



COMUNICAT

AMB ELS CANVIS D'AMPLE... A TARRAGONA NO PERDEM EL TREN!

CAL EVITAR QUE L'OPERACIÓ "TERCER FIL" EMPITJORI ENCARA MÉS EL SERVEI FERROVIARI DE VIATGERS AL CAMP DE TARRAGONA

El Ministeri de Foment ha fet públics els seus plans per al Corredor del Mediterrani per a l'any 2015: conversió a ample europeu del tram Sagunt - Vandellòs, posada en funcionament de la variant Vandellòs - Vila-seca - Camp de Tarragona directament en ample europeu, instal·lació d'un tercer carril entre Vila-seca i Castellbisbal, i la desprogramació de l'estació de viatgers situada a la T-11, que deixarà la línia sense cap estació urbana al Camp de Tarragona.

La proposta té aspectes positius: s'opta per la via mixta passatgers/mercaderies entre Tarragona i València, abandonant el projecte faraònic d'alta velocitat i permet incrementar el volum de mercaderies transportades per ferrocarril mitjançant la connexió en ample europeu dels ports de la façana mediterrània.

No obstant, els plans del Ministeri han tingut en compte exclusivament els trens de mercaderies i posen en crisi la continuïtat del servei de passatgers Tortosa - Barcelona, que es desviarien per Perafort sense poder fer parades urbanes al Camp de Tarragona. Tarragona ciutat tindrà ample europeu per als trens de mercaderies, però no serà útil als passatgers, ja que el tercer fil estarà dirigit al Port de Barcelona i França i no a l'estació de Barcelona Sants. La PDF alerta de les grans incerteses del projecte actual i dels riscos que comporta per als passatgers del Camp de Tarragona:

- **Es perdrà el servei regional directe Tortosa - Tarragona ciutat - Barcelona**, ja que no hi haurà el mateix ample entre Tortosa i Tarragona ciutat (internacional) i entre Tarragona ciutat i Barcelona Sants (ibèric).
- **Es perdran els trens de viatgers de llarg recorregut que ara passen per Tarragona ciutat**, com l'Euromed, que seran desviats per l'estació de Perafort. Aleshores cap tren de llarg recorregut farà parada a l'àmbit central del Camp de Tarragona, ni tan sols els serveis del Corredor Mediterrani, ja que desprogramat l'estació de la T-11 i no s'ha previst cap estació alternativa.
- **El Camp de Tarragona seguirà sent l'única demarcació del corredor d'alta velocitat Madrid - Barcelona - Frontera Francesa que no connectarà els seus serveis amb les Rodalies**, ni disposa d'un servei AVANT cèntric.
- **S'afectarà el servei ferroviari actual i futur en el tram previst en tercer carril**. Cal recordar que el tram Tarragona - Sant Vicenç de Calders suporta ja un trànsit important de trens que es veurà afectat (retards, increments de temps de

recorregut, pèrdua de capacitat...) amb les obres i amb l'exploració del tercer carril.

- **L'eliminació de l'estació de la T-11 deixa les poblacions de Reus, Vila-seca, Salou i Cambrils (en conjunt, més de 200.000 habitants!) i a l'aeroport de Reus sense cap accés raonable a l'alta velocitat.** L'estació de Perafort resulta massa allunyada per a resultar atractiva per als usuaris, i a més no disposa de connexió amb els trens regionals i/o de rodalies.
- **Es manté el trànsit de mercaderies perilloses pels nuclis més poblats del territori, però no es presten serveis de rodalies per aquests mateixos nuclis.**

El Camp de Tarragona no pot perdre més serveis. Millor planificada, l'operació tercer fil podria comportar una millora real del servei ferroviari de viatgers Tarragona, a més de satisfer les legítimes demandes del Port de Tarragona i de les indústries químiques. Per aquest motiu, la PDF exigeix que la planificació ferroviària de Foment també tingui en compte el servei de viatgers, i que en comptes de perjudicar-lo el millori mitjançant les següents actuacions:

- **Inclusió de la connexió del tercer fil de la línia convencional amb la línia d'alta velocitat a l'Arboç** per a permetre el pas de trens de viatgers i no trencar la continuïtat dels serveis regionals i facilitar l'accés dels serveis d'alta velocitat i Avant a la zona urbana del Camp de Tarragona.
- **Reobertura de la línia Reus/Perafort-Roda en via única com a solució complementària per al trànsit de mercaderies** amb avantatges evidents en matèria de seguretat, vertebració territorial i d'impuls centres logístics existents: Terminal de Constantí. Aquesta línia permetria reduir la saturació del tram Sant Vicenç - Tarragona.
- **Resoldre l'accés urbà a l'alta velocitat de la Costa Daurada sud i Reus** mitjançant alguna de les següents alternatives: a) realització una nova estació, aquesta realment intermodal, en el punt de creuament de la via convencional Reus - Tarragona amb el Corredor Mediterrani al terme municipal de Vila-seca o b) prestació de servei regional en alta velocitat a les estacions de Vila-seca, Cambrils i Reus Bellisens (aquesta darrera, mitjançant la instal·lació de quatre quilòmetres complementaris de tercer carril en el tram des de Vila-seca).
- **Posta en marxa d'un servei de rodalies integral per al Camp de Tarragona i millora del servei de regionals**, amb renovació dels vehicles tal com s'ha fet a la línia de Girona. Integració urbana de la línia Tarragona - Vila-seca - Salou - Cambrils com a tren-tramvia en comptes del seu desmantellament.

Camp de Tarragona, abril de 2013

S'adjunten annexos

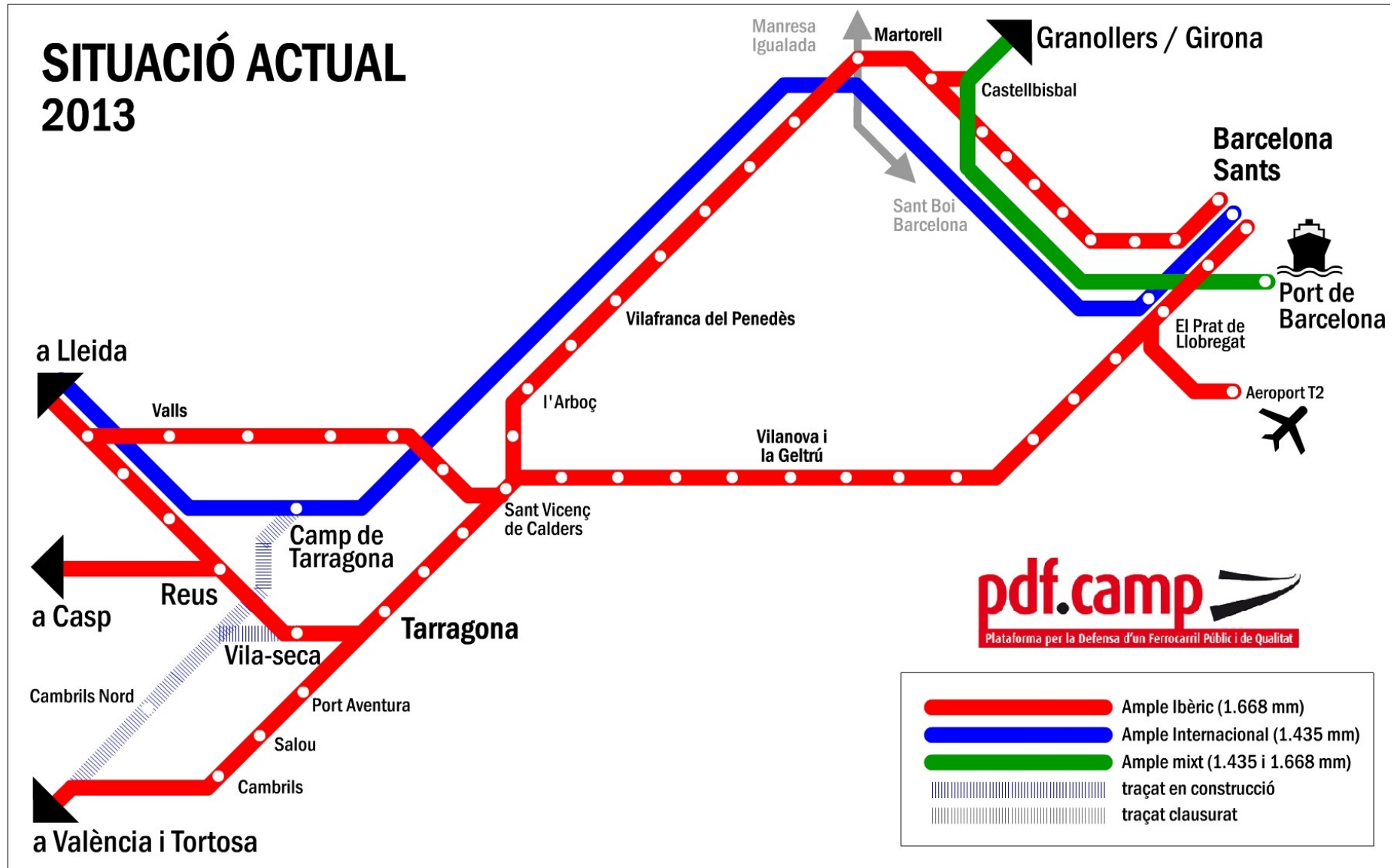
ANNEXOS

1. Estimació d'impactes sobre la pèrdua de circulacions de trens de viatgers per l'estació urbana de Tarragona, amb els plans actuals de Foment.

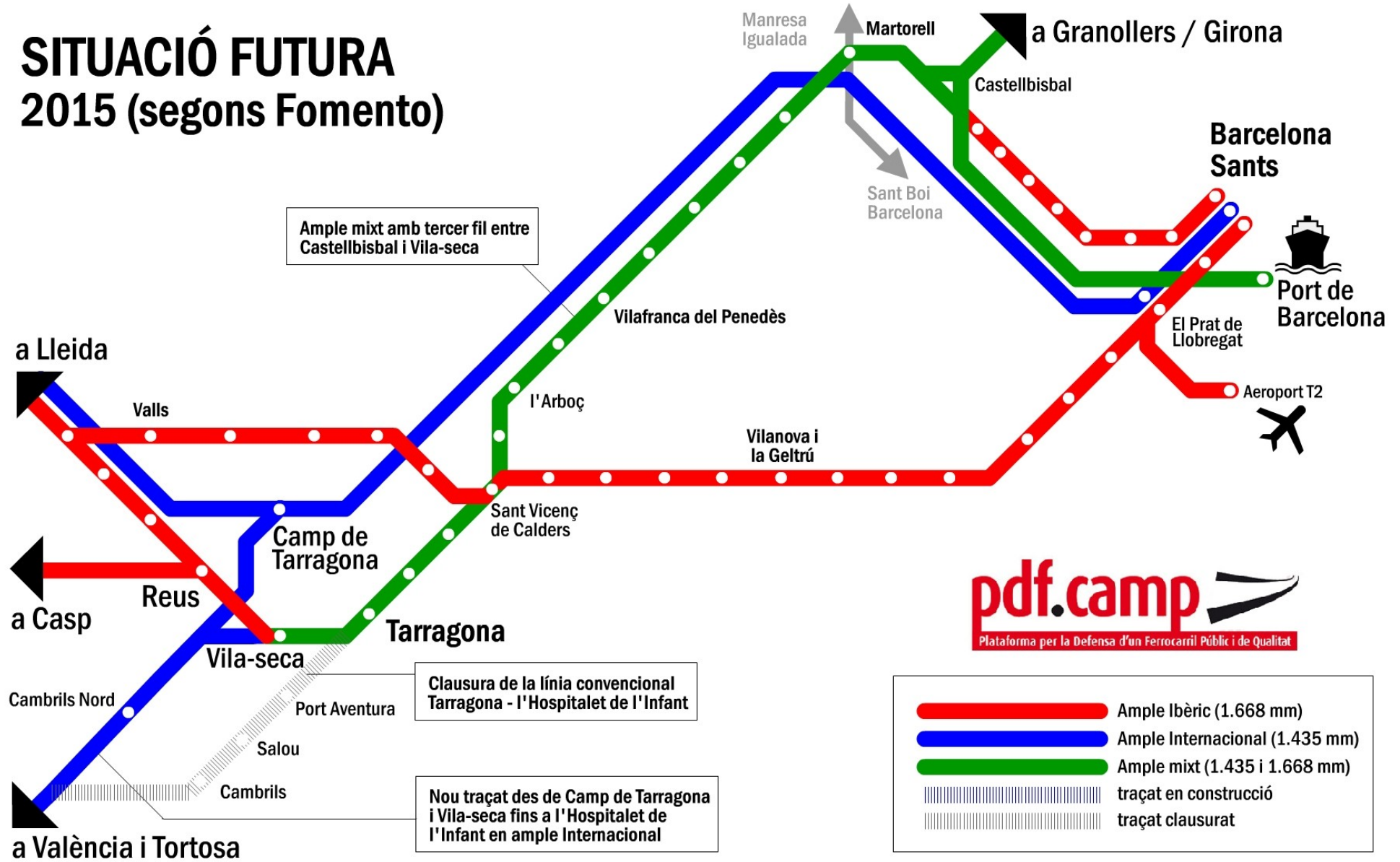
El projecte del "Tercer Fil" ferroviari, tal i com ha estat finalment redactat i sotmès a licitació pública, presenta com a principal novetat la migració del tram del Corredor entre Sagunt i Vilaseca a ample UIC o internacional exclusiu. La combinació d'aquest fet amb la inexistència d'una previsió de connexió en ample UIC entre Tarragona i Barcelona ens porta a la conclusió raonable que cap tren amb origen al sud de Vilaseca (Tortosa, Castello, València, Alacant, Múrcia) i amb destinació final a Barcelona podrà seguir passant per Tarragona i ho haurà de fer, forçosament, per l'enllaç del Corredor amb la línia d'Alta Velocitat Madrid - Barcelona entre Vilaseca i Perafort.

En termes numèrics, això implica que de les 38 circulacions diàries per sentit en un dia feiner entre Tarragona i Barcelona, un total de 23 deixaran de ser factibles amb el nou paradigma ferroviari. Això no es ni mes ni menys que el 60% de les circulacions actuals de l'estació de Tarragona. D'aquesta forma, per un costat pràcticament queda anul·lada l'activitat ferroviària de viatgers a la ciutat de Tarragona i, per l'altre la infraestructura queda a disposició dels serveis de mercaderies. La combinació dels serveis actuals de mercaderies, més la disponibilitat de capacitat per causa de les pèrdues de circulacions de viatgers més la major dimensió (750 metres) dels trens de mercaderies futurs ens indica que només s'arribarà a la situació actual del tram Tarragona - Sant Vicenç de Calders triplicant el volum de mercaderies en circulació pel tram, dada que ens indica quina que la nova infraestructura no tindrà, en cap cas, una durada "provisional".

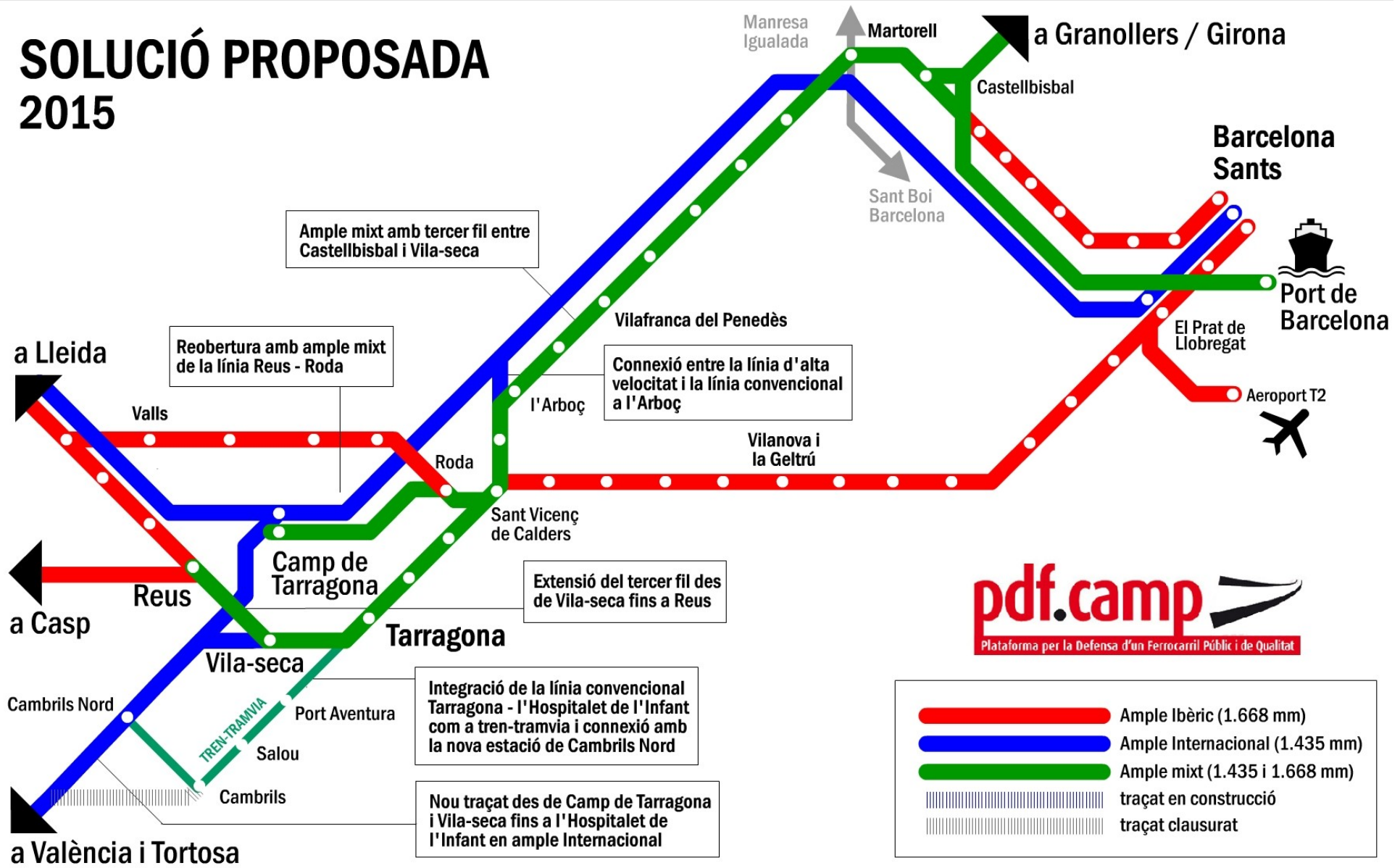
2. Plànols amb la situació actual, projecte del Ministeri de Foment i alternatives proposades per la PDF



SITUACIÓ FUTURA 2015 (segons Fomento)



SOLUCIÓ PROPOSADA 2015



pdf.camp
Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic i de Qualitat