

El futur del tren del futur

Arga Sentís, 1-6-2013

Les propostes i els projectes sobre el ferrocarril a les nostres comarques han estat constants en els darrers anys. Des dels ajuntaments i la Generalitat s'han redactat plans d'actuació en els quals s'ha tractat de definir i planificar les infraestructures necessàries per millorar el transport ferroviari. Els mitjans de comunicació locals i comarcals han recollit a bastament estudis, articles d'opinió, gràfics i mapes sobre el tema. Se n'ha parlat molt, del desviament del tren, de la façana marítima, de la xarxa de rodalies de Tarragona o del TramCamp, però malauradament gairebé tots aquests projectes han quedat en no res, mentre els serveis ferroviaris s'han anat deteriorant cada cop més, especialment en els recorreguts més habituals dels usuaris, que són els desplaçaments fins a Barcelona i entre les localitats de la demarcació.

La inversió més important, pràcticament l'única dels darrers anys, ha estat la construcció de l'AVE Madrid-Barcelona, que travessa el Camp de Tarragona a gran velocitat, és a dir, gairebé sense parar i amb molt poca utilitat per al conjunt del territori. En primer lloc, perquè l'única parada que els AVE fan a la zona és l'estació Camp de Tarragona, construïda en un lloc ben allunyat dels principals nuclis de població (Tarragona, Reus, Valls). Aquesta llunyania la fa ineficaç per millorar les comunicacions a mitjana distància (Barcelona, Lleida).

En segon lloc, les línies de l'AVE es van dissenyar només per a viatgers i no admeten el trànsit de mercaderies. Després de realitzar una inversió astronòmica, calculada en gairebé cent mil milions d'euros, s'ha construït una xarxa de ferrocarril coixa i ara caldrà estructurar una nova xarxa de ferrocarril per transportar les mercaderies demanada des de fa temps des dels principals sectors econòmics tan d'Espanya com d'Europa.

Finalment, el Ministeri de Foment va presentar fa uns mesos el projecte del Corredor del Mediterrani, que unirà la costa mediterrània, el País Valencià i Catalunya, amb Europa a través d'una línia ferroviària en ample internacional amb l'objectiu fonamental de facilitar el transport de mercaderies.

En el tram Tarragona-Sant Vicenç de Calders, el projecte preveu modificar les vies actuals de manera que hi puguin circular trens amb ample ibèric i trens amb ample internacional. L'opció triada és el que s'anomena tercer fil, que consisteix a afegir un tercer carril a la via actual des de Tarragona fins a l'àrea de Barcelona. Aquest projecte deixa en via morta la recuperació de la línia Reus-Roda per fer circular les mercaderies. En canvi, en el tram que va des de Tarragona cap a Tortosa i València, el projecte planteja canviar l'ample i deixar exclusivament l'ample internacional.

Una de les conseqüències més negatives seria la interrupció de la comunicació directa amb Tortosa i València des de l'estació urbana de Tarragona, que perdria així més de la meitat de les circulacions actuals i totes les comunicacions de llarga distància. Tot el trànsit de viatgers provinent del sud es desplaçaria a l'estació de l'AVE, de manera que anar de Tarragona a Tortosa o a Cambrils en tren es podria convertir en una aventura.

En el projecte tampoc no es preveuen les modificacions necessàries perquè estacions

com Torredembarra o Tarragona puguin acollir trens d'alta velocitat quan tècnicament no hi ha grans dificultats. El projecte de reforma de l'estació urbana de Tarragona s'ajorna indefinidament.

Resumint: en la seva redacció actual, el projecte del Ministeri de Foment, amb un cost superior als mil milions d'euros, serà un avenç important per al transport de mercaderies, però no representarà cap millora per al transport de viatgers; ans al contrari, pot dificultar enormement la comunicació entre les localitats de la zona.

El procés de definició del projecte està força avançat, però encara hi ha temps d'aconseguir millorar-lo. En aquest sentit, ha estat força interessant la proposta presentada per la Plataforma de Defensa del Ferrocarril del Camp de Tarragona, que planteja diverses mesures que permetrien mantenir i millorar els serveis de passatgers al mateix temps que es millora el transport de les mercaderies.

De tota la proposta de la Plataforma destaca la connexió de la via actual de la costa amb l'alta velocitat a la zona de l'Arboç, que permetria la circulació de nous trens regionals d'alta velocitat des de Tortosa a Barcelona passant per Tarragona i les localitats del litoral. També permetria l'accés dels trens d'alta velocitat amb destinació a València i el sud per l'estació urbana de Tarragona. La proposta de la PDF també faria factible la posada en marxa immediata d'un servei de rodalies del Camp de Tarragona que uneixi les principals localitats de la costa, des de Cambrils fins al Vendrell. Si es manté el projecte actual de Foment, aquest servei seria impossible de realitzar pels diferents amples de via que fraccionarien el territori.

En aquests mesos s'està decidint, sovint des d'instàncies molt allunyades, com serà el futur del tren a la nostra ciutat i a la resta del territori. Ben planificades, les actuacions que s'han d'executar, modificades i ben planificades, poden donar un bon impuls al Port de Tarragona i la indústria i l'economia de la zona, però també poden comportar millores importants en els serveis de viatgers.

Cal, però, una resposta social i política a tots els nivells, des de la mobilització dels usuaris al consens institucional que impulsi aquestes mesures i ens permetin fer realitat un tren del futur molt més eficaç, que doni resposta a les necessitats de mobilitat i transport del nostre territori.