

# Neix la nova Rodalia de Tarragona

**A**rrivar a l'estació d'alta velocitat Camp de Tarragona ha estat una odissea per a molts passatgers. Situada entre els municipis de la Secuita i Perafort, a 20 minuts en cotxe de les dues grans ciutats, Reus i Tarragona, no donava cap altra opció als passatgers que no fos deixar el seu vehicle propi aparcant en un descampat, arribar-hi en taxi o en autobús, i minvar clarament l'atractiu inherent a un servei d'alta velocitat, que va arribar a Tarragona l'any 2006. Però la inauguració el 20 de març del nou servei de Rodalia de Tarragona corregirà un error històric i unirà cada 30 minuts durant les hores punta les dues grans ciutats amb l'estació mitjançant trens llançadora.

És més, el servei de Rodalia a Tarragona es completarà amb un nou servei ferroviari entre l'Arboç i Cambrils que permetrà fer el trajecte entre aquestes poblacions sense haver de fer transbordament a Sant Vicenç de Calders i amb parades a municipis com Torredembarra, Altafulla, Tarragona i Salou. La millora donarà lloc a un nou eix de comunicació del Baix Penedès amb Tarragona i la Costa Daurada fins ara inexistent. El conseller de Territori

Trens llançadora de Renfe corregiran l'error històric del Ministeri de Foment de situar l'estació d'AVE de Camp de Tarragona a 20 minuts en cotxe dels nuclis urbans de Reus i Tarragona, que provocava grans incomoditats als passatges de l'alta velocitat.

i Mobilitat, Santi Vila, considera que amb aquesta millora "es podrà oferir una mobilitat excel·lent entre l'interior i la costa", amb una previsió de 20.000 passatgers diaris.

Els nous serveis Reus-Tarragona (línia RT1) operaran 10 trajectes per

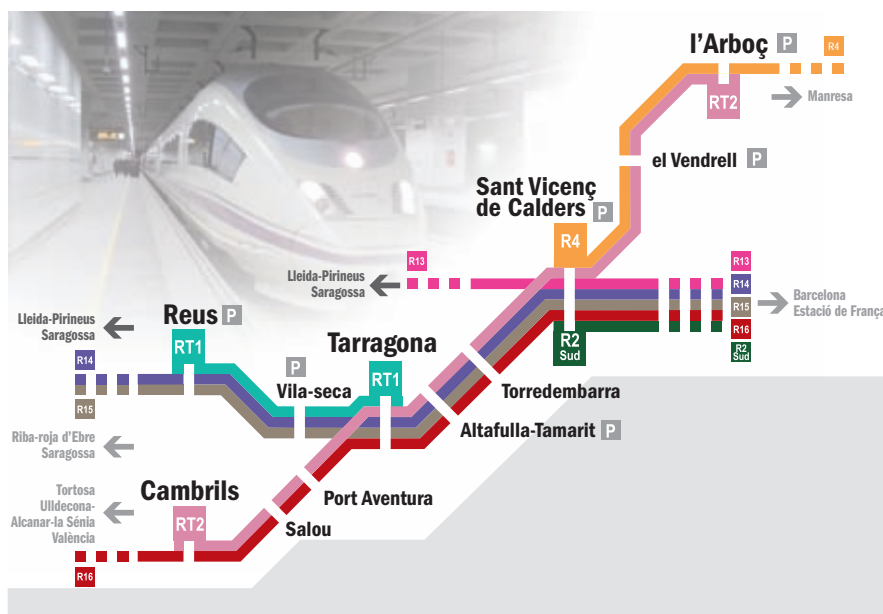
sentit entre les dues ciutats, i arribaran a un total de 27 trens diaris cap a Tarragona i 28 cap a Reus (55 trens al dia). Aquestes 10 noves freqüències s'obtenen amb 8 nous trajectes per sentit que faran serveis exclusivament entre Reus i Tarragona i 2 nous serveis per sentit, que arribaran també fins a Barcelona en menys d'una hora.

Amb vista al futur es preveu que la xarxa es pugui estendre pel territori i arribi, per exemple, a la ciutat de Valls. El cost d'exploració de la quinzena de noves freqüències entre ambdues línies representarà un cost d'uns 3 milions d'euros, segons la Generalitat.

**Integració tarifària.** La millora dels serveis ferroviaris al Camp de Tarragona es complementa amb la integració abans de l'estiu dels nous serveis al sistema de preus integrat de l'ATM de Tarragona, que es farà de manera progressiva a tots els municipis que formen part del servei de rodalia, és a dir, entre els municipis de Reus i Tarragona i en el corredor l'Arboç-Tarragona-Cambrils. Durant la primera fase, s'establiran sistemes de validació sense contacte a les estacions i, posteriorment s'hi introduiran les aplicacions per a la venda de títols i recàrregues a les mateixes estacions. Els títols de transport també es podran adquirir als punts de venda de l'ATM del Camp de Tarragona.

El cost dels trajectes es reduirà fins a un 50% i amb el bitllet de tren es podrà agafar l'autobús sense cost afegit. En el cas de la relació entre Tarragona i Reus, el preu passarà de 2,04 euros a 0,97 amb els abonaments de 10 viatges de l'ATM. Tot plegat suposarà una inversió d'uns 500.000 euros a càrrec de la Generalitat, i podria entrar en funcionament entre el maig i el juny d'aquest 2014.

El desplegament del servei de la nova Rodalia de Tarragona es coordinarà també amb la millora de les connexions amb el transport públic per carretera, i més concretament amb la xarxa d'autobusos d'altres prestacions [expres.cat](http://expres.cat)





L'estació Camp de Tarragona és a 20 minuts en cotxe de Reus i Tarragona, un fet que feia minvar les potencialitats de l'alta velocitat al Tarragonès.

de la Generalitat. En aquest sentit, durant aquest mes de març es posarà en servei el bus exprés entre el Vendrell i Tarragona. En una segona fase es millorarà el servei Tarragona-Reus i ja en una tercera es desenvoluparan els serveis exprés Tarragona-Salou-Cambrils, Tarragona-Valls, Salou-Reus i Tarragona-Vila-seca.

La principal característica de les línies de la xarxa exprés.cat, que quan s'acabi d'implantar a tot Catalunya estarà formada per 40 línies, és que enllaça de manera ràpida les principals ciutats del país, i millora la freqüència de pas i, en alguns casos, el temps dels trajectes i ofereix un conjunt de millores en la informació als usuaris tant als vehicles com a les parades del servei.

Durant la presentació del nou servei el passat 10 de març, els alcaldes de Tarragona i Reus també van celebrar la posada en marxa de les noves rodalies. "És una millora necessària, reivindicada i essencial per mantenir una mobilitat adequada, que s'uneix al fet que en un parell d'anys disposarem de l'alta velocitat", deia l'al-

calde de Reus, Carles Pellicer. Per la seva banda, l'alcalde de Tarragona, Josep Fèlix Ballesteros, remarcava que "l'impuls del servei és bàsic per potenciar el transport públic en detriment del cotxe privat", i celebrava la inclusió del Baix Penedès en aquesta xarxa ferroviària.

**Millores a tot el país.** Per la seva banda, el conseller de Territori i Sostenibilitat va situar el nou servei de rodalies de Tarragona com un exemple de la voluntat d'apostar pel transport públic i pel reequilibri i l'equitat territorials: "Era molt important fer aquest pas endavant en les rodalies, que s'havien vinculat històricament a l'àrea metropolitana de Barcelona". A més, Santi Vila va explicar que en el futur s'abordaran les rodalies de Girona i també de les Terres de l'Ebre.

També la ministra de Foment, Ana Pastor, va avançar que en els pròxims dies s'anunciaran "millores" en el servei entre Tortosa i Barcelona. Pastor va lloar la bona sintonia i col·laboració entre les administracions, i

va assegurar que "quan tots anem en el mateix tren arribem més lluny". En aquest sentit, va referir-se a la constitució d'un grup tècnic de treball entre Foment i la Generalitat per impulsar millores en la xarxa ferroviària. I pel que fa al corredor mediterrani, la titular de Foment va assegurar que per a l'executiu espanyol aquesta gran infraestructura és una prioritat, també amb qüestions delicades per al territori com el desdoblament de l'actual tram de via única entre Vandellòs i Tarragona i el tram de l'autovia A-27 que s'executa entre el Morell i la variant de Valls.

**Nous ajornaments.** Ara bé, els Pressupostos Generals de l'Estat el 2014 contempen una inversió acumulada inferior a la necessària per a l'A-27 Tarragona-Valls-Montblanc fins el 2017, de 36 milions d'euros quan l'estimació necessària és de 74 milions. Sobre la resta d'obres pendents, Pastor va preferir no fixar terminis: "No m'agrada prometre coses que no figuren al pressupost", va sentenciar. De fet, Adif anunciava fa unes



GENERALITAT DE CATALUNYA

**El conseller Santi Vila i la ministra Ana Pastor van presentar el nou servei de Rodalia de Renfe, que aproparà als nuclis urbans l'estació d'AVE.**

setmanes que ajorna la tramitació del contracte de les obres de construcció del corredor mediterrani entre Castelló i Vandellòs per valorar si, a més d'implantar l'ample de via internacional previst, també manté l'antic sistema de l'ample ibèric, tal com li van demanar empreses del sector de la logística, que alerten que sense ample convencional les connexions ferroviàries que ara es duen a terme entre Andalusia i Catalunya es veurien afectades perquè caldria desviar-se per Madrid i fer 200 quilòmetres de més. De fet, a finals del 2013, Foment del Treball ja va alertar que aquesta interrupció en l'ample de via ibèric talla les comunicacions ferroviàries entre Catalunya i Andalusia i entre l'Aragó i el País Valencià, i obliga el

trànsit de mercaderies a utilitzar vies alternatives en aquests trams, la qual cosa "encareix els costos i elimina el gran avantatge competitiu del corredor mediterrani". En aquest sentit, la patronal feia una crida a l'executiu de Madrid perquè implantés l'anomenat tercer fil, i denunciava la incongruència que "la meitat del corredor els seus tràfics interiors i ja existents s'hagin de veure afectats pel disseny escollit i per la ruptura de càrrega que imposa aquest disseny".

Per reflexionar sobre aquestes qüestions, Madrid va suspendre la data d'obertura d'ofertes econòmiques dels dos subtrams, referits a via i electrificació, i ajornava el concurs del tram comprès entre Castelló i Vinaròs al 27 de març i el de Vinaròs-

Vandellòs es dilata al 20 de març. Ara bé, el lobby ferroviari Ferrmed també ha denunciat que aquests endarreriments administratius i les dificultats tècniques provocaran amb tota certesa un endarreriment mínim d'un any en el calendari d'execució d'aquest tram del corredor mediterrani.

D'altra banda, Foment ha confirmat que el 2015 finalitzaran les obres del *bypass* ferroviari que es va començar a construir fa 10 anys, perquè l'Euromed pugui estalviar en el seu recorregut 40 minuts fins a Barcelona, fent passar aquests trens des de Tarragona per la línia d'alta velocitat. Així, sense alta velocitat, València i Barcelona quedaran unides en 2 hores 20 minuts.

*Gemma Aguilera*