BIBLIOTECA MARCEL·LÍ DOMINGO
Recull de premsa local i comarcal

INFRAESTRUCTURAS ■ SON DOS CONTRATOS DE TRAVIESAS Y ELECTRIFICACIÓN POR VALOR DE 38 MILLONES DE EUROS

# Las obras en el tramo Vandellòs-Castelló deberán volver a licitarse

No hay fecha para la entrada en funcionamiento de una conexión que suma su enésima modificación

NÚRIA RIU

Las obras del Corredor del Mediterrani en el tramo entre Vandellòs y Castelló no tienen fecha para su puesta en funcionamiento. Será bastante más tarde de lo previsto, debido a la improvisación y la falta de planificación de una obra que hace más de una década que está en marcha. La enésima modificación la avanzó un responsable de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) en Castelló.

En concreto se trata del director general de Servicios a Clientes y Patrimonio, Jorge Segrelles, quien aseguró que Adif volverá a licitar de nuevo dos contratos de obras para incorporar los cambios previstos en este tramo. Se trata de dos contratos por valor de más de 38 millones, que se licitaron en abril del año pasado, y que corresponden a la provisión de traviesas y del sistema de electrificación, según informó Levante.

Adif ya había iniciado el procedimiento habitual para estos trabajos cuando finalmente se decidió que había que mantener el ancho ibérico también en este tramo. La petición la hicieron empresarios y ayuntamientos de Catalunya y Castelló, que no querían perder los servicios convencionales. Esto obligó a modificar el proyecto –ya que solo estaba previsto que pudieran circular los trenes en alta velocidad–, y se acordó que se pondría un tercer carril en una de las vías.

### Espera y confusión

Tras todos estos meses, en los que se comprobó que las vías en estos momentos están instaladas según el ancho ibérico, ahora Adif ha dicho que es necesario volver a iniciar el procedimiento. Jorge Segrelles ha explicado que los técnicos de Adif habrían recomendado que es la mejor opción para integrar ambos anchos.

Con los cambios introducidos, en la línea litoral se instalará este tercer carril, mientras que en la interior se desplazará el raíl para adecuarla según el estándar internacional. Una actuación que no tiene un calendario y que ya apareció consignada en los presupuestos generales del Estado para este ejercicio, con una partida asignada de 90 millones de euros.

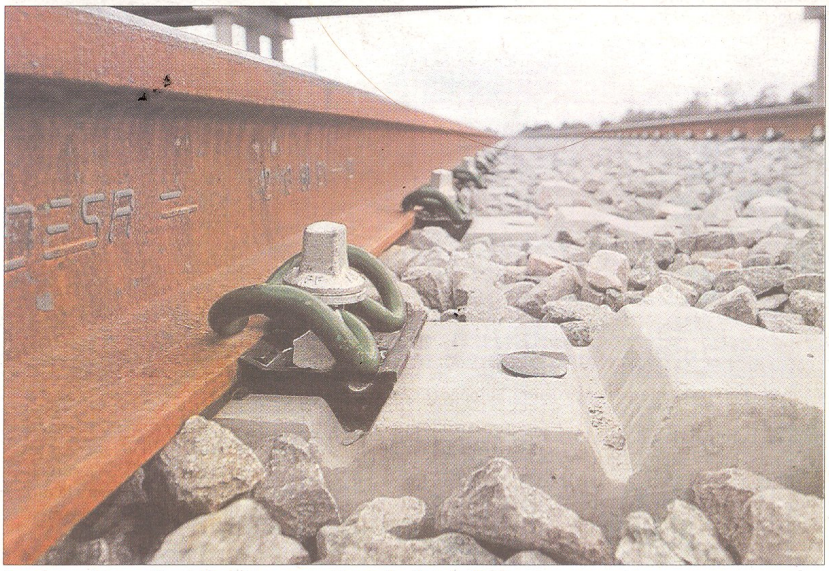
El presidente de del lobby empresarial Ferrmed, Joan Amorós, denunció ayer que la improvisación en este tramo «puede llevar a que finalmente se tomen decisiones que no son las acertadas».

Una posibilidad que podría presentarse es que si esta licitación se encalla, este tramo quede con el ancho ibérico. «Se están limitando a avanzar la conexión Valencia-Castelló y no tiene ningún sentido. A menos que después pongan convoyes de velocidad variable y que finalmente lo que debía ser el Corredor del Mediterrani acabe siendo un parche», decía Amorós.

### 'De cara a la galería'

De esta forma, los convoyes que salieran de Barcelona ciudad podrían circular por la línea de alta velocidad actual hasta la estación de Camp de Tarragona, y sin entrar a la ciudad, continuar en dirección Valencia. A la altura de Vila-seca, mediante un intercambiador de ancho, podrían continuar a velocidad convencional. En su etapa final, desde Castelló a Valencia, ya habrá este tercer carril que actualmente está en fase de obras. «Es una solución de cara a la galería, que no es en lo que consiste», critica el presidente del lobby empresarial Ferrmed.

Por ello, insistía en que «si no hacemos mucha presión corremos el riesgo que nos quedamos así y dejen para más adelante su adaptación al estándar europeo».



Las vías en el tramo Vandellòs- Tarragona están según el ancho ibérico. FOTO: PERE FERRÉ/DT

## Adif alega que las obras hasta TGN no avanzan porque no hay trenes

■ Adif asegura que si las obras de instalación del tercer carril en el tramo Castellbisbal- Vila-seca no avanzan según el calendario que había avanzado el Ministerio de Fomento es porque los operadores no disponen de convoyes de mercancías preparados para circular en ancho de velocidad internacional.

«El ritmo de los trabajos se adapta y ajusta según la capacidad de los operadores de comprar material móvil compatible. Por ello, consultamos a las principales compañías con licencia para operar en este tramo hasta Castelló y nos dijeron que no tenían previsto ninguna actividad en ancho internacional durante este año», aseguraron fuentes de Adif.

La no previsión de estas empresas, que además no disponen de este material móvil está detrás de la ralentización de los trabajos, según afirmó ayer el ente público Adif. Una versión que no coincide con la de la ministra de Fomento, quien en sus últimas intervenciones siempre había atribuido la demora a problemas técnicos.

### Avance 'notable' este año

Adif también aseguró que, aunque no se ven, las obras en este tramo ya han empezado con los acopios de material de vía y las instalaciones de seguridad. Unos trabajos que «podrán verse de forma notable este 2015», decía la compañía que, por otro lado, no quiso pronunciarse sobre si se refería a principios de este año o ya a su etapa final.

Por otro lado, el gestor de esta infraestructura también concretó que la instalación de este tercer carril será por fases. Primero en una línea y después en la otra. Aunque quiso dejarse claro que el objetivo final es que esté en ambos sentidos.

«Es una actuación muy complicada en la que se actúa sobre una infraestructura que está funcionando, y debes intentar no afectar a un servicio con muchos trenes. Hay que hacerlo por fases», decían estas mismas fuentes.

De cumplirse con el calendario que se presentó inicialmente, estas obras deberían terminar este mismo año.

EL APUNTE

### Un acto de relevancia europea

■ El lobby empresarial Ferrmed ha organizado para la próxima semana un acto público en Barcelona en el que quiere ponerse de manifiesto la demora del proyecto del Corredor del Mediterrani y en el que se presentará una calendarización de las actuaciones necesarias para que esta infraestructura siga adelante.

Entre los asistentes se espera el director general de Movilidad de la Comisión Europea y del coordinador de este eje, que Bruselas asignó cuando incluyó el Corredor en la Red Transeuropea de Transporte.

El acto consistirá en diferentes mesas redondas en las que se planteará la situación real versus la propuesta o el tráfico potencial. En esta última estará presente el tarraconense Antoni Torà, jefe de Marketing y el Servicio de Ventas de Basf.

Font: biblioteca.tortosa.cat