

CORREDOR MEDITERRANI

# Adif adjudica l'ample europeu al tram entre Castelló i Vandellòs, operatiu cap al 2024

Les mercaderies ferroviàries en serien les grans beneficiàries i per als passatgers ebrencs hi ha en joc la connexió directa amb Tarragona ciutat

Terres de l'Ebre Ò. Meseguer

Adif Alta Velocitat ha adjudicat les obres d'implantació de l'ample estàndard al tram entre Castelló i Vandellòs del Corredor del Mediterrani. Els treballs es dividiran en dos contractes, un per al tram Castelló-Vinaròs i l'altre per al tram Vinaròs-Vandellòs. En total, l'adjudicació s'eleva fins als 66,6 milions d'euros, que es repartiran entre les empreses Azvi y Contratas y Ventas i Rover Rail y Cobra Instalaciones y Servicios. Les dos companyies tenen un termini de 18 mesos per a executar les obres de la via i electrificació. En una primera fase de les obres s'hi inclouen tots els treballs previs i l'ampliació de la plataforma ferroviària. Això avançaria paral·lelament a la implantació d'ample europeu als trams per a mercaderies entre Vila-seca i Castellbisbal, al nord, i del tercer fil -que també permet l'ample europeu- entre Castelló i València. Segons preveia en una entrevista per a *El Temps* el comissionat del Govern espanyol per al desenvolupament del

corredor mediterrani, Josep Vicent Boira, un cop estiguin enllestits els trams nord i sud, s'executarà la segona fase de les obres entre Castelló i Vandellòs, en què ja es materialitzarà el canvi d'ample de les vies. També caldrà un altre projecte, que segons Adif podria avançar paral·lelament, per a posar igualment ample europeu entre Vandellòs i l'intercanviador de la Boella, al Tarragonès; tot plegat, segons les previsions de Boira, perquè tot el tram entre en operació el 2024. El projecte adjudicat ara també inclou el ramal fins a la terminal de Tortosa.

Es tracta d'una de les actuacions de més rellevància per al desenvolupament i culminació del Corredor del Mediterrani ferroviari. Arriba molt tard, però encara amb temps de complir les exigències de la Comissió Europea, en el sentit que la xarxa de transports transeuropea estiga finalitzada al 2030.

Les obres canviaran l'ample del tram, que passarà de ser de 1.668 mm a 1.435 mm, i això permetrà sobretot, com a principal avenc, la circu-



lació de mercaderies cap a França i Europa, on les infraestructures ferroviàries funcionen amb l'ample estàndard. Això sí, els operadors, privats i públics, hauran d'adaptar tot el material rodant.

No es preveu cap estalvi important de temps per als serveis de passatgers. A les Terres de l'Ebre, l'impacte a hores d'ara podria ser poc rellevant, perquè les principals empreses que hi ha implantades operen per carretera, però pot obrir alguna porta amb vista al futur si continuen augmentant les exportacions en al-

guns sectors. **"Allò important és que el sistema tinga la voluntat que es porten mercaderies en tren; que Adif ho oferisca als aparadors i que el teixit industrial hi veja avantatges"**, reflexiona Jordi Sasplugas, president de la Fundació per la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial de Móra la Nova i assessor de la plataforma Trens Dignes.

Pel que fa als passatgers, fins i tot podria generar-se un impacte negatiu per als usuaris de les Terres de l'Ebre ja que, amb l'ample europeu implantat a tot el traçat interior -per la va-

riant de Vandellòs i l'estació del TAV del Camp de Tarragona-, si l'Adif no reutilitza l'actual intercanviador d'ample d'eixos que hi ha a la Boella -i l'enderrixa a l'altura de Vila-seca- per a permetre que trens amb ample variable continuen entrant per Tarragona ciutat, Tortosa, i en general les Terres de l'Ebre, podrien perdre la connexió directa amb Tarragona. Fonts d'Adif sostenen que "encara és prompte" i que això dependrà del "futur escenari d'exploració". Un factor important per a relligar tot el nus ferroviari al cor del Camp de Tarragona serà la ubicació final de la futura estació intermodal. Reus la reclama per al seu aeroport, però tindria més funcionalitat i intermodalitat ferroviària si se situés a Vila-seca, com planteja Sasplugas i admetia recentment el secretari general d'Infraestructures del Ministeri de Transports, Sergio Vázquez.

Entre Vinaròs i Vandellòs, les obres també inclouran noves rampes, que s'ubicaran al final de l'andana a les estacions d'Ulldecona, l'Aldea-Amposta i l'Ametlla de Mar. ■