

EL NOU CORREDOR FERROVIARI MEDITERRANI Les Terres de l'Ebre guanyaran en freqüències i velocitat, però el nou mapa manté molts dubtes

CANVIS DE PLANS

Un intercanviador d'eixos a l'altura de Reus obrirà la porta al servei Avant entre Tortosa i Barcelona

LA DADA

124 M€
per enllestir la nova variant en el PGE del 2016



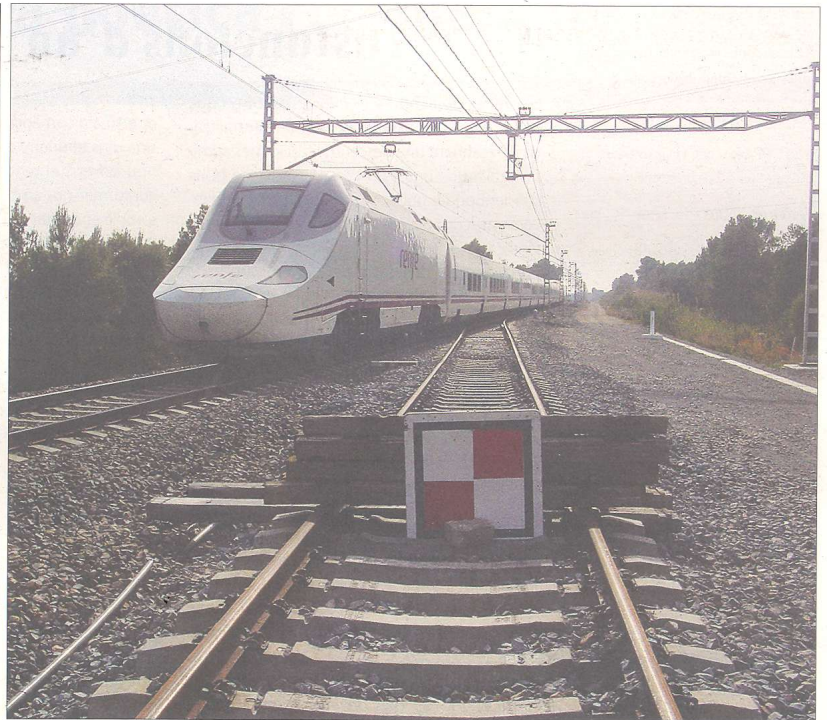
ura de Cambrils. / Ò.M.J.

roviari i Industrial, s'està instal·lant un intercanviador d'eixos (per canviar d'ample) a l'alçada de la carretera T-11 entre Reus i Tarragona; per tant, més al nord de l'intercanviador previst inicialment a Vila-seca. Aquest havia de permetre l'entrada per dins de Tarragona, amb ample ibèric, dels trens que haguessen pujat pel corredor amb ample europeu, però ara ja no té sentit. Amb el nou intercanviador, l'opció d'introduir els Avant a la relació amb les Terres de l'Ebre es mantindrà amb la possibilitat de guanyar una mitja hora en la connexió més directa possible amb Barcelona, però, en canvi, Sasplugas alerta que en general només els combois de viatgers híbrids (com els Avant) podran fer-hi aquest canvi d'eixos i que la majoria dels actuals Alvia o Euromed tècnicament no ho pot fer, amb la qual cosa Renfe haurà de renovar, si més no, la flota de trens que vulga fer passar per la nova via de l'interior fins a connectar amb la via de l'AVE Madrid-Saragossa-Barcelona. Tampoc poden canviar d'eixos, segons els especialistes, els vagons dels trens de mercaderies. Per tant, en direcció nord, a Vila-seca s'hauran de desviar per força per dins de Tarragona.

També penja un interrogant sobre la hipotètica desafectació de l'actual línia de la costa entre l'Hospitalet de l'Infant i Tarragona que reclamen els ajuntaments de Cambrils, Salou o Miami per traure la via dels nuclis urbans, però que encara hauran de fer servir els trens de rodalies que, procedents de Tortosa, hagen de parar, per exemple, a Salou o Port Aventura, ja que el nou traçat que està a punt d'enllestir-se només preveu noves estacions a Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant.

Adif encomana el futur de la via de la costa i en general la reordenació de la mitja distància, dels regionals del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, els directes i semi-directes o els que s'ajunen a la majoria d'estacions, a la Generalitat, que al cap i a la fi és qui en té la competència. L'ens estatal constata que només executa infraestructures, no planifica, i assegura que, a menys d'un any de l'obertura del nou traçat del corredor, no té constància de cap pla del departament de Territori català en aquest sentit.

El sector també alerta que, quan una de les dos vies del nou corredor quede assignada a l'ample internacional a través del tercer fil, això implicarà un cert caos circulatori, ja que, a efectes pràctics, al marge que els trens que circulen pel tercer carril han de passar més lents per les estacions, els trens amb ample internacional circularan per via única i les limitacions de velocitat, sobretot per poder harmonitzar tot el tràfic, seran inevitables. ■



El punt d'enllaç de la nova variant Vandellòs-Tarragona amb el traçat actual a Vandellòs. Es veu la travessa polivalent amb posició ample ibèric. Més cap al mig es veuen els forats d'anclatge en cas d'usar-se en ample UIC.

Tècnics denuncien que el tercer fil obligaria a canviar les travesses acabades d'instal·lar

TORTOSA Ò.M.J.

Allò que tenen els vaivens és que és difícil i complex lligar-ho tot. El ministeri de Foment ja ha hagut de respondre alguna pregunta parlamentària sobre alguna incongruència aparent amb el pobre argument que les obres ja estaven adjudicades. Ara, l'anunci d'Adif de que hi haurà ample europeu a través del tercer fil entre Tarragona i Castelló, encara que no siga amb motiu de l'entrada en operació del tram Vandellòs-Tarragona el 2016, dibuixa una nova contradicció: segons denuncia la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari, co-neixedora de l'obra, en la nova variant ferroviària s'han instal·lat travesses polivalents que permeten l'ús de l'ample ibèric o de l'ample europeu (en aquest segon cas, innecessari atenent a la decisió final del Ministeri), però que no permeten l'ample mixt, és a dir, el tercer fil. Per tant, si en un futur la clau d'accés per als combois amb eixos d'ample europeu la té el tercer carril s'hauran de desmuntar totes les travesses polivalents acabades d'instal·lar (i tota la resta entre Vandellòs i Castelló) i posar-ne unes de

doble ample, que són les necessàries per al tercer fil. No és res que no es puga fer, però sí que és una despesa innecessària assumida amb diners públics. A més a més, en alguns punts l'operació no seria senzilla, ja que, per exemple, al túnel

DESTACAT

Trens Dignes qüestiona un intercanviador a l'Alt Penedès

■ La plataforma Trens Dignes ha carregat contra un suposat acord per desplaçar l'intercanviador d'eixos previst a l'Arboç més cap al nord, a la Granada del Penedès, suposadament perquè trens que surten de Barcelona amb ample europeu puguin parar amb ample ibèric a l'estació de Vilafranca. El grup de pressió ebrenc diu que això incrementaria en uns vuit minuts el temps de viatge entre Tortosa i Barcelona en augmentar la proporció de quilòmetres per ample ibèric, al marge d'altres factors com les aturades a Vilafranca en un punt on els trens podrien assolir velocitats punta.

del coll de Balaguer, amb via instal·lada en placa de formigó, en cas d'haver de posar travesses de doble ample caldrà rebotar primer tota la llosa de formigó de dins del túnel, segons els tècnics consultats. Adif sosté que el més important és posar en servei la nova plataforma (entre Vandellòs i Tarragona) en breu, que és el que realment haurà tingut un cost molt important, i que després ja s'anirà adaptant als canvis que siguin necessaris. Que ha costat molt és una realitat innegable, ja que els primers treballs van començar fa 15 anys i l'obra ha estat aturada durant diversos períodes.

I LA CATENÀRIA La polèmica, però, no s'acabarà aquí perquè des de l'APPFI també asseguruen que la catenària que s'està instal·lant és de 25.000 v en corrent altern, que és la que acostumen a usar els trens amb ample UIC, quan queda dit que el corredor ha d'arrancar a la demarcació de Tarragona amb ample ibèric i "actualment hi ha pocs trens que puguin canviar de corrent, tot i que se n'estan dissenyant de nous". Com sempre que parlem del corredor, un panorama incert. ■