

354 Días desde que el Govern pidió formalmente a Fomento el tercer carril tras una reunión con Ferrmed, Santi Vila pedía a Fomento 'una transición audaz que permita la coexistencia de los dos anchos'.

3 Contratos de obras que había adjudicado Adif referentes a actuaciones en este tramo se suspendieron en los últimos meses. Se atribuyó al hecho de que se estaba estudiando mantener el ancho ibérico.

INFRAESTRUCTURAS | MÁS DE DOS DÉCADAS DE DEMORA

CRONOLOGÍA

Abril de 2009

■ **Se analizará el AVE Castelló-Tarragona.** Magdalena Álvarez cita el estudio para poder construir una nueva doble línea de AVE paralela a las vías que se estaban desdoblado.

Agosto de 2010

■ **Freno al proyecto.** Empiezan los recortes en obra pública. La empresa que había empezado las obras en la Estación Central se retira y los trabajos de electrificación se ralentizan.

Enero de 2011

■ **El Corredor se examina en Europa.** Queda incluido en la red Trans-europea de Transporte de la Comisión Europea. Se intensifican los actos desde Catalunya a Valencia para exigir el ancho internacional.

Julio de 2012

■ **La apuesta por el tercer carril.** La ministra Pastor desde Tarragona asegura que en 2015 el tercer carril llegará a Tarragona. Hasta Valencia el ancho será en UIC.

Febrero 2013

■ **Presión.** Desde Peñíscola, Manuel Niño reconoce que el ancho UIC es el futuro a pesar de que crecen las presiones desde el sector empresarial para mantener el mixto.

Proyecto de Corredor del Mediterrani según Fomento



EL BLOQUE DEL DIRECTOR

JOSEP RAMON CORREAL
@jrcorreal

Via garbull

L'aplanada de la via de la xarxa ferroviària espanyola ha estat històricament un embolic. En un principi es va adoptar una mida superior, denominada de 'sis peus castellans', perquè les locomotores tinguessin més estabilitat en la complexa orografia espanyola. (Al'escala sempre ens repetien que Espanya és el tercer país més muntanyós d'Europa). Ningú va preveure que aquesta decisió frenaria el desenvolupament econòmic del país. Val a dir que el primer que va intentar ordenar aquesta remora va ser Alfons XIII, però les companyies ferroviàries s'hi van oposar per estalviar inversions. Més coronada va ser la decisió del l'any 1955 de reduir quatre mil·límetres l'amplada de les vies. Llavors vam tenir a la vegada el denominat 'ample ibèric antic' i el conegut com 'ample RENFE'. Perquè no aflui-xi l'embull inventem ara el tercer fil i fem via nova amb ample ibèric. El resultat final és que les nostres vies de tren són unes xanxes marranxes.

El PSC exige respuestas técnicas 'urgentes'

■ El grupo del PSC entraba ayer mismo una batería de preguntas urgentes, dirigidas a la ministra de Fomento, Ana Pastor, en relación a las intenciones del Gobierno sobre este tramo. El reusense Francesc Vallès explicaba que «queremos conocer si hay dudas sobre la voluntad real del ministerio de incorporar el ancho europeo al Corredor del Mediterrani, pero también queremos que nos resuelvan la compatibilidad de las traviesas que se han instalado y los plazos sobre la entrada en funcionamiento. Son dudas que tienen que resolverse cuanto antes».

Francesc Vallès pedía que se acabe con la «incertidumbre» alrededor de este tramo ya que una de las cuestiones que le preocupa es conocer de antemano «si los trenes con el ancho ibérico podrán circular por la nueva línea antes de que finalmente se instale este tercer carril o no, ya que la cosa cambia mucho». Además el diputado socialista exige conocer si está contemplado el proyecto que el anterior Ejecutivo había previsto y que contemplaba cuadruplicar las vías (dos con ancho ibérico y otras dos con el internacional).

«Nos falta información real sobre la situación. Primero de carácter técnico y después ya valoraremos la voluntad política», decía Vallès.

Por su parte, el presidente de la Cepta, Antonio Belmonte decía en un comunicado que «quiero pensar que la decisión de instalar en una infraestructura, que tanto puede adaptarse al ancho europeo como al ibérico, y que

'Falta información real sobre la situación, primero de carácter técnico y después de carácter político'

Francesc Vallès
Diputado del PSC

lo han dejado en esta última posición es porque quieren aprovechar este tramo hasta que el Corredor del Mediterrani no esté activo y no esconde otras intenciones. Belmonte se preguntaba también por el coste que tendrá la reconversión del conjunto de la estructura de ancho ibérico a europeo.