En aquellos momentos el proyecto no

tenía la envergadura actual. Este eje no era una red Transeuropea de Transporte y se planteaba como una actuación para desdoblarse este cuello de botella, con vía única, con un intercambiador al sur del aeropuerto de Reus.

Estas fuentes aseguran que «la nueva vía tiene que garantizar la continuidad de la línea ya existente a partir de Vandellòs y en dirección sur, por tanto, no tiene sentido un tramo en internacional y

el otro en ibérico». De hecho, lo que estaba previsto era cuadruplicar las vías: dos con ancho y otras dos con el otro.

Los trabajos se ralentizaron. Con la crisis de la obra pública ya patente, cuando en 2012 Fomento apuntó que el tramo Vandellòs-Castelló sería íntegramente en ancho internacional (UIC), se sobreentendió que se hacía borrón y cuenta nueva y que las vías, que aún no estaban en su sitio, serían de 1.435 mm, es decir de acuerdo con el estándar europeo. De hecho, en todos los planos que desde esta fecha muestra el ministerio de Fomento se pinta que en este tramo no podrán circular los convoyes convencionales.

En este continuo cambio de planes, el Gobierno Central no ha sabido nunca qué pasaba en

este tramo. Mientras por un lado insistía en que está estudiando poner un tercer carril para garantizar el ancho ibérico, lo que realmente garantizará es el estándar europeo.

Manuel Niño hacía una lectura distinta y revelaba que «es una solución no muy cara que nos permitirá resolver técnicamente la petición del sector, que habría sufrido un prejuicio económico». Será en una nueva fase en la que se abordará este proyecto de tercer carril. Se desconoce aún si será inmediatamente posterior, si deberán abrirse nuevas licitaciones o si se cumplirá el calendario previsto. Y es que, según los últimos planes que se manejaba, Valencia espera el ancho internacional para finales de 2015 o principios de 2016.

Ni Adif ni Fomento han acabado de concretar nunca cómo esperan resolver este tramo