

El Govern pide a Fomento tercer carril para el tramo Castelló-TGN

El conseller Santi Vila y el secretario general de Ferrmed, Joan Amorós, hacen 'pinya' para que esos 176 kilómetros de trazado garanticen tanto el ancho ibérico como el internacional

NÚRIA RIU

El Govern de la Generalitat y el lobby empresarial Ferrmed solicitan al Ministerio de Fomento que el tramo del Corredor del Mediterrani entre Castelló y Tarragona sea con tercer carril, de acuerdo con lo que inicialmente se había previsto. Así lo expresaron el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, y el secretario general de Ferrmed, Joan Amorós, tras la reunión que protagonizaron ayer. En ésta, ambas partes mostraron su preocupación por el hecho de que el Gobierno haya optado para este tramo de 176 kilómetros por el ancho internacional y que no contemple seguir con el ibérico.

Vila insistió en que el tercer carril supone «una fórmula audaz de transición que permite la coexistencia de los dos anchos y mantener el sentido de las inversiones que los operadores han hecho para el tráfico ferroviario de mercancías».

Por su parte, el secretario general de Ferrmed apuntó que «insistiremos en esta cuestión ya que esto supondría que para llegar a

Sevilla habrá que pasar por Madrid». Amorós se mostró convencido de que finalmente el Ministerio de Fomento rectificará su decisión ya que, según manifestó, «hemos conseguido llegar a acuerdos en todos los grandes temas que afectan al proyecto a corto plazo».

Al menos en una vía

Consciente de que esta reivindicación supondrá revisar el presupuesto del proyecto, que ya asciende a 488 millones, Joan Amorós reconoció que «si no hay más remedio no hace falta que lo pongan en las dos vías, por el tráfico que tendrá sería suficiente en una».

Si bien el tercer carril en una sola vía podría ser suficiente para absorber el tráfico de mercancías, no supondría la solución para los pasajeros. Y es que el tráfico de viajeros entre Barcelona, Tarragona y Terres de l'Ebre está gravemente cuestionado si el Ejecutivo central no modifica este proyecto.

De acuerdo con las previsiones del Ministerio de Fomento el desdoblamiento de este tramo, que lleva más de una década con pro-

blemas varios, estará listo en 2015.

Seguir con el proyecto definitivo

Joan Amorós insistió también en que la instalación de este tercer carril sobre la línea actual es una solución provisional a la espera del proyecto definitivo del Corredor del Mediterrani, que es el que contempla dos vías para pasajeros y otras dos para las mercancías. Y, en este sentido, apuntó que la predisposición del Gobierno no es tan receptiva. «Cuando hablamos del proyecto a largo plazo no nos acaban de hacer llegar el calendario y la programación», lamentó el secretario general de Ferrmed.

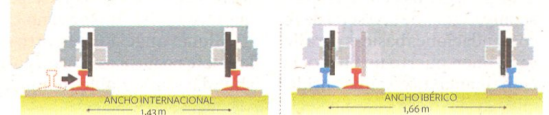
«Pretenden que los trenes AVE, las cercanías, los de media distancia y las mercancías pasen todas por la misma línea y esto con las cifras de tráfico que tenemos no será posible», reconoció Joan Amorós.

Este proyecto con cuatro líneas por todo el arco mediterráneo es el que incluyó la CE en su propuesta de Red Transeuropea de Transportes. Un documento cuya versión definitiva se presentará el próximo mes de junio. En principio, está previsto que éste no contendrá cambios sustanciales en cuanto al trazado de la infraestructura, sino que estos se centrarán en aspectos como la seguridad, la gestión del servicio o la largada de los convoyes.

Proyecto de Corredor del Mediterrani



Adaptación de vías de ancho ibérico al internacional



Opción elegida
En este caso, se desplazará un rail y la vía sólo la podrán usar trenes de ancho internacional.

Opción descartada
Añadir un tercer carril para que la vía sea usada por trenes de ambos anchos.



La Generalitat urge al gobierno francés a iniciar las obras de Perpignan a Montpellier

La Generalitat de Catalunya reclama al gobierno francés que el tramo de alta velocidad entre Montpellier y Perpignan se diseñe en su totalidad para que sea posible el tráfico mixto, es decir, de pasajeros y mercancías, con el objetivo de que tenga las mismas características técnicas y operativas que los tramos Barcelona-Perpignan y Montpellier-Lyon.

Así lo afirmó el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, tras la reunión con el secretario general del lobby Ferrmed, Joan Amorós, que también insistió en que la línea en este tramo permita el tráfico mixto, y por ello han pre-

sentado alegaciones al diseño del tramo francés, que ayer finalizaba el proceso de consulta pública.

La futura línea, que tendrá unos 150 kilómetros de longitud y se enmarca en el Corredor del Mediterrani, será clave para el transporte transeuropeo de mercancías y viajeros de larga distancia y para movimientos interregionales. «Nos preocupa que Francia y España acojan con frialdad la determinación de tirar adelante este proyecto. Cuesta mucho que las administraciones tomen las decisiones que deben tomar», argumentó Vila.

Posibilitar que esta línea se adapte al tráfico mixto y pueda

transportar tanto pasajeros como mercancías incrementa el coste de las obras, ya que comportaría construir más túneles y viaductos en la zona de Corbières por su terreno irregular porque los trenes de mercancías no pueden superar un determinado grado de pendiente por seguridad, y la alternativa es que las mercancías pasen por la línea convencional, que quedaría saturada.

La Generalitat también reclama a Francia que mantenga su compromiso con este tramo del Corredor del Mediterrani que completa el eje Barcelona-Lyon para que entre en servicio en 2020.