

ICV-EUiA i PDF.Camp presenten la seva proposta de mobilitat per al territori

Josep Maria Llauredó 30 de gener de 2010

La Plataforma en Defensa del Ferrocarril al Camp de Tarragona ha col·laborat en una xerrada amb ICV-EUiA en què s'ha apostat per aprofitar bé les infraestructures existents, potenciar-les i anar millorant-les mica en mica. La controvèrsia més gran és amb el lligam que caldrà establir entre la via tradicional de Tarragona-Sant Vicenç de Calders i la de l'alta velocitat que uneix La Secuita/Perafort amb Barcelona, ja que hi ha dues propostes sobre la taula: canviador a l'Arboç o bé una tram nou entre la Pobla de Montornès i Tamarit.

Davant d'una vintena de persones a la sala d'actes del Museu d'Art Modern de Tarragona, diversos membres de la PDF.Camp i d'ICV-EUiA han pronunciat la seva proposta de mobilitat i han informat sobre com està la situació actual tant pel que al Pla Territorial Parcial i al Pacte Nacional per a les Infraestructures com a d'altres propostes de plataformes ciutadanes.

Arga Sentís ha iniciat l'exposició descrivint les necessitats del territori i ha fet la primera de les incomptables al·lusions a l'associació tarragonina 'Mou-te per Tarragona' tot dient que el Camp de Tarragona "no és el puto Camp". A ella l'ha seguida un membre de la PDF.Camp, Carlos Montejano, que ha fet una mínima presentació de la plataforma i de la feina que ha estat realitzant fins ara contra la privatització del transport públic. Ell també ha tingut clara la visió territorial més àmplia ja que "la mobilitat no es pot limitar a un sol municipi".

Tot i afirmar que "tenim el mapa més ratllat del planeta", Daniel Pi, diputat reusenc d'ICV, ha dit més d'un cop que cal lligar les vies actuals per acondicionar el territori però sense arribar a "trinxa" el territori. Així, ICV-EUiA aposta per aprofitar les infraestructures existents per millorar el servei tot aplicant diverses actuacions poc costoses que afectin directament els usuaris, en comptes del tren d'alta velocitat, i per la interconnectivitat de tots els serveis (tant de ferrocarril com d'autobús) mitjançant la rodalització de les vides i les intermodals.

També s'ha esmentat la possibilitat, a llarg termini, de fer estacions descentralitzades als dos grans municipis del Camp, i és que la idea seria fer-ne una Bellisens i una altra a Llevant, així com, en un futur més llunyà, fer-ne a Torres Cavades, la Plaça Imperial Tàrraco, les Gavarres i a d'altres indrets de la ciutat. A banda, però, troben útil que la línia Reus-Roda de Barà es reobri descarregant les actuals vies que passen pels centres urbans amb mercaderies perilloses i abastint, així, la zona del Baix Gaià.

TramCamp

Sense esmentar en cap moment Valls, la primera fase de l'aplicació d'aquest projecte comptaria amb l'aprofitament de les vies del litoral que quedarien abandonades per l'existència de noves vies que lligaran el Camp de Tarragona amb el País Valencià. Cambrils, Salou i Vila-seca formarien part del primer tram, que lligaria amb el de Reus-Tarragona. Precisament el camí entre Salou i Tarragona Pi, considera que podria accelerar "a uns 80 o 90 km/h" reduint així el temps del trajecte. La finalitat més important de la nova infraestructura, però, és connectar els barris de Ponent amb Reus i els barris del sud de Reus amb Tarragona a causa de la distància entre aquests i les seves respectives estacions centrals ferroviàries.

TAV

Pel que fa a l'alta velocitat, ICV-EUiA aposta per seguir amb l'ample ibèric ja que aplicar l'europeu (proposta del Mou-te) suposaria, segons ells, o bé haver de duplicar les vies o bé reduir-ne la utilitat. D'altra banda, han confessat que l'existència de la intermodal i de l'estació del Camp farà que els combois vinguts del País Valencià siguin menys els que s'aturin a Tarragona a no ser que la demanda provoqui que es desviïn al punt on hi ha previst abans del canvi de vies per passar cap a la via d'ample europeu cap a Barcelona. Els que sí que la ciutat perdrà en principi seran els trens que vénen del País Basc, que, de la mateixa manera que els del sud, dependrà de la demanda i de la pressió perquè acabin passant per Tarragona. Segons Pi, la connexió "és viable".

En referència a l'enllaç de Tarragona altre cop amb la via d'alta velocitat cap a Barcelona, hi ha dues propostes: l'Arboç o bé la Pobla de Montornès. La primera, abastiria la zona del Baix Penedès i no deixaria abandonades les estacions d'Altafulla-Tamarit i de Torredembarra. La segona, presumiblement més ràpida, dibuixaria un nou tram des de la Pobla de Montornès fins a Tamarit aprofitant, primer, l'antiga via Reus-Roda i, després, aniria en paral·lel a l'A-7 i l'AP-7 fins a Tamarit. Aquesta darrera, a proposta del Pla Territorial Parcial i de la qual els líders ecosocialistes diuen saber-ne poc i no gosen valorar-la a fons, desabastiria el Baix Penedès i la zona del Baix Gaià en la seva connexió amb Barcelona. En principi, però, ICV-EUiA apostaria per la via de l'Arboç.

Autobusos

Un aspecte destacat també de la xerrada ha estat el servei d'autobusos i com repercuteix aquest sobre la connexió entre la resta de poblacions i l'estació en qüestió (ja sigui la intermodal, les de Reus-Tarragona o la del Camp de Tarragona). En aquest sentit, tant gent del públic assistent com de la taula s'han queixat de la poca qualitat del servei, de les condicions precàries en què treballen els conductors i la degradació a causa del monopoli que tenen certes empreses sobre certs recorreguts, com ara Plana o Monbus (antiga Hispano Igualadina).