



LA INCIDÈNCIA DEL TAV A LES COMARQUES DE TARRAGONA

Introducció

La Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA), ja va advertir, en un observatori publicat a l'any 2005: Estratègies d'actuació vers l'arribada del tren d'alta velocitat a les comarques de Tarragona, que l'operador responsable de desenvolupar les obres de la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), havia apostat per convertir a l'estació ferroviària localitzada als municipis de La Secuita i Perafort en la centralitat cabdal del sistema ferroviari del Camp de Tarragona, almenys pel que feia al transport ferroviari de passatgers de llarg recorregut.

La caracterització d'aquesta nova infraestructura:

- Estació de grans dimensions; superfície de 54.100 metres quadrats.
- Elevades prestacions, serveis i funcionalitat; vuit vies d'ample UIC, quatre passants i quatre d'apartat amb dues andanes de 400 metres de longitud

- Condició plenament intermodal: ferrocarril – carretera; aparcament amb una capacitat de més de 600 vehicles, connectat directament amb el vestíbul.
- Cost d'execució, amb una inversió superior als 27,5 milions d'euros.

Evidenciava amb claredat la importància d'aquesta centralitat ferroviària.

De la mateixa manera, les publicacions més importants en matèria ferroviària i vinculades a l'ADIF, també recollien el fet de considerar a l'Estació de Camp de Tarragona en clau de volta de la mobilitat ferroviària de llarg recorregut i altes prestacions: Fundación de las Ferrocarriles Espanyoles (FFE), Via Libre, i la publicació de l'ADIF, anomenada Lineas.

Finalment, la mateixa denominació de la nova infraestructura ferroviària: Estació del Camp de Tarragona, resulta prou determinant.

Mobilitat ferroviària: el paper de la nova estació (nova xarxa d'altres prestacions) vers a la ja existent

En aquesta línia i pel que fa específicament a la mobilitat ferroviària, de llarg recorregut i altes prestacions, els criteris d'explotació d'altres estacions ferroviàries d'alta velocitat existents a Espanya, no s'allunya gaire del que ja s'està evidenciant a la nova estació de Camp de Tarragona, que resta localitzada a uns vuit quilòmetres del nucli urbà de Tarragona.

En aquesta línia de raonament, cal no oblidar que un nombre cada cop més significatiu d'estacions d'altres prestacions arreu, es troben creixentment allunyades dels nuclis urbans: entre tres i vuit quilòmetres, a fi i efecte d'optimitzar els nous traçats de les variants

ferroviàries, sobre els àmbits urbanitzats de les grans ciutats i / o conurbacions.

La localització de l'estació ferroviària neuràlgica de Camp de Tarragona a La Secuita i Perafort, tot convertint les actuals ubicades als nuclis urbans de Reus i de Tarragona en tributàries de la primera, restant plenament funcionals per donar suport als tràfics d'abast local: futura xarxa de rodalies del Camp o regionals / mitja distància de prestacions ordinàries, està provocant un canvi substancial en les prestacions ferroviàries de llarg recorregut.

En aquest sentit, i analitzat l'evolució històrica de la implantació de les línies d'alta velocitat, i el seu impacte sobre la xarxa convencional ja existent, la sistemàtica de presa de decisions per part dels operadors ferroviaris: a Espanya RENFE, ha estat senzilla però recurrent:

1. Desaparició dels combois de llarg recorregut de les línies convencionals.
2. Localització de nous serveis de llarg recorregut a la nova línia d'altas prestacions, de major qualitat però, a la vegada, amb un preu més alt del bitllet.
3. Modificació radical dels horaris, que passen a adaptar-se a uns temps de viatge més curts però, també, determinats comercialment pels punts d'origen i de destinació.

Aquest esquema ha estat fidelment seguit en el procés de posada en marxa de la LAV Madrid – Sevilla, on van desaparèixer tots els serveis de llarg recorregut de la línia convencional (línia de Despeñaperros) i on més de 300.000 persones van restar afectades: àrea Linares – Baeza – Ubeda i Jaen.

De la mateixa manera, l'entrada en servei de la LAV Madrid – Zaragoza, va provocar que la pràctica totalitat dels serveis de llarg recorregut abandonessin la línia d'ample ibèric que connecta les dos ciutats. En aquest sentit, cal no oblidar que només empen la l'esmentada línia convencional alguns trens expressos (nocturns), de prestacions i de qualitat força limitada.

Finalment, i pel que fa a la LAV Madrid – Zaragoza – Barcelona, la introducció d'aquests nous criteris d'explotació no només ha provocat la desaparició de tots els trens de llarg recorregut que empraven la xarxa convencional, entre Barcelona i Madrid, travessant Reus i Tarragona i, per tant, disposant de parada comercial a les seves respectives estacions ferroviàries, si no la d'altres combois amb altres destinacions, com Galícia i, més recentment, al País Basc.

En resum, l'optimització de la xarxa ferroviària, des d'una perspectiva global, esperona a que totes les relacions de llarg recorregut, independentment de la seva destinació, emprin les línies d'altres prestacions, a fi i efecte de millorar els temps de viatge, confort en la marxa i, des d'una perspectiva econòmica, rendibilitzar la nova infraestructura, alliberant a la ja existent, per a que aquesta darrera pugui acollir nous tràfics de tipus convencional: rodalies, regionals o mercaderies.

És prou evident, des d'aquesta perspectiva, que CEPTA ja va albirar en el seu moment, i que s'ha anat concretant progressivament, que les estacions de Reus i Tarragona estan perdent tots els serveis de llarg recorregut d'importància.

De fet, la presència de circulacions de llarg recorregut a l'estació de Reus és gairebé testimonial, amb la permanència d'algunes combois nocturns de baixes prestacions.

Tanmateix, i pel que fa a l'estació de Tarragona, la pèrdua de relacions de llarg recorregut no s'atura aquí. Així, i amb la posada en marxa de l'enllaç del Corredor del Mediterrani amb la LAV Madrid – Barcelona – frontera, amb tota seguretat, els trens d'altres prestacions amb destinació València, Alacant, Murcia i sud d'Espanya: Euromed, Arco, Altaria, etc., disposaran de parada comercial a l'Estació de Camp de Tarragona, i no a l'actual estació de Tarragona, a fi i efecte d'aprofitar les infraestructures existents i, com ja s'ha posat de manifest, alliberar a la xarxa convencional, en benefici dels tràfics d'abast més local.

L'accés a l'estació de Camp de Tarragona: consideracions generals

Per les raons exposades, l'accés a l'estació de Camp de Tarragona esdevé en un factor essencial a millorar.

En aquesta línia, cal tenir en compte que l'accés a aquesta estació s'ha de realitzar emprant el transport públic o privat per carretera, la qual cosa suposa carregar un sistema viari que, a àmbits propers, com els municipis de El Morell, Constantí o Tarragona, ja resta notablement congestionat, sobre tot els dies laborals.

La fluïdesa d'aquest sistema només es podrà aconseguir amb la posada en servei de la futura autovia Tarragona – Valls – Montblanc i, paral·lelament, amb unes bones connexions d'aquesta via d'altres prestacions amb la xarxa de carreteres existent a la zona, tot tenint en compte que aquesta també resta pendent de millores apreciables.

Adicionalment, cal palesar que l'àrea del Baix Camp resta relativament apartada de la nova estació ferroviària d'altres prestacions, atès que els accessos viaris no estan ben resolta.

Concretament, l'accés des de Reus és força complex i pot superar els 30 minuts.

Per tant, i tenint en compte aquesta situació, la resolució dels accessos a l'estació de Camp de Tarragona, esdevé en una consideració prioritària, a fi i efecte de mantenir els nivells d'accessibilitat del transport ferroviari.

L'accés a l'estació de Camp de Tarragona: propostes específiques de millora

D'acord amb l'exposat suara, cal emfatitzar en la necessitat d'adoptar mesures per a millorar urgentment l'accés a l'Estació de Camp de Tarragona.

Així, i des de CEPTA es considera oportú proposar:

- Accelerar al màxim l'execució de l'autovia Tarragona – Valls – Montblanc (A-27), com a clau de volta de la mobilitat viària de la zona, i element essencial per articular una xarxa secundària eficient, que garanteixi l'accés a l'estació, mitjançant un sistema acceptable en termes d'accessibilitat, des de l'Alt Camp, el Baix Camp, la Conca de Barberà i, òbviament, el Tarragonès.
- Accelerar, un cop recollida al projecte de Pla Territorial del Camp de Tarragona, la millora de la carretera Reus- Constantí YV-72111, i la seva eventual conversió en autovia, en el context del desenvolupament integral de l'anomenada alternativa B: eix Reus – Perafort – Torredembarra.
- Connectar a Tarragona i Valls, amb l'estació de Camp de Tarragona, de formà directa, amb una via segregada per al transport públic per carretera, aprofitant el traçat de la carretera nacional N-240 i d'altres. En aquesta línia, aquesta via segregada hauria de disposar d'un traçat que abastes, pel sud, al

barri de Sant Pere i Sant Pau (Tarragona), a Sant Salvador (Tarragona), Pallaresos i l'estació de Camp de Tarragona, a fi i efecte de disposar d'una considerable massa crítica de viatgers.

Aquesta plataforma segregada, és prou evident, no només donaria suport a les connexions directes amb l'estació de referència, si no a tot el transport públic, amb un major nombre de parades comercials, entre Tarragona – l'estació de Camp de Tarragona i Valls.

Finalment, aquesta plataforma segregada, també possibilitaria la connexió directa de Valls amb l'estació de Camp de Tarragona.

Addicionalment, la implementació d'aquesta proposta obriria la possibilitat de disposar d'una plataforma física necessària per a construir, si s'escau, i en un futur, el TRAMCAMP, quan els volums de tràfic de passatgers entre els diferents punts contemplats, ho justifiquessin.