

Adif va adjudicar el 2021 el canvi d'ample de via entre Vila-seca i Castelló però no concreta quan serà efectiu

Trens Dignes demana que s'aprofite la instal·lació d'ample europeu per a pal·liar els déficits endèmics de les Terres de l'Ebre

Terres de l'Ebre Òscar Meseguer

L'Administrador estatal d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) ha completat recentment l'adaptació a ample de via internacional -a través d'un tercer fil- entre Martorell i el nus de Castellbisbal, conegut com la porta ferroviària a Europa, i per a tindre operatiu este ample europeu entre Martorell i el nus de Vila-seca, al Tarragonès, a partir del setembre té previst abordar també el canvi d'ample -amb tercer fil- entre Vila-seca i Sant Vicenç de Calders passant per Tarragona, projecte que inclou l'ampliació del túnel de Roda de Berà. Tot això, segons l'Adif, atorgarà més capacitat de circulació tant per a viatgers com per a mercaderies, que aniran totes per esta via de la costa, tot i que el rebuig dels veïns del barri del Serrallo de Tarragona al pas de combois de mercaderies "sorollosos" per a la ciutat, no fa més que afavorir els retards que acumula l'Adif en un corredor estratègic per a la connexió amb Europa com el Mediterrani.

L'Adif tenia previst començar l'actualització de la infraestructura entre Sant Vicenç i Vila-seca al setembre d'enguany, segons un document de planificació que ha difós la plataforma Trens Dignes per a les Terres de l'Ebre, i l'empresa pública ja preveu que durant els treballs serà impossible desviar els trens entre Tarragona i Barcelona-Portbou, amb la qual cosa haurà d'oferir un servei alternatiu.

El retard és encara més evident de Vila-seca cap al sud. L'Adif té adjudicades des del 2021 les obres d'implantació de l'ample estàndard -de 1.435 mm i també anomenat europeu o internacional- al tram entre Castelló i Vandellòs del Corredor del Mediterrani. Els treballs es dividien en dos contractes, un per al tram Castelló-Vinaròs i l'altre per al tram Vinaròs-Vandellòs. En total, l'adjudicació s'elevava fins als 66,6 milions d'euros i l'obra va rebre una injecció de fons europeus de 27,9 milions. Però les obres d'instal·lació de les vies no ha començat, al marge que, segons fonts oficials d'Adif, "s'hi estiguen fent coses". Primer s'havien d'escometre els treballs previs i l'ampliació de la plataforma ferroviària, i



Travesses preparades per a instal·lar ample europeu al ramal de Tortosa.

el canvi d'ample de les vies quedava per a una segona fase, un cop completada la implantació d'ample europeu entre Castellbisbal i Vila-seca. A més a més, cal executar també la

Experts veuen impossible que l'obra acabe el 2026, com preveia l'ens públic

conversió a ample europeu entre Vandellòs i l'intercanviador d'eixos de la Boella, prop de Vila-seca, on els combois ja s'incorporen a la línia en ample europeu Madrid-Camp de Tarragona-Barcelona. Estos treballs van ser adjudicats el desembre del 2022 per 7,2 milions d'euros i tampoc se n'ha abordat la part principal. A més a més, s'adjudicava per 13,5 milions el subministrament i transport de 100.000 travesses i subjeccions per a possibilitar la implantació d'ample europeu en el tram Castelló-Vinaròs-Vandellòs-La Boella, i substituir les travesses del ramal de Tortosa, que també estarà dotat d'ample internacional o estàndard. Les travesses s'

han portat a lloc en alguns subtrams, com el de Tortosa-L'Aldea, però el canvi de vies pròpiament dit en tot el tram intermedi del corredor -per a tindre ample europeu des de València fins a Castellbisbal- encara no té data d'inici, segons reconeix Adif, que es remet a la "complexitat" de tot plegat. "I, mentrestant, estan licitant i adjudicant obres a gran velocitat al corredor central que passa per Saragossa", lamenta Jordi Sasplugas, assessor de Trens Dignes i president de l'Associació per a la conservació del Patrimoni Ferroviari Industrial.

DESPRÉS DE LES OBRES Davant d'este escenari, Trens Dignes se pregunta quan s'abondarà el gros de les obres pendents al corredor mediterrani i quines freqüències es veuran afectades pels treballs, si s'oferirà transport alternatiu, i si després de les obres hi haurà maquinària adequada per a garantir les freqüències actuals i recuperar les d'altres prestacions a les Terres de l'Ebre.

El principal beneficiari de l'ample europeu serà la circulació de mercaderies cap a França i Europa, on les infraestructures ferroviàries funcio-

nen amb l'ample estàndard. Els operadors, privats i públics, hauran d'adaptar tot el material rodant. Per això Trens Dignes pregunta pels vehicles que cobriran la connexió amb l'Ebre, escaldada per greuges recents.

Per exemple, l'Avant entre Tortosa i Barcelona va començar a operar a principis de 2020 i al cap de poc se va eliminar per la pandèmia i ja no s'ha recuperat, tot i les pressions dels grups d'usuaris i el Govern de la Generalitat. "Exigim que este impàs [la conversió definitiva del corredor mediterrani a ample europeu] servisca per a revertir els problemes ferroviaris de les Terres de l'Ebre i atorgar-hi els serveis que es mereixen", ha demanat la portaveu de Trens Dignes, Cinta Galiana.

En el mateix document de planificació d'Adif, se preveien unes dates d'inici d'obres (2022-2023) que només poden fer referència a treballs incipients previs a la col·locació efectiva d'ample internacional entre Castelló i Vila-seca. La instal·lació de vies, pendent i sense data, implicarà també talls nocturns de vuit hores en les dos vies del corredor, encara que primer se faci el canvi d'ample en una i

I A MÉS...

Els empresaris ebrencs reclamen millors infraestructures

L'Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre insisteix a reclamar "les inversions estratègiques" que necessita el territori per a ser més competitiu i atreure talent i inversions. El tercer carril de l'AP-7 fins a Ulldecona -està previst fins a Amposta-, la prolongació de l'autovia de l'Ebre (A-68) per la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, o l'aturada de l'alta velocitat i l'estació de mercaderies a l'Aldea són les principals reivindicacions en infraestructures que el president de Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre, ha entomat per traslladar-les a Generalitat i Estat. L'AECE i Foment també demanen més agilitat per a fer arribar els fons nuclears a les empreses.

després, en l'altra. La previsió de finalització de les obres era el 2026 i el canvi d'ample està previst amb tres subtrams: Castelló-Vinaròs, Vinaròs-L'Aldea de Mar i l'Ametlla de Mar-La Boella. Sasplugas es mostra convençut que és "impossible" que dins del 2026 estiga operatiu tot el tram ebrenc del corredor. El ministre de Transports, Òscar Puente, va reiterar fa poc en seu parlamentària el compromís de tindre tot el corredor llist, des d'Andalusia i Múrcia fins a la frontera francesa, el 2030, com exigix la Unió Europea.

Trens Dignes reclama informació a Adif i una millora de les instal·lacions, després de denunciar que l'estació de l'Aldea, lluny de funcionar com una gran estació intermodal, s'està dixant degradar: segons l'activista Pepi Borràs, hi ha poc personal, rellotges avariats, dispensadors de bitllets que no van bé i, per a acabar-ho d'adobar, han tancat el bar.

Trens Dignes també demana celebrat en les obres al corredor perquè es pugui fer el ramal del polígon Catalunya Sud, reclamat per Kronospan i que pot afavorir la instal·lació de més empreses.