

El Corredor del Mediterrani obligarà a tallar cinc mesos la via entre Tarragona i Castelló

El Govern preveu iniciar l'actuació per fer el canvi d'amplada de via cap a mitjan 2027, una vegada estigui operativa l'alternativa per a mercaderies a través de Sagunt, Terol i Saragossa

MARINA PALLÀS CATURLA
TORTOSA

El desplegament del Corredor Mediterrani entrarà l'any que ve en una de les seues fases més decisives per a les Terres de l'Ebre. El Govern preveu poder abordar cap a mitjan 2027 el canvi de les vies entre Castelló i Tarragona a ample estàndard, una operació que requerirà el tall total de la circulació ferroviària durant un termini previst de cinc mesos. Així ho ha explicat el comissionat del Govern per al Corredor Mediterrani, Joan Calabuig, que considera que aquesta transformació suposarà un canvi «transcendental» per a les connexions de les Terres de l'Ebre i el Camp de Tarragona.

Els treballs previs necessaris per afrontar el canvi de via ja estan en marxa. Segons Calabuig, actualment s'està actuant sobre els sistemes electrònics, de seguretat i de control amb l'objectiu que, arribat el moment, només quedi pendent la substitució de les vies i es pugui reduir al màxim la durada de l'afectació.

«Esperem que aproximadament a la meitat de l'any pròxim puguem fer ja el tall de la via. El termini previst són cinc mesos per poder fer el canvi», ha assenyalat.

Es fan treballs previs perquè el tall total dure el menys temps possible

De fet, segons el comissionat, ja s'han realitzat assajos per calcular el temps necessari per executar els treballs i agilitzar al màxim aquesta última fase.

Calabuig ha confirmat que el canvi d'amplada comportarà necessàriament un tall total de la via, ja que tècnicament no existeix una altra alternativa. En el cas del transport de mercaderies, però, el Govern esperarà a disposar d'un itinerari alternatiu abans d'interrompre la circulació pel corredor litoral. Així, no s'abandonarà el tall fins que estigui operativa la connexió a través de Sagunt, Terol i Saragossa, des d'on els combois podran continuar posteriorment



La Universitat Rovira i Virgili i la Cambra de Comerç de Tortosa han organitzat una jornada per analitzar el projecte. FOTO: J. REVILLAS

cap a Tarragona o Barcelona. La previsió facilitada per Calabuig situa l'entrada en funcionament d'aquesta alternativa durant el primer trimestre de 2027.

El Corredor Mediterrani es troba en una fase d'execució intensa, però amb retards i incerteses sobre els terminis previstos. El tram Tarragona-Castelló té una afectació directa sobre el territori i les empreses de les Terres de l'Ebre. En aquest context, la Càtedra d'Economia Local i Regional (CELiR) de la Universitat Rovira i Virgili i la Cambra de Comerç de Tortosa han organitzat una jornada per analitzar en quin punt es troba la construcció d'aquesta infraestructura ferroviària i les seues implicacions econòmiques i empresarials.

El comissionat defensa que el conjunt del projecte representarà una transformació «de dimensions històriques» tant per a les Terres de l'Ebre com per al Camp de Tarragona. L'adaptació de les vies, sumada a les connexions amb els ports i les terminals intermodals, ha de permetre integrar aquests territoris de manera més directa amb els principals centres



Jornada a la URV

La Càtedra d'Economia Local i Regional (CELiR) de la Universitat Rovira i Virgili i la Cambra de Comerç de Tortosa han organitzat una jornada per analitzar aquesta infraestructura ferroviària

econòmics i industrials europeus.

Aquesta connexió, segons Calabuig, generarà especialment noves oportunitats per al teixit exportador. «S'obriran unes oportunitats molt importants per a totes les empreses», ha afirmat.

L'objectiu final passa per avançar cap a una xarxa ferroviària interoperable amb Europa fins Ucraïna, amb un mateix ample de via, i combinar-la amb les terminals intermodals i les connexions portuàries. Calabuig sosté que aquestes inversions acabaran canviant

«el mapa logístic, ferroviari i portuari de tota la costa mediterrània».

Després de dècades de reivindicacions i retards, el comissionat considera que el projecte ha entrat ara en una fase decisiva. Segons ha detallat, actualment hi ha més de 800 quilòmetres amb obres en marxa al conjunt del corredor, a més d'inversions, licitacions i adjudicacions en diferents punts.

Horitzó del 2030

La data de referència continua sent 2030. Calabuig explica que aquest és el compromís formal adquirit en el marc de la planificació europea per tenir completats els elements centrals, «la columna vertebral», del Corredor Mediterrani. Això, però, no significa que totes les actuacions hagin d'acabar aquell mateix any.

«Al llarg de 2027 s'acabaran coses, també el 2028 i el 2029», ha detallat. El corredor forma part d'una xarxa de corredors transeuropeus i, per tant, la transformació no es limita a les infraestructures ferroviàries de la costa mediterrània de l'Estat, sinó que busca garantir-ne la continuïtat amb les xarxes europees.

Una vegada completada la infraestructura, un dels principals reptes serà aconseguir que les empreses traslladin una part més important de les seues mercaderies al tren. Calabuig admet que el Corredor Mediterrani té unes possibilitats «immenses» de creixement en aquest àmbit i assegura haver constatat un fort interès empresarial a Catalunya, el País Valencià, Múrcia i Andalusia.

«El Corredor Mediterrani no és un corredor que tindrà un dia d'inauguració», ha remarcat. La infraestructura, argumenta, haurà d'anar evolucionant de manera constant en funció de la demanda. Per això, si l'ús de les mercaderies creix de manera significativa, considera que en un horitzó de 20 o 25 anys caldrà estudiar noves millores i ampliacions.

L'impacte més immediat de les actuacions serà precisament sobre la logística i el transport de mercaderies, però Calabuig assegura que els avanços també acabaran repercutint en els passatgers. També tindrà un impacte mediambiental, ja que es descarbonitza el transport, i es reduiran les emissions.