

Camp de Tarragona, 11 d'abril de 2025

L'alcalde de Tarragona contra l'estació intermodal: seria un tret al peu, un altre al territori.



Mapa ferroviari del Camp amb l'Intermodal i l'Horta Gran. Font: Diari de Tarragona.

El trencament del consens sobre l'estació intermodal del Camp de Tarragona posa en perill una inversió que està encarrilada i que millora l'accés al servei ferroviari a tota l'àrea del Camp.

L'alternativa plantejada per Tarragona (l'Horta Gran) resulta incerta per la seva major complexitat tècnica, cost econòmic, horitzó temporal, necessitats de nous traçats, increments de trajecte i de temps de recorregut. A més aquesta opció no compta amb consens territorial, té una pitjor accessibilitat a les poblacions de costa i l'interior i un pitjor accés a l'aeroport. Tampoc no aconsegueix l'objectiu d'aconseguir una estació urbana per a Tarragona.

La millora del servei ferroviari a la ciutat de Tarragona no passa per megaprojectes a trenta anys vista, sinó per l'increment i la millora del servei convencional, la integració visual de la línia de costa, la millora de les connexions amb les estacions de llarg recorregut existents i el desenvolupament del transport públic urbà i metropolità en tots els seus modes.

L'actitud del consistori tarragoní deixa una vegada més l'àrea del Camp sense articulació institucional conjunta i reobre la dinàmica de batalletes de campanar que en matèria ferroviària ja hem pagat molt cara.

Un gir de guió que posa en perill una estació factible a curt termini

Des de la PTP i la PDF assistim amb estupefacció al gir de guió sobre l'estació intermodal que s'ha de construir al punt d'intersecció de la línia Tarragona – Reus amb el Corredor del Mediterrani. Cal remarcar que la solució de l'estació intermodal a Vila-seca va ser fruit d'un consens llargament treballat amb totes les parts, amb un Estudi Informatiu ja aprovat provisionalment. Ara, en canvi, l'alcaldia de Tarragona se'n desmarca i ho contraposa innecessàriament a la seva proposta.

Les nostres entitats hem defensat aquesta ubicació pels següents aspectes objectius:

- La ubicació al punt d'intersecció de les dues línies existents facilita la intermodalitat entre el ferrocarril convencional i el de velocitat alta. També permet una connexió raonable amb l'aeroport.
- La seva situació permet un accés en un temps raonable als municipis més generadors de mobilitat, i preveu ja un enllaç amb el tramvia en fase de licitació. Sense ser una estació urbana, pot millorar sensiblement l'accés al servei ferroviari dels barris de Ponent de Tarragona, de la Costa Daurada i de Reus. Estacions amb situacions i dissenys similars (Valence a França per exemple) han estat un cas clar d'èxit d'explotació.
- La seva tramitació i construcció resulta relativament senzilla, i el seu cost moderat, ja que no cal construir cap nou tram de via, sense requerir la perllongada tramitació i l'elevat cost que suposa qualsevol nou traçat.

Ens preocupa que el trencament del consens existent sobre aquesta estació, un cop la seva tramitació ja està iniciada, posi en perill la possibilitat real de disposar en un termini raonable d'una nova estació. Concretament, aquesta està previst que porti intermodalitat entre tren convencional i de velocitat alta, tramvia, autobusos urbans i interurbans, aeroport i a més és de fàcil accés des de tota la part sud del Camp de Tarragona.

Recordem que l'aprovació provisional l'Estudi Informatiu de l'estació intermodal, per part del Ministeri, va ser el 5 de febrer de 2024. La PTP [vam presentar-hi al·legacions](#) en les quals vam expressar l'encert pel que fa a la ubicació i hi proposàvem diverses millores, avui en dia pendents de respondre.

La incertesa de l'Horta Gran

L'alternativa proposada unilateralment per l'Ajuntament de Tarragona d'una nova estació a l'Horta Gran és d'una gran complexitat tècnica i d'un elevadíssim cost econòmic. En el més favorable dels escenaris, i suposant que es disposa de totes les complicitats necessàries, la creació d'un nou eix ferroviari (planificació, tramitació administrativa, construcció i posada en marxa) requereix un període en cap cas menor a vint anys. Tot això per disposar d'una estació més propera a Tarragona, però no dins del seu continu urbà, amb pitjor connectivitat amb els municipis de costa i d'interior, amb pitjor connexió amb l'aeroport i deslligada de l'eix del transport públic que estem construint (Tramcamp). Encara més preocupant: la seva operació allargaria el trajecte Barcelona-València actual, amb major temps de recorregut, essent més que probable que apareguin resistències dels planificadors amb visió estatal i dels operadors interessats en els serveis directes entre les dues ciutats. Si a això hi afegim que per la seva concepció i posada en escena és difícil que compti amb consens territorial, el Ministeri podria dir que estudiaran aquesta opció per acabar no fent res.

La millora del servei ferroviari a la ciutat de Tarragona

Tarragona no s'ha beneficiat de la construcció de l'alta velocitat com sí que ho han fet altres ciutats. Això ha estat tant per motius externs (trajecte de la primera línia), com per baralles entre municipis (debat estació al nord o al sud de l'aeroport), i fins i tot per decisió pròpia: l'Ajuntament de Tarragona es va oposar a què la instal·lació del tercer rail per mercaderies inclogués un enllaç al nord de Tarragona, que hagués permès trens passants d'alta velocitat per l'estació urbana de la ciutat.

Però aquest historial de greuges certs ha de servir precisament per prendre posicionaments que permetin una millora clara i progressiva del servei, i que tinguin en compte la situació actual de l'estructura i les inversions ferroviàries. Qualsevol altra actitud està condemnada a perpetuar la frustració i el victimisme.

Les obres de l'alta velocitat i del corredor del Mediterrani ja han passat, i ara qualsevol plantejament no es considerarà com d'interès general, sinó com a reivindicació local. La disponibilitat de recursos per a l'alta velocitat ja no és gairebé infinita sinó que s'està replantejant la racionalitat de l'esforç econòmic fet. El nivell actual de saturació de la línia d'alta velocitat a Barcelona fa difícil pensar en una utilització intensiva per al trànsit regional. Tot això juga en contra de l'execució de l'alternativa de l'Horta i de la seva funcionalitat. Per contra, la millora real i en un termini raonable del transport públic a la ciutat de Tarragona passa per:

- La millora del servei convencional de ferrocarril: seguiment i exigència en les actuacions que han de permetre la seva millora i increment de la fiabilitat: quadruplicació de l'entrada a Barcelona, nous túnels del Garraf, execució correcta de les obres sense generar nous colls d'ampolla (canviador de la Canonja a les dues vies, salt de moltó a la bifurcació de la Feredat...), punt d'estacionament de trens que eviti vandalisme, millors horaris, renovació de flotes....
- Integració visual i permeabilització de la línia existent. Estudi realista de solucions per al trànsit de mercaderies
- Construcció del Tramcamp
- Millora de la connectivitat amb transport públic i amb vehicle privat amb les estacions d'alta velocitat existents.
- Creació d'un sistema d'autobús metropolità d'altres prestacions. Millora del bus urbà.

.... i, naturalment, per la posada en marxa com més aviat millor de l'estació intermodal a l'emplaçament previst.

El Camp de Tarragona, sense articulació institucional

L'actitud del consistori tarragoní deixa una vegada més l'àrea del Camp sense articulació institucional conjunta i reobre la dinàmica de batalletes de campanar (l'estació és meva i no teva) que en matèria ferroviària ja hem pagat molt cara. Una vegada més, ens trobaríem davant del perill que el Ministeri paralitzés la tramitació en curs (la qual ja va prou endarrerida), que no es faci res i continuem vint anys més parlant d'infraestructures miraculoses que ens ho solucionaran tot, mentre no executem aquelles accions raonables que, sense ser ideals, ens permetrien millorar el servei a curt termini a tota l'àrea del Camp de Tarragona, inclosos els barris de ponent de Tarragona, sense perjudicar la resta de ciutats.