Economia | NacióDigital | Actualitzat el 26/08/2019 a les 16:00

VÍDEO Així avancen les obres per fer realitat el Corredor del Mediterrani a Catalunya

S'està habilitant un antic túnel de la localitat, que duia 40 anys en desús, i que estarà a punt en un any

Video: https://www.youtube.com/watch?v=ABLCqqmesp8
Operaris d'Adif treballen a bon ritme des de fa unes setmanes en les obres d'implementació de l'ample de via internacional entre les poblacions de Castellbisbal i Martorell, una infraestructura imprescindible per desplegar el corredor mediterrani. Les obres, però, per la seva complexitat, obligaran l'estiu vinent a tallar entre tres i quatre mesos l'R4 de Rodalies entre Martorell i el Penedès, quan la línia registra menys usuaris, per poder fer les millores previstes al túnel que travessa el nucli urbà de Martorell.

Durant una visita d'obres a la zona, Alejandro Faundez, subdirector de Construcció d'Adif, ha explicat que l'alternativa al tancament implicava un any i mig de circulació degradada a via única, fet que hagués ocasionat afectacions diàries. Quan encara falta un any, Adif i els operadors estudien un pla de transport alternatiu per minimitzar les afectacions.

Més enllà del gran trànsit de trens que hi passen, uns 1.500 setmanals entre els de l'R4 de Rodalies i els de mercaderies, una de les densitats més importants de l'Estat, Faundez ha explicat que la complexitat de les obres, que es farà en tres trams amb un cost de 109 milions d'euros, comptant la licitació i els materials, rau en el fet que s'han de reformar quatre túnels, entre ells el que passa pel nucli urbà de Martorell. Aquest, de poc més de 1.000 metres, és el que més reptes tècnics planteja perquè té habitatges als costats.



Interior del l'antic túnel de Castellbisbal Foto: ACN

Les obres que s'hi faran permetran rebaixar el túnel entre 80 centímetres i un metre cinquanta per permetre el pas de combois carregats de camions, incrementar la velocitat dels actuals 30 quilòmetres per hora als 120, així com millorar la seguretat i la il·luminació. Una de les millores, per exemple, serà substituir l'actual balast pel que s'anomena via en placa, una superfície de formigó més fàcil de mantenir i de caminar-hi en cas d'incidència a dins el túnel.

Millores a Castellbisbal

A banda del túnel de Martorell, també es milloraran el de Castellbisbal, el d'entrada a la zona logística de Seat i un antic túnel ferroviari també a la mateixa localitat vallesana que passa sota la urbanització de Costablanca. En aquest últim ja s'hi està treballant netejant tota la brutícia acumulada en els 40 anys que porta fora de servei. La seva posada al dia és molt important perquè, a banda d'unir l'estació de Castellbisbal i el viaducte del Llobregat, permetrà tenir un carril addicional durant les obres i un tercer un cop acabin, fet que farà molt més fluida la línia i donarà marge en cas d'incidències a la via principal.

Una altra actuació en paral·lel en aquest túnel serà la col·locació de 740 metres quadrats de pantalles per tal de reduir l'impacte acústic generat per la circulació de trens en les cases construïdes a tocar del que era l'antiga via i la construcció d'una passarel·la. La previsió d'Adif és que les obres en aquest túnel acabin abans d'un any per, a continuació, començar a treballar en els altres dos.

Aquests dies també es treballa en la renovació de la via del ramal d'accés a la factoria de Seat a Martorell amb la substitució de les travesses per adaptar-les a l'ample de via internacional i l'adequació de la seguretat al túnel pel que s'hi accedeix.



Operaris treballant en l'ampli de via internacional Foto: ACN

"La porta d'Europa"

Alejandro Faundez ha destacat que la connexió del tram amb l'estació de Castellbisbal, que ja està unida amb França per ample internacional -per això se l'anomena *La porta d'Europa*-, permetrà que empreses com Seat, Celsa, els ports de Barcelona o Tarragona i el seu Complex Petroquímic, "guanyin en competitivitat" al poder enviar les seves mercaderies directament sense haver de passar per Portbou a fer el canvi de l'ample ibèric a l'internacional. "Més que freqüències, es guanyarà un estalvi en temps i costos. A Portbou es perden entre dos i tres hores i uns 3.000 euros", ha assenyalat.

En una altre fase, el projecte preu construir un ramal similar al que arriba a Seat unint l'estació de Castellbisbal amb les factories de Celsa-Gonvarri-Gonvauto mitjançant un pas que passi per sota de l'autopista AP-7.



Fent tasques per adaptar la via a ample internacional Foto: ACN

Pel que fa al termini de finalització de les obres, Faundez preveu que estiguin enllestides en uns 18 mesos. Això no vol dir, ha puntualitzat, que entrin en funcionament immediatament perquè això ho decidirà l'operador un cop l'Agència de Seguretat Ferroviària hi hagi donat llum verda.