

El conseller Recoder presenta la proposta de connexió en ample internacional entre el Port de Tarragona i la frontera francesa

- L'adaptació a l'ample mixt dels 82 km entre Tarragona i el nus de Castellbisbal permetria a curt termini doblar el trànsit ferroviari transpirinenc de mercaderies
- El tercer rail, amb un cost de 186 milions, podria entrar en servei en un termini de dos anys i és bàsica per la competitivitat del Port de Tarragona i de les factories i empreses de l'entorn del corredor sud

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, acompanyat del director general de Transports i Mobilitat, Ricard Font, i del delegat del Govern a Tarragona, Joaquim Nin, han presentat aquesta tarda la proposta de connexió en ample internacional entre el Port de Tarragona i la frontera francesa. Aquesta actuació suposa a curt termini l'adaptació a l'ample internacional a través d'un tercer rail del tram de la línia convencional entre Tarragona i el nus de Castellbisbal. **“Aquesta obra és bàsica per la competitivitat del Port de Tarragona i de les indústries i centres logístics ubicats a l'entorn del traçat”**, ha assegurat el conseller.

El tram entre Tarragona i el nus de Castellbisbal té una longitud de 82 quilòmetres i l'execució del projecte representa un cost estimat de 186 milions d'euros. El tercer rail podria entrar en servei en un termini de dos anys atès que no requereix la redacció d'un estudi informatiu ni de tramitació ambiental, ja que l'actuació es realitza sobre la línia ja existent i, per tant, només cal la redacció del projecte constructiu i la posterior execució de les obres.

La proposta elaborada pel Departament de Territori i Sostenibilitat dóna resposta al recent compromís de la ministra de Foment, Ana Pastor, que va anunciar una inversió de 1.200 milions d'euros al Corredor Mediterrani. **“El moment en què estem no vol especulació, sinó certeses, i plantegem directament a Foment una manera de vehicular part d'aquest anunci d'inversió, amb una proposta que a curt termini permetria doblar el trànsit ferroviari transpirinenc de mercaderies”**, ha explicat Lluís Recoder.

El conseller de Territori i Sostenibilitat considera l'adaptació a l'ample internacional d'aquest corredor **“una inversió estratègica que ha de reforçar la competitivitat de l'economia catalana i que, sens dubte, serviria per fer arribar a Europa el missatge que s'inverteix en aquells projectes que tenen un clar retorn econòmic. Apostar per inversions com el Corredor Mediterrani fa baixar la**

prima de risc perquè generen la confiança que, com es pot comprovar aquests dies, no tenen les inversions en culs de sac ferroviaris, que donen una imatge de dispendi innecessari de recursos públics”. És a partir d'aquesta constatació que Recoder ha reclamat que Foment rectifiqui els seus pressupostos perquè “al nostre entendre responen a un model equivocat, que envia missatges fatídics per a l'economia del conjunt de l'Estat”.

El conseller de Territori i Sostenibilitat ha explicat que la proposta permetrà que empreses privades puguin participar en el seu finançament si se'ls garanteix un cànon per disponibilitat de la infraestructura. **“Quan parlem de col·laboració públic-privada hem de tenir en compte que en matèria ferroviària els projectes no són mai financerament rentables, sinó que parlem d'utilitat d'una infraestructura, en el sentit que és un projecte que generarà una activitat econòmica al seu entorn que compensarà el cost de construcció”.**

En aquest sentit, Recoder i el director general de Transports i Mobilitat han avançat que l'empresa BASF ja ha comunicat a la Generalitat, al Ministeri de Foment i a ADIF la seva voluntat d'implantar una plataforma logística ferroviària als seus terrenys de Tarragona per poder transportar ferroviàriament productes petroquímics a la resta d'Europa. **“La principal preocupació de BASF és ara la previsió d'implantació de l'ample mixt entre Tarragona i Castellbisbal, atès que ells podrien posar en marxa la terminal a finals del 2013, per a la qual cosa és imprescindible aquesta obra”**, ha indicat Ricard Font.

L'ús previst per a la terminal ferroviària és tant per a BASF com per a d'altres empreses químiques, atès que el 25% de la producció petroquímica de l'Estat es genera al polígon de Tarragona. Concretament, BASF vol transportar mercaderies amb ferrocarril cap a les terminals d'Amberes (Bèlgica) i Ludwigshafen (Alemanya), on les distàncies fan que aquest mitjà sigui competitiu respecte al camió.

El transport ferroviari i el Corredor Mediterrani

Actualment només un 1% (3,2 milions de tones) del trànsit de mercaderies entre la península ibèrica i la resta d'Europa es transporta a través del ferrocarril, mentre que el 70% de les grans plantes de producció i distribució de Catalunya es troben dins l'àmbit del Corredor Mediterrani.

L'adaptació a l'ample mixt d'una de les dues vies entre Tarragona i Castellbisbal dotarà aquest corredor d'una capacitat d'una dotzena de trens diaris per sentit en ample internacional, la qual cosa equival aproximadament a la capacitat de 340 camions diaris.

17 d'abril de 2012