

Llums i ombres a la xarxa ferroviària

La futura estació intermodal de Vila-seca permetrà a tots els serveis connectats amb l'Ebre, accedir a les ciutats de Tarragona o Reus, previ transbordament, mentre que el desmantellament de la línia de la costa impossibilita un futur sistema de rodalies del litoral i distancia Salou

Terres de l'Ebre Ò. Meseguer

El desmantellament de la via única de la costa entre l'Hospitalet de l'Infant i Port Aventura, i la reubicació del projecte de la fins ara anomenada estació central del Camp de Tarragona, a partir d'ara, nova estació intermodal, que es començarà a construir el 2026, suposa una redefinició de la xarxa ferroviària al nus principal del Camp de Tarragona que afectarà les comunicacions des de les Terres de l'Ebre, amb alguns aspectes positius i d'altres, no tant.

D'un costat, el fet de traure la via de dins dels nuclis principals de la costa, amb unes obres adjudicades per l'Adif el passat mes de març amb un pressupost d'1,8 milions d'euros i un termini d'execució de 12 mesos, generarà noves expectatives urbanístiques a Salou, l'Hospitalet o Cambrils, però diluïx definitivament la possibilitat d'articular un servei de rodalia de la costa del qual poguessen beneficiar-se també els municipis de la costa de l'Ebre, i trenca també l'opció de connexió directa entre el Baix Ebre o el Montsià i un pol turístic com Salou. A més a més, totes les estacions estaran fora dels nuclis urbans, com l'actual de Cambrils -a uns tres



Imatge d'arxiu d'un tren a l'estació de l'Aldea, després que entrés en servei, fa dos anys, la variant de Vandellòs.

quilòmetres del nucli urbà - i l'Hospitalet -encara no operativa comercialment- i la futura de Port-Aventura Salou, les obres de la qual l'Adif acaba d'iniciar, amb una inversió superior als 12,4 milions d'euros.

Segons lamenta el president de l'Associació per la Preservació del Patrimoni Ferroviari de Móra la Nova, l'expert Jordi Sasplugas, l'Adif havia d'oferir per llei a la Generali-

tat la possibilitat de rebre el traspàs de la infraestructura que quedava en desús amb l'entrada en operació de la nova variant entre Vandellòs i Tarragona, però el Govern català, pressionat sobretot pels alcaldes, va desestimar-ho i va descartar així l'oportunitat de bastir unes rodalies de la costa aprofitant la via existent, com s'havia plantejat tímidament.

TRAMVIES La Generalitat sí que té la intenció d'aprofitar la traça entre Port Aventura i Cambrils per a un futur tramvia del Camp o Tramcamp, però igualment s'hi desmantellarà primer la via del tren. El projecte de desmuntatge adjudicat per l'Adif preveu desfer la superestructura de via en un tram de 28,1 quilòmetres. Això vol dir retirar 66.000 metres de carril, 55.500 travesses,

39.000 metres cúbics de balast o 156 postes de catenària, entre altres aparells de via. Sasplugas valora el pas com a **"negatiu per al territori"** en general, des del punt de vista ferroviari. Amb relació al tramvia, alerta que la proposta inicial preveia velocitats i freqüències massa baixes per tal que el sistema fos competitiu. Caldrà veure com evoluciona el projecte durant la seua tramitació. Pel que fa a les Terres de l'Ebre, l'acord de pressupostos de la Generalitat per al 2022, entre els partits al govern i els comuns, preveia per primera vegada estudiar la possibilitat d'articular també un servei de tramvia a les Terres de l'Ebre. **"Podria ser, paradoxalment, una reproducció del carrilet"**, sosté Sasplugas, que remarca que **"falta molta cultura d'este tipus de transport públic"**. **"A tot Europa hi ha un ressorgiment del transport ferroviari i derivats"**, proclama.

D'altra banda, el Ministeri de Transportos i Mobilitat s'ha compromès recentment a accelerar la tramitació de la futura gran estació intermodal del Camp, que costarà al voltant dels 35 milions d'euros i que connectarà amb el Tramcamp, amb la línia del corredor mediterrani (R-

Impuls definitiu a la conversió a l'ample internacional dels trams entre Tarragona i Castelló, i el ramal fins a Tortosa

■ En els darrers mesos, la conversió a l'ample internacional, europeu o estàndard, dels trams del corredor mediterrani, que tenen ample ibèric, entre Tarragona i Castelló, incloent-hi per tant el tram ebrenç i el ramal fins a la terminal de Tortosa, ha tingut un impuls determinant en una obra que ha de resultar estratègica per al futur del transport de mercaderies en relació amb Europa. Al desembre, l'Adif va adjudicar, per prop de 67 milions d'euros, les obres d'implantació de l'ample estàndard al tram entre Castelló i Vandellòs. 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. Un cop estiguessin 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. A més a més, l'Adif acaba de traure a licitació, per 8,1 milions, el canvi d'ample entre Vandellòs i l'inter-

canviador de la Boella, i ja ha adjudicat també la millora de les instal·lacions de senyalització, que complementen els projectes del canvi d'ample, del tram de via fèrria entre Castelló i l'Ametlla de Mar, de l'Ametlla fins a l'estació del Camp de Tarragona i del ramal entre Tortosa i l'Aldea. En total, es preveu que en dos anys estiguin totes les obres acabades i, per tant, cap al 2024 el regenerat corredor siga una realitat. **"Haurem de treballar la possibilitat d'una gran plataforma logística a l'Aldea per a connectar les nostres empreses amb este corredor ferroviari. Hem de tenir un optimisme raonable perquè la cosa està avançant a bon ritme"**, va manifestar el subdelegat del Govern espanyol a Tarragona, el tortosí Joan Sabaté, en declaracions a Canal Terres de l'Ebre. La multinacional Kronospan, en procés d'instal·lació al polígon Catalunya Sud, ja està redactant un avantprojecte de ramal ferroviari per a connectar-s'hi. La Generalitat ha dit que li donarà suport, tot i que, segons el secretari de Mobilitat, Isidre Gavín, encara no ha rebut cap proposta formal per part de l'empresa.

La campanya 'Hem perdut lo tren' ja compta amb el suport de les principals organitzacions ebrenques

■ Si bé les obres estratègiques al corredor mediterrani, que travessa les Terres de l'Ebre per la costa, obren noves oportunitats tant des del punt de vista del transport de viatgers com, sobretot, de mercaderies, la programació de serveis continua de moment marginant el territori. La Generalitat ha tornat a enviar recentment una altra carta a l'executiu estatal reclamant que més trens d'altres prestacions s'aturen a l'Aldea. Les retallades pandèmiques de serveis que no han estat restituïts i entre els quals hi ha el tren Avant que connectava per primera vegada amb alta velocitat Tortosa i l'Aldea amb l'estació del Camp de Tarragona i Barcelona van motivar recentment l'activació de la campanya 'Hem perdut lo tren', impulsada per la plataforma Trens Dignes i el grup Diàspora Ebrenca, que afirmen que ja compta amb el suport de les principals organitzacions socials i econòmiques de les Terres de l'Ebre. En concret, representants les dos associacions s'han reunit amb la Cambra de Comerç, associacions d'empresaris, sindicats o la Intercol·legial de Col·legis Professionals, i entitats com la PDE, Vaga Feminista, Òmnium Cultural Ebre o LGBTebre. El formulari per a adherir-se al manifest es manté actiu al web de Diàspora.