

Foment retarda fins al 2017 l'activació del corredor del tren que ha d'oxigenar l'Ebre

El nou corredor mediterrani del tren, tot i arrancar amb ample ibèric, manté tot el potencial per descongestionar el sistema de regionals que connecten l'Ebre amb el cor de Catalunya, però això no serà possible fins al 2017.

TORTOSA. Redacció / C.M.J.

La ministra de Foment, Ana Pastor, ha dit que el tram del Corredor Mediterrani de Tarragona a Vandellòs, la nova variant amb doble via del corredor mediterrani que fa més de 15 anys que es va començar i que ha de permetre oxigenar, quant a freqüències i velocitat, la connexió ferroviària de les Terres de l'Ebre amb Tarragona i Barcelona, podria estar enllestit el primer trimestre de l'any vinent. És a dir, gairebé un any més tard del que en els darrers anys s'havia acceptat com a data per fer-lo entrar en operació. "Hi ha pressupost suficient perquè es pugui acabar enguany, però els tècnics diuen que pot estar entre febrer i març del 2017", ha detallat la ministra durant la seua visita a les obres a l'estació de Cambrils. Aquest tram nou, que recorre 64 quilòmetres, té una inversió prevista de 600 milions "amb un gran retorn social" per als viatgers perquè escurçarà en 35 minuts el trajecte Barcelona-València. Fins i tot, els usuaris ebrencs de l'RT6 podrien veure guanyar mitja hora en la connexió més directa possible de Tortosa amb Barcelona, sense passar per Tarragona ciutat.

"PACIÈNCIA" A TRENS DIGNES Fins al 2017, doncs, "paciència". Aquest podria ser el resum de la reunió d'aquesta setmana entre el Síndic de Greuges, Rafael Ribó, i la Plataforma Trenc Dignes, tal com ho ha qualificat, literalment, el grup de pressió ebrenc, que també va reunir-se amb membres del departament de Territori i de Renfe. "L'administració ens



El punt d'enllaç entre la nova variant Vandellòs-Tarragona i el traçat actual a Vandellòs. / CIDEDA

DESTACAT

La decisió pendent sobre els camions de l'N-340

■ La ministra de Foment també ha explicat que s'està treballant perquè aviat es pugui prendre una decisió sobre la prohibició de la circulació de camions per l'N-340 a la demarcació de Tarragona, a l'Ebre i al Penedès. Pastor ha afirmat que ja s'han reunit amb la Generalitat per abordar aquesta qüestió i que en les properes setmanes mantindran una altra trobada "per tal de tancar-ho". Malgrat això, diu que la solució definitiva arribarà quan l'autopista deixi de ser de pagament i ha reiterat el seu compromís de no renovar la concessió de l'AP-7 a finals del 2019.

Ha transmès que el nou traçat del corredor ha de permetre descongestionar la línia actual desviant alguns combois de llarg recorregut i de mitja distància per l'estació del Camp de

Tarragona, i crear noves freqüències en les franges més marcades que des de sempre ha reivindicat la Plataforma: al matí a l'RT5 [la línia de Móra] i a última hora de la tarda a l'RT6 [la de Tortosa]", explica la plataforma.

La ministra també ha confirmat indirectament el que al novembre ja va avançar en situar-se l'ass: que el nou corredor arrancarà amb ample ibèric a les dos vies i només en una segona fase, quan els operadors de mercaderies vagen adaptant els seus vehicles, s'introduirà l'ample europeu UIC per a les mercaderies a través de l'anomenat tercer carril. Per als combois de viatgers que no passen per Tarragona i vagen a buscar l'actual línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona hi haurà intercanviador d'eixos en l'anomenat nus de Vila-seca. Fins que tot plegat siga una realitat, la plataforma ebrenc a insisteix en demanar avenços en l'ampliació de les freqüències, la millora de la puntualitat i la seguretat i el sistema d'integració tarifària, pendent de desplegar a les Terres de l'Ebre. ■