

INFRASTRUCTURES

...Ve de la pàgina 3

ferrocarril per mercaderies que hi ha actualment a Europa no n'hi ha prou. Amorós diu que en caldrien 425 més a tot el continent i 19 més a Catalunya, de les que tres serien a Lleida: al futur polígon de Torreblanca-Quatre Pilans, Bellpuig i les Borges. Ara mateix Lleida només disposa de l'estació de mercaderies de Vilanoveta i segons Ferrmed no n'hi ha prou per cobrir els objectius europeus. A més, si es possessin en marxa els trens i locomotores amb les que treballa aquest projecte europeu Vilanoveta s'hauria d'allargar per poder donar-hi cabuda, ja que es disposaria de trens amb semitrailers i contenidors i serien terminals que haurien d'admetre màquines de més de 740 metres.

PRIMERS TRENS

Segons Ferrmed, si el projecte arriba a bon port el 2026 ja es podria disposar dels primers trens. "És un projecte monumental i és la solució als objectius mediambientals i socioeconòmics marcats", diu Amorós, que afirma que Lleida es podria convertir en un nòdul logístic tant important com el de Saragossa.

Actualment, si es té en compte els trajectes d'anada i tornada, per Lleida hi passen 129.000 tonelles/dia de mercaderies procedents de la Vall de l'Ebre, mentre que 138.000 circulen en el tram Lleida-Barcelona per l'A-2. Per l'AP-2 (l'autopista, ara ja alliberada de peatges) hi passen 30.000 tonelles de mercaderies i de Lleida a Tarragona unes 32.000. De tot aquest volum només el 3% hi circula en ferrocarril mentre que la resta de transport es fa per carretera. L'objectiu d'arribar el 30% que va fixar el 2011 la Comissió Europea encara és lluny però el dibuix de tot plegat està fet.

Ferrmed proposa una línia de Lleida fins a Tortosa que connecti amb la Pobla

Aquest tren podria enllaçar amb França pel Túnel de Salau comunicant directament Lleida amb Tolosa

F.GUILLAUMET
Lleida

Entre els projectes que té sobre la taula Ferrmed destaca també la proposta d'una línia de ferrocarril que uneixi Tortosa i Lleida. "Donaria sortida als productes de Lleida cap a València amb molt més rapidesa que si passen per Tarragona", explica Joan Amorós.

Aquesta línia l'hauria de construir la Generalitat de Catalunya i també comunicaria Lleida amb el nord de la Península de Castella. "Lleida podria ser un nòdul logístic tant important com el de Saragossa". Aquesta línia hauria de poder enllaçar també amb la línia de la Pobla amb ample internacional, de manera que algun dia fos possible la connexió cap a França a través del Túnel de Salau (de fet, el primer projecte d'aquesta línia ja unia Lleida amb



FOTO_Tony Alcántara El tren de la Pobla, una línia amb moltes potencialitats

la població occitana de Saint Giron.

Amorós sosté que aquesta línia és molt més adequada que la de Puigcerdà per a les mercaderies perquè les rampes de la línia de la Cerdanya (també les de Canfranc, al Pirineu aragonés) so-

brepassen les 40 mil·lèsimes i tenen revolts molt tancats.

Aquestes xifres, diu Amorós, són excessives per les mercaderies mentre que les que tindria la prolongació de la línia de la Pobla cap a França no passa de les 13 mil·lèssi-

mes. "Seria una comunicació gairebé directa amb Tolosa i París i separaria el corredor de l'Ebre del Mediterrani". Si a més es duplicués l'ample de la línia de Manresa a Cervera es podria obrir una nova línia cap a Igualada, Martorell i França, sosté Ferrmed.

Un projecte enllaça Andorra amb la Seu per Puigcerdà

Des d'Andorra, especialment des de la seva Cambra de Comerç, es parla des de fa temps de la necessitat de "desenclavar" el Principat. La línia de ferrocarril (l'Aeroport de la Seu també hi contribueix) seria una bona manera de fer-ho. Ferrmed, de fet, ha presentat ja el seu

projecte a la Confederació Empresarial Andorrana i al Govern del Principat. Passaria per unir al via de Puigcerdà amb Alp i la Vall del Segre, per la Seu d'Urgell. Andorra quedaria connectada per tren i aquesta via també podria enllaçar amb la de la Pobla de Segur.



FOTO_L.M. La línia de Puigcerdà, també en estudi