

Foment no preveu la connexió amb tren amb l'estació de mercaderies

Un alt càrrec del Ministeri admet que la Generalitat no li ha presentat cap proposta sobre la central logística

A. C.

El Ministeri de Foment no inclou en la seva planificació la construcció d'una connexió ferroviària amb la futura estació de mercaderies de l'Aldea, associada a la futura plataforma logística LogisEbre, prevista al polígon Catalunya Sud. L'agenda catalana del Corredor Mediterrani situava el LogisEbre a l'Aldea i, per tant, la connexió ferroviària fins a la futura estació.

Així ho va afirmar ahir a Tortosa el subdirector general de Planificació i Projectes de la Direcció General de Ferrocarrils de Foment, Jorge Ballesteros, en el transcurs d'una conferència al Campus Ebre de la URV.

Ballesteros explicà que el Ministeri estudia la viabilitat tècnica i econòmica de les propostes de centrals logístiques que fan les comunitats autònomes, però «en les que fins ara s'ha acordat amb la Generalitat no està», afirmà referint-se a la de l'Aldea. El president de la fundació per a la preservació del patrimoni ferroviari de Móra la Nova i expert de la xarxa ferroviària ebreca, Jordi Sasplugas, titllà de «preocupants» les declaracions de Ballesteros.

«O bé la Generalitat no ho ha planificat o Foment ho ha obviat però tenim un problema perquè formarem part d'un Corredor que passa de llarg, quan el polígon el van fer en aquest lloc per



Senyal al terme de l'Aldea que indica l'estació de mercaderies, pendent de construcció. FOTO: J. REVILLAS/DT

L'APUNT

L'Ebre, en ample internacional

■ L'alt càrrec del Ministeri va recordar que Foment treballa en l'horitzó del 2015 perquè la zona compresa entre el sud de Tarragona i el nord de Castelló, és a dir, incloses les Terres de l'Ebre, tinguin totalment enllestit l'ample estàndard europeu de via, el conegut com a ample UIC.

Concretament aquest tram, segons el projecte de Foment, serà l'únic de tot el corredor del Mediterrani, que transcorre entre la frontera francesa i Múrcia, que tindrà únicament ample europeu, és a dir, s'habilitarà el tram actual i no es construirà una tercera via, com passarà en la resta de recorregut.

la connexió amb el ferrocarril. Quin benefici en traurem a l'Ebre sinó no es projecta cap connexió? Cap!», lamentà.

Interpel·lat per l'alcalde de l'Aldea, Dani Andreu, el subdirector general de Planificació i Projectes de la Direcció General de Ferrocarrils va matisar que el fet que es canviï l'amplada de via no significa que hagi d'haver un augment de freqüència ni de l'aturada dels trens ni tampoc l'esperada aturada del tren Euromed «això dependrà dels interessos de l'operadora que treballi a la zona», va esgrimir.

En canvi, Ballesteros sí que va assegurar que els 12 quilòmetres que la separen de l'estació central de les Terres de l'Ebre, a l'Aldea, seran d'ample internacional, també a partir de 2015.

A aquest greuge se n'hi suma un segon. L'entrada en servei de la variant de la línia ferroviària entre l'Hospitalet de l'Infant i

Tarragona serà únicament d'ample internacional, fet que limitarà molt la potencial sortida de mercaderies des del Catalunya Sud.

«D'aquesta manera es restringirà l'entrada i sortida de mercaderies perquè no podrà comerciar amb la resta de l'Estat espanyol on està instal·lar l'amplada de via ibèrica», assegurà Sasplugas.

La solució, defensada per la Plataforma ebreca Trens Dignes, es reproduir el tercer fil fins a Castelló per a permetre el transport d'aquestes mercaderies arreu de l'Estat.

L'alt càrrec de Foment també va confirmar que el trajecte del Corredor comptarà amb diferents voltatges d'electrificació: els trams nous de 25.000 volts (la variant de Vandellòs a Tarragona) i els altres actuals de 3.000 volts, i va reconèixer que això dificultarà la continuïtat del pas dels trens. Des de la Plataforma es va reclamar un canvi unificat de voltatge perquè en cas contrari l'exploitació serà més cara.