

EL NOU CORREDOR FERROVIARI MEDITERRANÍ L'ample europeu s'instal·larà només a una via, més endavant i a través del tercer fil

Per començar, les dos vies del nou corredor mediterrani del tren, que inclou el tram ebrenc i el nou traçat que trenca el coll d'ampolla entre Tarragona i Vandellòs, funcionaran només amb

ample ibèric. L'ample europeu s'incorporarà al projecte en una segona fase, a través del tercer fil i a mesura que els operadors de mercaderies estiguen preparats. El projecte acumula encara

ara, a menys d'un any d'arrancar, incongruències i incertesa, sense posar en dubte, però, la millora en velocitat i freqüències per als usuaris ebrenes.

L'Estat arrancarà amb ample ibèric i encarrega al Govern la reordenació de la mitja distància

TERRES DE L'EBRE *Oscar Meseguer*

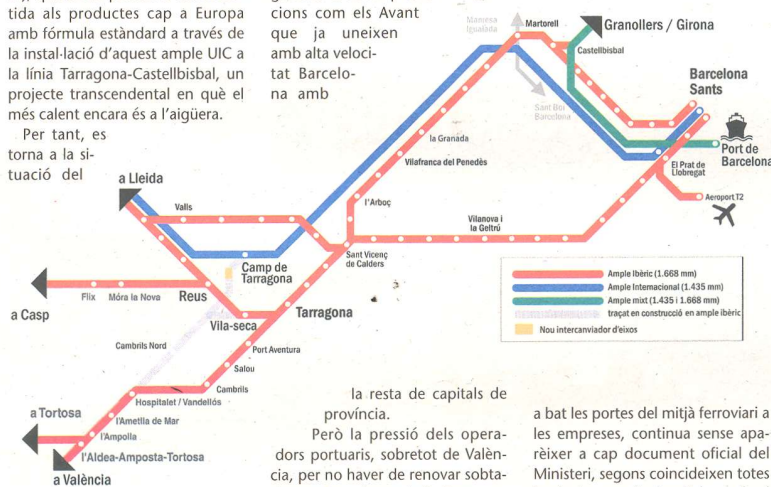
En els darrers anys, el govern espanyol ha canviat d'opinió gairebé a cada canvi de lluna. Ara, finalment, segons han confirmat fonts de l'Administrador estatal d'Infraestructures Ferroviàries (Adif), el nou corredor mediterrani ferroviari, en el tram entre Castelló i Tarragona i específicament en el tram ebrenc i en la nova variant entre Vandellòs i Tarragona, arrancarà exclusivament, es dona per fet que el primer semestre de l'any vinent, en ample ibèric (1,668m) a les dos vies, i només en una segona fase, quan els operadors de mercaderies vagen adaptant els seus vehicles, s'introduirà l'ample europeu UIC (1,435 m), que ha de permetre donar sortida als productes cap a Europa amb fórmula estàndard a través de la instal·lació d'aquest ample UIC a la línia Tarragona-Castellbisbal, un projecte transcendental en què el més calent encara és a l'aiguera.

Per tant, es torna a la situació del

circular tant els combois que van amb ample ibèric com els que van amb ample europeu) en una de les dos vies. Com ara, però amb el matís que, mentrestant, s'han fet altres cops de volant. El juny del 2013 es va dir que es posaria ample europeu arreu, inclòs, naturalment, el ramal entre l'Aldea i Tortosa. Fins i tot es van començar a instal·lar les travesses per a aquest ample al segment Vandellòs-Tarragona, el de nou traçat i el que ha de trencar el coll d'ampolla que ara comporta la via única per la costa en aquest tram. L'ample europeu obria la porta a la introducció, en la mitja distància que uneix Tortosa amb Barcelona i sense necessitat de canviar d'eixos en cap punt, de regionals d'altres prestacions com els Avant que ja uneixen amb alta velocitat Barcelona amb

en el futur, "quan les empreses de mercaderies estiguen preparades", segons Adif.

AL MARGE DE LES MERCADERIES Ara mateix estem en aquest punt. L'anhelat corredor mediterrani, avalat i sufragat per Europa, engagarà desvestit entre Castelló i Tarragona, només amb ample ibèric. I com afecta això les Terres de l'Ebre? Pel que fa a les mercaderies, que és on realment agafa tot el sentit l'ample europeu, gairebé de cap manera perquè no hi ha empreses del territori que operen amb tren i perquè (el més preocupant de tot) la hipotètica estació de mercaderies de l'Aldea, que sí que obriria de bat



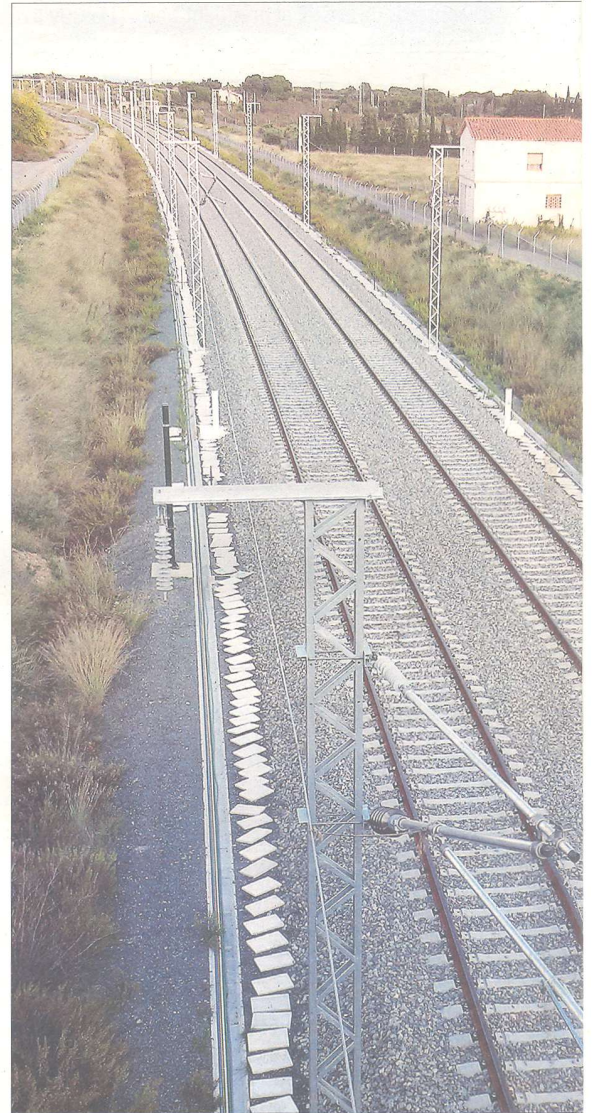
2010, quan el ministre socialista José Blanco va anul·lar els contractes per fer una nova plataforma de Tren d'Alta Velocitat (TAV), el que acostuma a fer servir la marca AVE, entre Castelló i València. Posteriorment, la ministra de Foment del PP, Ana Pastor, va allargar la renúncia fins a Tarragona i va anunciar el tercer fil (ample mixt, en què poden

la resta de capitals de província.

Però la pressió dels operadors portuaris, sobretot de València, per no haver de renovar sobtadament tots els combois de mercaderies que mantenen l'ample ibèric, va fer que el govern espanyol fes marxa enrere, després el que havia començat a instal·lar, renunciés a assumir el cost més elevat d'un tercer fil per donar cobertura a l'ample ibèric i comencés a posar directament vies d'ample ibèric, amb la promesa actual que l'ample internacional arribarà amb el també anomenat tercer carril (tercer fil

a bat les portes del mitjà ferroviari a les empreses, continua sense aparèixer a cap document oficial del Ministeri, segons coincideixen totes les fonts consultades. Pel que fa al transport de viatgers, és indiscutible que el territori, en la mesura que la via guanyarà capacitat entre Vandellòs i Tarragona, guanyaria un potencial important de noves freqüències, alguna de les quals sense passar per Tarragona, i més velocitat.

Segons l'expert ferroviari Jordi Sasplugas, president de Fundació per la Preservació del Patrimoni Fe-



El nou traçat del corredor amb doble via entre Vandellòs i Tarragona, en una imatge recent presa