Reclamen el corredor mediterrani per al 2017

Ferrmed insta a dur l'ample europeu fins a Portbou i tenir un TAV “operacional”



Vista de l'estaci de Portbou Foto: LLU S SERRAT.

Ferrmed –l'associació multisectorial que defensa el transport ferroviari de mercaderies pel corredor mediterrani– ha fet un altre pas en la seva lluita i ha enviat a la Comissió Europea i al Ministeri de Foment un informe en què reclama que el corredor mediterrani sigui operatiu entre la frontera francesa i Almeria el 2017. L'informe, que analitza totes les actuacions que calen a curt, mitjà i llarg termini en els diversos trams del corredor entre Torí i Almeria, fa tres peticions clares referents a les comarques gironines, i totes a curt termini. És a dir, que haurien d'estar enllestides, segons el parer de Ferrmed, al 2017. Una és el desdoblament de l'N-II a tota la demarcació, però sobretot destaquen les tres demandes de caràcter ferroviari. D'una banda, Ferrmed reclama que s'adapti a l'ample europeu la línia convencional Vilamalla-Portbou i, de l'altra, que s'aconsegueixi “una nova línia d'alta velocitat totalment operacional”. En un acte, dimarts a Barcelona, el president de Ferrmed, Joan Amorós, va dir que cal exigir la millora del tram Perpinyà-Barcelona de la línia del TAV, “una línia nova que no funciona”. I Amorós en va detallar els problemes: “No hi ha prou potència elèctrica; només pot passar un tren per sentit, els altres s'han d'esperar; s'ha limitat provisionalment a 500 metres la llargada dels trens de mercaderies, per tant un tren francès que fa 750 metres quan arriba a la frontera s'ha de partir en dos, i hi ha altres problemes, com ara la connexió amb Perpinyà i la coordinació a la frontera.”

Amorós ja havia explicat l'any passat a aquest diari que el pas pel túnel del Pertús és poc utilitzat pels trens de mercaderies bàsicament per tres motius: el fort pendent, del 18%, per accedir al túnel –molts combois necessiten dues locomotores–; el fet que, amb el peatge que s'ha de pagar a la concessionària del tram transfronterer, TP Ferro, el cost és més o menys el mateix que si es fa el canvi de tren a Portbou, i, sobretot, la falta de connexions en ample europeu en aquest costat de la frontera. Així, va remarcar que l'única que hi ha és amb el Port de Barcelona i que totes les connexions amb polígons industrials de l'àrea metropolitana encara estan per fer. En aquest sentit, en l'informe es reclama de nou la introducció de l'ample europeu entre Castellbisbal i Martorell –que permetria, per exemple, l'accés des de la Seat–, que teòricament havia d'estar llesta aquest any. També es reclama que a curt termini hi hagi ample europeu a la variant de Martorell, a la terminal de la Llagosta i a les principals empreses manufactureres.

Publicat a:
-El Punt Avui. Comarques Gironines 29-01-2015 Pàgina 34

Font del document:
http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/817557-reclamen-el-corredor-mediterrani-per-al-2017.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=nacional&utm_source=rss&utm_medium=nacional&utm_campaign=rss&f=El+Punt+Avui