



BIBLIOTECA *MARCEL·LÍ DOMINGO*

Recull de premsa local i comarcal

Les incerteses del Corredor Mediterrani

Anuncis parcialment contradictoris de l'Estat i la pressió de patronal, govern i oposició a Catalunya i al País Valencià alimenten dubtes sobre el format definitiu de l'eix ferroviari del futur, que l'Ebre s'exposa a deixar passar de llarg

TERRES DE L'EBRE Oscar Meseguer

L'aval definitiu de la Unió Europea a l'anomenat Corredor Mediterrani ferroviari, en la mesura que l'obra està inclosa en la xarxa de transport que prioritza Europa a l'hora d'injectar fons, és una cobertura determinant però no fixa un full de ruta tècnic que a dies sembla encomanat a un desgavell de missatges contradictoris, tant des del ministeri com des d'altres agents. Ara fa un any, el govern espanyol va dir que faria tot el nou corredor pendent des de Tarragona fins a Castelló amb ample europeu, substituint les vies actuals entre Vandellòs i Castelló i inclouent-hi el ramal entre l'Aldea i Tortosa, i posant també exclusivament ample europeu entre Vandellòs i l'estació del Tren d'Alta Velocitat (TAV) del Camp de Tarragona, a la Secuita: segons fonts conexedores del projecte, fins i tot es va començar a instal·lar l'ample europeu el juliol passat, i després es va fer marxa enrere. El projecte amb ample només estàndard (europeu) obria la porta a la connexió entre Tortosa, Tarragona i Barcelona amb nous regionals d'altres prestacions, però les empreses de transport de mercaderies que operen en l'eix mediterrani (i també els governs català i valencià) van pressionar la Moncloa perquè no renunciés a l'ample ibèric (els seus combois actuals funcionen amb aquest ample) i instal·lés un tercer fil (ample mixt), tot i que aquesta és la solució més cara i, segons un document que tindria a les seues mans el ministeri (ERC diu que en té constància però que Foment ho amaga) i segons les conclusions d'un estudi sobre l'accident de Santiago de Compostel·la, tampoc no és la més aconsellable, entre altres coses perquè limita l'alta velocitat.

El cas és que, com dèiem pressionat, Foment es va comprometre a



Les Terres de l'Ebre tenen pendent una plataforma logística a l'estació de l'Aldea.

instal·lar el tercer fil mantenint, doncs, l'ample ibèric com a transició per al transport peninsular i apostant per l'ample europeu per donar coherència a la sortida de mercaderies cap a Europa.

EMBOLIC O INCOHERÈNCIA Però després d'aquest anunci tot s'ha anat embolicant de mala manera. A finals d'abril, el ministeri feia pública l'adjudicació per 18 milions i mig d'euros de la implantació d'ample estàndard en els trams Vinaròs-Vandellòs (el tram ebrenc) i Vinaròs-Castelló. Alguns mitjans valencians i fins i tot el Partit Socialista del País Valencià van interpretar que això implicava la renúncia al manteniment de l'ample ibèric i així ho van lamentar públicament. La nota informativa de Foment, si bé és cert que l'Estat no ha parlat mai prou

clar sobre la qüestió, també deia que la implantació de l'ample europeu es farà "mitjançant l'ús de la travessa polivalent instal·lada actualment a la traça", amb la qual cosa es pot inferir que el resultat serà el reivindicat tercer fil. Però fonts tècniques del sector matisen que l'anomenada travessa polivalent permet muntar ample ibèric o europeu, però només permet l'ús exclusiu d'un dels dos amplex, a diferència dels tres fils.

Per acabar-ho d'adobar, ERC ha denunciat aquesta setmana que en les obres entre Vandellòs i la Secuita s'estava instal·lant, exclusivament, ample ibèric i que això incomplia igualment, tot i que per l'altre extrem, l'anunci del tercer fil. La contradicció aparent s'entreveia màxima: només ample ibèric entre la Secuita i Vandellòs i només ample europeu de

Vandellòs cap al sud? Impensable.

La realitat és que el ministeri sembla estar actuant a cops de volant, però fonts oficials de la subdelegació del govern espanyol a Tarragona han aclarit que entre Vandellòs i la Secuita hi ha instal·lada una travessa polivalent que permetrà, en un futur, instal·lar l'ample europeu, que també serà irrenunciable cap al sud. El secretari general d'Infraestructures de l'Estat, Manuel Niño, ha confirmat a l'ACN que entre Vandellòs i Tarragona hi podran circular tant trens d'ample ibèric com d'ample europeu o internacional (UIC). Ara s'estarien instal·lant vies d'ample ibèric, però, en una segona fase, ha detallat, es recorreria a un nou sistema aprovat i homologat per Adif que consisteix en la instal·lació d'una placa sobre la qual s'assenta el tercer raíl (el reivindicat tercer fil).

I com afecta tot això a les Terres de l'Ebre? Fonts de plataformes pel transport públic del Camp i l'Ebre no descarten que el ministeri, tot i les adjudicacions recents, acabe renunciant a l'ample europeu, amb la qual cosa es perdria una oportunitat de millorar les prestacions de connexió entre Tortosa i Barcelona al marge de desvestir el Corredor Mediterrani avalat per Europa. Quant a les mercaderies, passe el que passe, el cert és que, com comenta el president de l'Associació per la Conservació del Patrimoni Ferroviari de Móra la Nova, Jordi Sasplugas, l'efecte és zero tot just perquè la plataforma logística ferroviària de l'Aldea continua sense aparèixer formalment enlloc i perquè, "malauradament, no hi ha cap empresa de les Terres de l'Ebre que faça servir el tren per traure les seues mercaderies", conclou Sasplugas, que insta els partits i la societat a pressionar més perquè el corredor, siga quin siga el seu format definitiu, no passe de llarg. ■

Retards, nova protesta i veu al Parlament

Els trens de la R2 nord i R2 sud i els regionals en direcció cap al sud i cap a les Terres de l'Ebre -la R13, R14, R15 i R16- van acumular, aquest dijous, entre 20 i 25 minuts de retard per incidències en el sistema de senyalització entre Bellvitge i Sants causades pel robatori de cable de coure, segons han informat la companyia Renfe i Adif. La incidència es produïa tres dies abans

que, aquest diumenge, es faça una nova acció de desobediència civil en protesta pel servei ferroviari a les Terres de l'Ebre. Es tracta del tercer #AvuiNoPaguem, que ha estat convocat per Jòvens de les Terres de l'Ebre, i consistirà en no pagar el bitllet per viatjar en el tren que ha de sortir a les 17.35 de l'Aldea. Per la seua banda, la plataforma Trens Dignes a les Terres de l'Ebre,

coorganitzadora de les protestes, està esperant la convocatòria oficial del Parlament de Catalunya per compareixer-hi, confien que abans de l'estiu, per explicar la realitat ferroviària de les Terres de l'Ebre. La Comissió de Territori va aprovar, amb unanimitat, la compareixença, el passat 30 d'abril, a petició de les diputades Núria Ventura, del PSC, i Hortènsia Grau, d'ICV.

