

**Punt del corredor mediterrani, a Vandellòs, on la doble via d'amplada ibèrica esdevé una sola via i es converteix en un coll d'ampolla que limita el trànsit de mercaderies.**



# L'eix mediterrani davant la cruïlla

PRATS I CAMPS

Després d'un any d'espera –i de dos ajornaments consecutius aquestes darreres setmanes–, la setmana entrant el ministre José Blanco presentarà a Barcelona l'informe sobre el corredor mediterrani. L'estudi hauria de ser la carta de presentació amb vista a la pròxima redefinició dels eixos prioritaris de transport de la Unió Europea. EL TEMPS visita el tram de via entre Vandellòs i Tarragona, principal coll d'ampolla d'aquest eix.

**E**l lloc no té, a primera vista, res d'especial, ans al contrari. Som, segurament, en un dels indrets més poc agraiïts, paisatgísticament, del nostre país, per més que a l'est es dibuixi l'horitzó de la Mediterrània i a nord i sud els estiuiejants gaudesquen, respectivament, de la platja de Rojales i de l'Almadrava. Som a les coordenades 40° 57' 68" N i 0° 52' 75" E (això, almenys, ens diu el GPS), al quilòmetre 1.123 de la N340, i és des d'aquí que es contemplen algunes d'aquelles infraestructures que ningú no voldria tenir al patí de casa seua. "Indústries brutes" se'n sol dir. Cap a l'oest, una carretera secundària condueix cap a un polígon industrial grisot i impersonal, una central de cycle combinat, segons que ens expliquen després. Cap a l'est, s'erigeix la central nuclear de Vandellòs I, clausurada el 1998. I, just enmig, sobre

un talús de basalt, un feix de vies paral·leles que, subtilment, convergeixen en dos únics rails.

El tram podria no ser més que un de tants incidents que convergeixen en les vies ferroviàries. Al cap i a la fi, al corredor mediterrani, se succeeixen els empelts de rails que apareixen i desapareixen de manera intermitent. Però aquest tram és molt més que una anècdota. De fet, és una excentricitat ben remarcable des del punt de vista ferroviari. En aquest punt, les dues vies, que transcorren paral·leles procedents del sud (l'una per als combois que vénen; l'altra per als que se'n van), esdevenen una de sola. La via única es perllonga durant 61 quilòmetres, els que van des d'aquest punt de Vandellòs fins a la ciutat de Tarragona, tot passant pels nuclis urbans de l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils, Vila-seca i Salou. Per aquí, per aquesta via única, conflueixen durant el dia 15 trens d'anada i 15 de tornada destinats a passatgers (això són trenhotels, euromeds, talgos, alaris i regionals express). A la nit, i esporàdicament durant el dia, combois de mercaderies també hi circulen. Un centre de gestió de trànsit d'Adif situat a Tarragona té cura que en aquests 61 quilòmetres de via cap comboi en direcció nord no ensopague amb un altre en direcció sud. Al cap i a la fi, és com si, de colp i volta, en una carretera de doble direcció, desapareguera un carril i tots els qui circulen per un costat i per un altre es trobaren obligats a circular per un de sol. Aquests 61 quilòmetres de via única s'han convertit, doncs, en una mena d'embut que condiona la fluïdesa i la capacitat de càrrega del conjunt del corredor. És aquí, en aquestes coordenades (40° 57' 68" N i 0° 52' 75" E) que hi ha l'autèntic coll d'ampolla del corredor mediterrani.

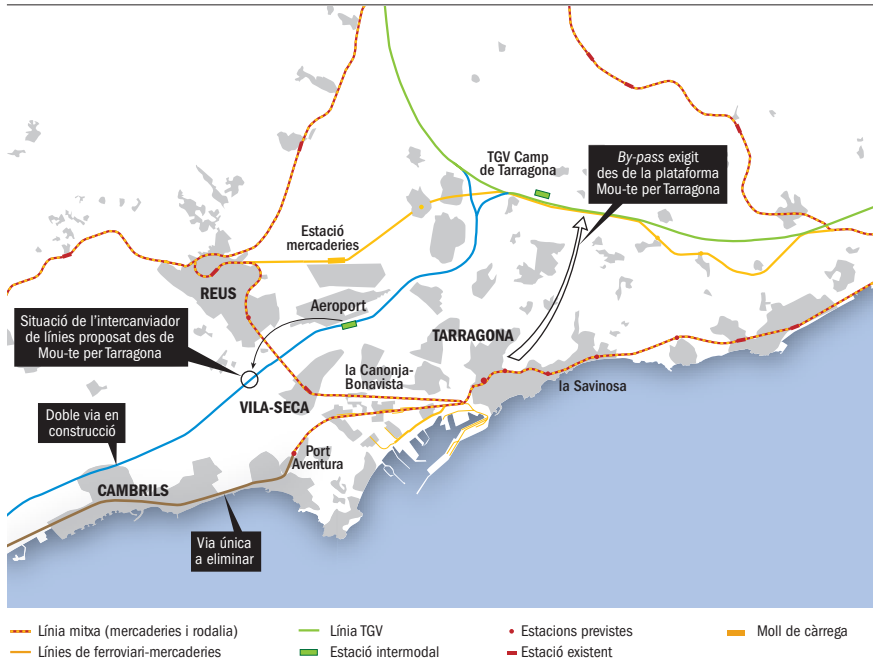
Cambres de comerç, *lobbies* empresarials i governs de banda i banda del Sénia han cridat l'atenció reiteradament sobre una peculiaritat ferroviària que origina una pèrdua de competitivitat considerable i una dependència del petroli insostenibles des del punt de vista econòmic, però també ambiental. Avui només el 4,3% del comerç procedent del País Valencià amb destinació al Principat es transporta a través del tren. El 93,2% circula amb camió. Millorar les infraestructures ferroviàries

esdevé un objectiu inajornable si, tal com s'ha dit sovint des del Ministeri de Foment espanyol, es volen assolir els nivells de quota que el ferrocarril té a la resta d'Europa. Mentre en el conjunt de l'estat el trànsit de mercaderies per via fèrria és el 3% del total, la mitjana europea arriba al 17%. Tot i les bones intencions, algunes llums d'alarma ja s'han encès. El conseller d'Infraestructures del govern valencià va advertir ja l'any 2009 que si no es resolen les deficiències que té el traçat ferroviari –i ací hi entra la via única entre Vandellòs i Tarragona com a epítom del despropòsit– el corredor mediterrani es col·lapsarà el 2015.

**Expectatives.** Sobre el futur del corredor mediterrani s'haurien d'aclear moltes incògnites, la setmana vinent. Entre els dies 14 i 18 de març (el ministeri no sap de cert el dia exacte) el ministre espanyol de Foment, José Blanco, té previst de presentar en societat i a Barcelona l'informe tècnic sobre aquesta obra que ha elaborat el seu equip. D'expectació, però també de malfiança, no en falta. Els successius retards de la presentació oficial d'un estudi inicialment previst per a l'estiu del 2010, fan desconfiar de la voluntat real que el govern espanyol. Més darre-rament, la presentació prevista per al 3 de març es va ajornar fins al dia 10. Ara les últimes notícies són que l'acte s'ha tornat a ajornar fins a la setmana vinent, segons fonts del ministeri, "per a adaptar-se a les agendes de les persones que hi han d'assistir".

Els retards continuats, en tot cas, no semblen pas un bon símptoma, oimés si tenim en compte que el rellotge corre en contra. Els mesos vinents, la comissió de transports de la Unió Europea ha d'avaluar els corredors de transport que són candidats a esdevenir eixos prioritaris. El veredicté s'espera per a l'estiu i sembla que hi tindrà un pes important la posició dels governs estatals. Fa vuit anys, l'executiu de José María Aznar decidí de donar prioritat a l'eix central dels Pirineus en detriment del corredor mediterrani, i fou aquell que se'n sortí. Ara, el ministre José Blanco ha dit públicament que la inclusió d'aquest eix en la xarxa transeuropea de transports és prioritària per al govern espanyol, però el retard a l'hora de presentar l'in-

**Situació ferroviària al Camp de Tarragona**



forme, afegit a l'aturada d'alguns dels trams a conseqüència de les retallades pressupostàries, ha despertat suspicàcies. Per a Pere Macias, portaveu de CiU a la comissió de Foment, és essencial que l'estudi del ministeri "plantegi un calendari seriós d'execució d'obres". "Crec que si Europa veu que Madrid tampoc no hi inverteix, no hi creurà. Cal enviar el missatge que el govern vol jugar-hi fort", opina Macias. Per a Albert Abelló, president de la Cambra de Comerç de Tarragona, la presentació de la setmana entrant ha de servir "per-

què el ministeri hi prengui posició. Ha de dir clarament si aposta per un corredor que ja existeix i que capta el 65% de les mercaderies dels ports espanyols o bé si prefereix un eix que, sense tenir aquesta competitivitat, uneix Madrid amb el món".

Entre els aspectes que hauria d'aclarir l'estudi de Foment hi ha el futur a curt termini d'alguns dels trams que formen aquest trencaclosques anomenat corredor mediterrani, un corredor que, per a ser complet, hauria de consistir en una plataforma de doble via

per a passatgers i un altra d'exclusiva per a mercaderies que permeta la circulació de combois amb continuïtat des d'Algesires fins a Portbou, on hi ha els ports amb més càrrega de la façana mediterrània. De l'estudi que s'ha de presentar la setmana vinent, s'espera que done respostes a situacions concretes com ara la del tram que va de València a Castelló. En els 73 quilòmetres de via que hi ha entre aquests dos punts s'havia previst d'alçar una segona plataforma (ara ja n'hi ha una amb una doble via d'amplada ibèrica, per on circulen rodalia, llarga distància i mercaderies) amb doble via d'amplada internacional a través del qual havia d'arribar el tren de gran velocitat (AVE, en les sigles comercials) fins a la capital de la Plana. Sobre el calendari, les obres havien d'estar acabades el 2014. Tanmateix, el juliol passat, Foment va deixar en suspens les obres (alguns trams fins i tot havien estat adjudicats) a causa de les retallades pressupostàries.

**Un pas de puça.** Són poc més de les cinc de la vesprada i al terme municipal de Perafort, a la conurbació de Tarragona, hi ha prou trànsit. Al sud-est queda l'enorme complex petroquímic que ha esdevingut motor econòmic de la zona. Som a 43 quilòmetres del punt de Vandellòs on la doble via esdevé una de sola. Una vintena d'operaris treballen sobre una mena de pont que és, en realitat, la plataforma sobre la qual s'ha d'instal·lar la doble via cridada a substituir el coll d'ampolla que ara per ara hi

**Tarragona a gran velocitat, però no cul-de-sac**

La ciutat de Tarragona quedarà en una situació ben paradoxal si els traçats ferroviaris dibuixats sobre el mapa pel Ministeri de Foment espanyol acaben executant-se, com sembla. Els equilibris territorials –sempre complicats– en tenen part de responsabilitat. D'acord amb les previsions del govern espanyol, la ciutat de Tarragona no tindrà comunicació directa amb les línies de gran velocitat, perquè les línies de TGV no faran parada al nucli urbà de la ciutat,

sinó a l'anomenada *estació central*. És una infraestructura –amb les obres paralitzades per falta de fons– allunyada de Tarragona, però també de Reus, set quilòmetres. Els tarragonins que vulguen fer ús de la gran velocitat, doncs, hauran de desplaçar-se fins a l'estació central mitjançant el tren de rodalia, l'autobús o el vehicle particular. Per a Albert Abelló, president de la cambra de comerç, disposar d'una estació "enmig del no-res no té cap sentit".

Com Abelló, molts tarragonins consideren que el disseny de línies els perjudica. Els aixopluga Mou-te per Tarragona, una plataforma impulsada l'any 2009 des de la societat civil, que naix per la preocupació que "Tarragona quedi en un estat marginal, i perdi gran part de les actuals connexions ferroviàries de mitjana i llarga distància". El fet que la línia de gran velocitat no arribi al nucli urbà fa perillar "relacions interempresarials, llocs de treball, formació

ha entre Vandellòs i Tarragona. Sobre la sorra de compactació, els treballadors solden baranes, col·loquen estructures metàl·liques... Després d'aquestes intervencions, vindrà la senyalització, l'electrificació i, evidentment, la col·locació dels rails, fase que va ser licitada el gener passat.

Serà aleshores quan s'haurà reparat el greuge històric dels 61 quilòmetres de via única que ha ofegat durant anys el corredor mediterrani. Una volta aquesta nova plataforma entre en funcionament, la via única que fins ara travessava el cor de municipis tan turístics com l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils, Vila-seca i Salou, es reconvertirà en benefici dels municipis. El nou traçat abandonarà la costa i s'endinsarà cap a l'interior fins a desembocar en l'estació *central* que s'hauria de construir (ha estat paralitzada per Foment), equidistant de Reus i de Tarragona. Des d'ací, les vies acabaran connectant amb la línia de gran velocitat que uneix Madrid i Barcelona.

La solució, però, serà només a mitges. Amb la nova plataforma de doble via d'amplada ibèrica que es construeix, el tram Vandellòs-Tarragona s'equipararà al tram Castelló-Vandellòs, és a dir, hi haurà continuïtat de doble via d'amplada ibèrica des de Castelló a Tarragona. Això, però, ens situa lluny de l'escenari ideal per a un corredor ferroviari realment competitiu, ço és, un corredor on els trànsit de mercaderies i passatgers siguin segregats i no compartesquen via. El segment entre Castelló i Tarragona

superior i accés fàcil a visitants i ciutadans", segons la plataforma.

D'ací ve que des de Mou-te per Tarragona proposen uns quants canvis que permetrien de connectar la capital del Tarragonès amb la gran velocitat. Des de la plataforma reclamen de desplaçar cap a ponent (vegeu mapa), al sud de Vila-seca, el canviador d'amplades de via (d'amplada ibèrica a internacional) que ara es preveu de construir annex a l'estació central, de manera que quede situat abans de l'inici del *by-pass* que entra al port de Tarragona i la ciutat. D'aquesta manera, argumenten, es podria enlla-

çar directament el nucli urbà per gran velocitat amb València i Barcelona. Així mateix, l'entitat cívica reclama que s'estudie la possibilitat de fer un *by-pass* que relligui amb les línies de gran velocitat pel nord, de manera que Tarragona no quede en un atzucac, on els trens han d'entrar i eixir a través de les mateixes vies. "Hem d'evitar que la ciutat quedi en cul-de-sac ferroviari respecte a la gran velocitat", argumenta Albert Abelló, perquè això "ens farà perdre competitivitat econòmica i territorial". Des de Tarragona reclamen, a més, "una estació intermodal en trama urbana a la ciutat".

continuarà essent, aleshores, el punt negre d'aquest corredor, perquè la resta del corredor sí que disposa o disposarà –segons el calendari de Foment– de doble via (tret de València a Castelló, que és en suspens). De moment, el ministeri espanyol de Foment redacta un estudi informatiu per a incorporar un tercer carril entre Castelló i Tarragona que es destine a la gran velocitat. Tenint en compte els terminis amb què es mou Foment, la solució per a les mercaderies, amb el disseny actual, és lluny d'assolir-se. Llevat, és clar, que la setmana vinent el ministre José Blanco tinga guardat un as a la mànega.

*Violeta Tena*



**A sota, el punt –a Vandellòs– on hi ha la via única i on es construeix una nova plataforma per a la doble via. A dalt, la mateixa plataforma, 43 quilòmetres més al nord, al terme de Perafort.**