

Tarragona, 6 de setembre de 2024

## La PTP celebra l'acord per impulsar el TramCamp però lamenta la implantació de bateries al projecte



*El Trambahia, entre Cadis i Chiclana, passant pel centre de San Fernando, amb una catenària absolutament discreta*

***La implantació de bateries al TramCamp incrementa el cost i el pes dels vehicles innecessàriament, fent-los menys eficients i reduint-los l'autonomia de circulació.***

***Apostem per un tramvia connectat de forma permanent a la xarxa elèctrica, ja sigui amb catenària o amb alimentació pel sòl (com a la Diagonal de Barcelona), per sostenibilitat, fiabilitat i economia.***

***Prescindir de la catenària és un caprici estètic que hauria de ser sufragat exclusivament pels Ajuntaments que ho sol·licitin, atès que no hi ha cap element arquitectònic incompatible amb la discreta catenària d'un tramvia convencional.***

El passat 4 de setembre de 2024, la Consellera de Territori, Sílvia Paneque, va anunciar el desitjat acord amb els Ajuntaments de Cambrils, Salou i Vila-seca per tirar endavant la fase 1 del TramCamp, l'estudi informatiu de la qual s'havia exposat a informació pública el primer semestre de 2023.

**Les al·legacions de la PTP i PDF.CAMP no han estat ateses.**

Malauradament, en la concreció de l'anunci hem vist com els pactes polítics amb els Ajuntaments han agafat prioritat respecte als aspectes tècnics del projecte i que ja havien assenyalat les entitats. .

La PTP i la PDF.Camp havien participat activament en la redacció d'al·legacions per fer del TramCamp un sistema de transport efectiu i fiable, com ho és el Metro a Barcelona, per aconseguir relligar els tres nuclis més poblats de l'àrea central del Camp de Tarragona: Tarragona, Reus i els nuclis de costa Salou-Cambrils amb rötula a Vila-seca.

Un dels aspectes que més preocupava era l'alimentació elèctrica del sistema, la dotació de via doble completa i evitar pèrdues de velocitat mitjana excessives al llarg del recorregut, qüestions que lluny de ser purs aspectes tècnics tenen grans implicacions en la funcionalitat del futur servei

A falta d'una informació de retorn de les al·legacions per part de la Generalitat, **hem estat assabentats per premsa que el TramCamp disposarà d'un quilòmetre de vies sense catenària -ni alimentació pel sòl-** a cada municipi del Camp de Tarragona; és a dir, la fase 1 del TramCamp tindrà 3 dels 14 km de recorregut sense alimentació elèctrica directa. Ens preocupa la lleugeresa amb la què es dóna a entendre que un tramvia amb bateries compleix la mateixa funció que un amb alimentació elèctrica directa, ja sigui per catenària o per tercer carril pel sòl. A la següent infografia es donen alguns motius en favor de l'electricitat directa (en blau):

## SÍ AL TRAMCAMP. Què aporten els sistemes ferroviaris?

**GUITATGE FERROVIARI** ✓ ✗

**ELECTRICITAT DIRECTA, SENSE BATERIES** ✓ ✗

- 1 MENOR CONSUM ENERGÈTIC PER PLAÇA**
  - ✗ Amb els vehicles d'hidrogen o bateria ja no cal el tramvia!
  - ✓ La bateria, la pila d'hidrogen o el dièsel són fonts d'energia, i s'apliquen tant a modes viaris com ferroviaris.
  - ✓ El ferrocarril estalvia energia gràcies al baix fregament rodacarril i per la seva gran capacitat.
- 2 L'ELECTRIFICACIÓ MÉS SOSTENIBLE**
  - ✗ Per descarbonitzar el transport l'hidrogen és la millor opció!
  - ✓ L'ús de la pila d'hidrogen requereix molta més energia que la bateria o l'electricitat directa.
  - ✓ Connectar-se a una catenària o 3r rail és més sostenible: els vehicles no s'han de sobrecarregar amb pesades bateries.
- 3 ACCESSIBILITAT SENSE RAMPES**
  - ✓ El guiatge redueix el gap vehicle-andana. No calen rampes.
  - ✓ Amb catenària o 3r rail, l'energia de la frenada es pot recuperar per a altres consumidors.
  - ✓ No s'empren materials contaminants ni escassos (p.ex liti).
  - ✓ Els trens i tramvies no tenen problemes d'autonomia.
- 4 MÀXIMA CAPACITAT DE TRANSPORT**
  - ✗ El "megabús" o "trambús" ofereix una capacitat similar!
  - ✓ El tren és el mode amb més capacitat i supera de llarg els límits de la carretera (bus 24 m. de llarg).
  - ✓ Pot formar trens dobles i adaptar-se a demandes canviants.
  - ✓ Més amplada interior (rodes més petites)
- 5 RAPIDESA EN CONDICIONS SEGURES**
  - ✗ El tren és una antiqualla, existeixen guiatges alternatius.
  - ✓ Metros i tramvies estan en expansió a tot el món.
  - ✓ El guiatge ferroviari no té límits per capacitat o velocitat, com el guiatge òptic del bus, i presenta les millors ràtios de seguretat.
  - ✓ Gàlib estret
- 6 MÀXIMA DURABILITAT**
  - ✗ Amb menys inversió podem aconseguir iguals resultats!
  - ✓ L'elevada inversió inicial es compensa amb uns costos operatius baixos tot i créixer la demanda.
  - ✓ Els vehicles i la infraestructura doblen la vida útil de la carretera.
  - ✓ Tecnologia fiable.

pdf.camp + informació a [Transportpublic.org](http://Transportpublic.org) i [pdfcamp.org](http://pdfcamp.org)

L'experiència de l'operació d'autobusos elèctrics està demostrant un increment significatiu del pes respecte a la tara normal dels vehicles, no només pel pes de les piles o bateries, sinó pel reforç de l'estructura necessària per suportar-les. Per exemple un autobús articulat de 18 metres purament elèctric pesa 3000 kg més que un d'híbrid. Pel que fa la durabilitat de les bateries dels autobusos, són aproximadament de la meitat que la vida útil dels autobusos. Tenint en compte el recanvi de les bateries a la meitat de la vida útil dels vehicles, els autobusos elèctrics costen aproximadament el doble que els autobusos híbrids equivalents. L'electrificació del transport per carretera passa

generalment per les bateries, mentre que en els sistemes ferroviaris el sistema més eficaç és l'alimentació energètica per catenària.

També cal recordar, que **el model de tramvia dissenyat per al Camp de Tarragona no té precedents amb bateries**, i ja es va declarar desert el primer concurs d'FGC per a l'adjudicació del material mòbil al juliol de l'any 2023. En aquest cas, **la PTP torna a reclamar a la Generalitat tenir un sol estàndard tècnic de tramvies a Catalunya**, com ha aconseguit el País Valencià amb les xarxes d'Alacant i València, i que posi d'acord l'ATM de l'Àrea de Barcelona amb FGC.

En aquesta coordinació cal donar la rellevància que pertoca a l'ATM del Camp de Tarragona i fer més contrapès tècnic a les decisions polítiques, l'equilibri d'ambdues visions és clau en un projecte d'aquestes característiques.

A més dels esmentats motius tècnics, **ens preocupa el missatge que s'està donant a la població, donant a entendre que la catenària no permet la integració urbana dels tramvies**, generant un greuge comparatiu amb els barris que sí en disposaran. **La catenària del tramvia és lleugera i discreta, s'ancora directament a les façanes o els fanals dels carrers, i forma part del paisatge urbà de la immensa majoria de sistemes tramviaris del món, inclosos centres urbans protegits per la UNESCO, com el de Viena**, on el tramvia passa per davant de la façana de la seva famosa òpera. No hem trobat cap element arquitectònic o paisatgístic del traçat de la fase 1 del TramCamp que exigeixi prescindir de la catenària i justifiqui la conseqüent pèrdua de prestacions i increment de costos. **La catenària, com a part indestruïble de la majoria de tramvies del món, ha de formar part del desenvolupament d'aquest transport públic plenament integrat**, d'alta capacitat i seguretat, i transformador de la mobilitat sota un model de sostenibilitat i eficiència.

Tampoc **no resulta explicable que un Ajuntament pugui exigir aquest sobrecost a la Generalitat sense participar del seu finançament, com ha fet l'Ajuntament de Barcelona per prescindir de la catenària al tram Glòries - Verdaguer del TramBesòs**.

## **L'Alcalde de Salou, Pere Granados, una vegada més, s'enroca en decisions que perjudiquen el transport públic ferroviari del Camp de Tarragona**

Malauradament hem de lamentar, una vegada més, que les polítiques impulsades pel batlle de Salou no només perjudiquen la mobilitat del seu propi municipi sinó també al conjunt del nostre sistema de transport públic. Sota una concepció ferroviària absolutament esbiaixada, en plena crisi climàtica, va aconseguir suprimir un dels serveis regionals amb més passatgers de Catalunya al mateix temps que seguia impulsant un ramal de la xarxa d'alta velocitat a l'estació de Port Aventura, de dubtosa rendibilitat

- **Des dels anys 90, l'Alcaldia de Salou ha impulsat la desaparició del servei ferroviari al centre del municipi**, arrossegant Cambrils i altres municipis en la seva actuació. Davant dels problemes de permeabilitat de l'antiga traça ferroviària, i de perillositat d'alguns passos a nivell, van descartar totes les alternatives plantejades per l'Aleshores Renfe:
  - Van descartar soterrar el pas a nivell
  - Van descartar una variant propera al nucli urbà, amb estació pròpia tangent al casc antic
  - Un cop decidida la variant, van descartar tallar la línia a prop del casc antic fent una parada davant l'hotel Regina, decidint que l'única estació de Salou seria la de Port Aventura, que només serveix per anar al parc temàtic.
- L'any 2020 es consagra la supressió del servei ferroviari al centre del municipi, novament **havent descartat opcions per mantenir i modernitzar aquest servei públic tan utilitzat per la població** i perjudicant la mobilitat de milers de ciutadans i visitants del corredor de la costa:

- Van descartar l'ús de la línia vella per trens exclusivament de Rodalies, una vegada desviats els trens de mercaderies i de llarga distància, que són els que ocasionaven problemes als passos a nivell.
- **Van descartar la migració progressiva de la línia antiga de tren a tren-tramvia**, a l'estil de la línia Alacant - Benidorm, que és tot un èxit. Aquesta decisió ha encarrit decisivament tot el projecte, i ha impedit l'accés a Tarragona en la primera fase.
- **Van imposar un model ferroviari que perjudica el Camp de Tarragona: on abans havia una línia R16 Barcelona-Port Aventura-Tortosa, que era un èxit de públic, ara hi ha dues**, de demandes molt desiguals, R16 Barcelona-Tortosa i R17 Barcelona-Port Aventura, **que a més consumeixen més solcs d'entrada a Barcelona dificultant que la línia de Tortosa i la de Reus - Móra / Lleida es puguin beneficiar d'un increment de freqüències a futur.**
- Després d'anys de no inversió en la línia, van aconseguir arrencar inversions per part d'Adif en el desmantellament de la línia de la costa i en la remodelació de l'estació de Port Aventura, i el que resulta més paradoxal, amb fons NEXT generation.
- En l'actualitat, han exigit tot tipus de demandes que afebleixen el projecte original del TramCamp al pas pel municipi, com la desaparició de la catenària, que ocupa aquest comunicat, o intents per a què el TramCamp no tingués via doble, o fins i tot per a què prescindís dels carrils (!)...

Per totes aquestes raons demanem a les institucions competents en matèria ferroviària, que tot i essent sensibles amb les demandes locals, no perdin mai de vista la lògica supramunicipal, el servei a la ciutadania, i els criteris tècnics de projectes com el TramCamp.

Si la desaparició de la catenària del projecte és l'escull insalvable per a què l'Alcalde de Salou deixi passar el TramCamp, sol·licitem:

- 1) **que els trams sense catenària siguin dotats d'alimentació elèctrica pel sòl**, aconseguint plena autonomia i la lleugeresa per als tramvies. A més s'ha de fer un sol model tramviària per a tota Catalunya, afavorint la compra conjunta de material mòbil i l'intercanvi, si s'escau, d'unitats entre Barcelona i Tarragona.
- 2) **que els Ajuntaments participin del finançament de les alternatives a la catenària**, opcions que són subjectives i de caire estètic, com ha fet la ciutat de Barcelona al tram Glòries - Verdaguer de la Diagonal.





*El Trambesòs fent proves a la Diagonal de Barcelona, entre Glòries i Verdaguers, sense catenària i captant l'energia del terra de forma totalment segura*