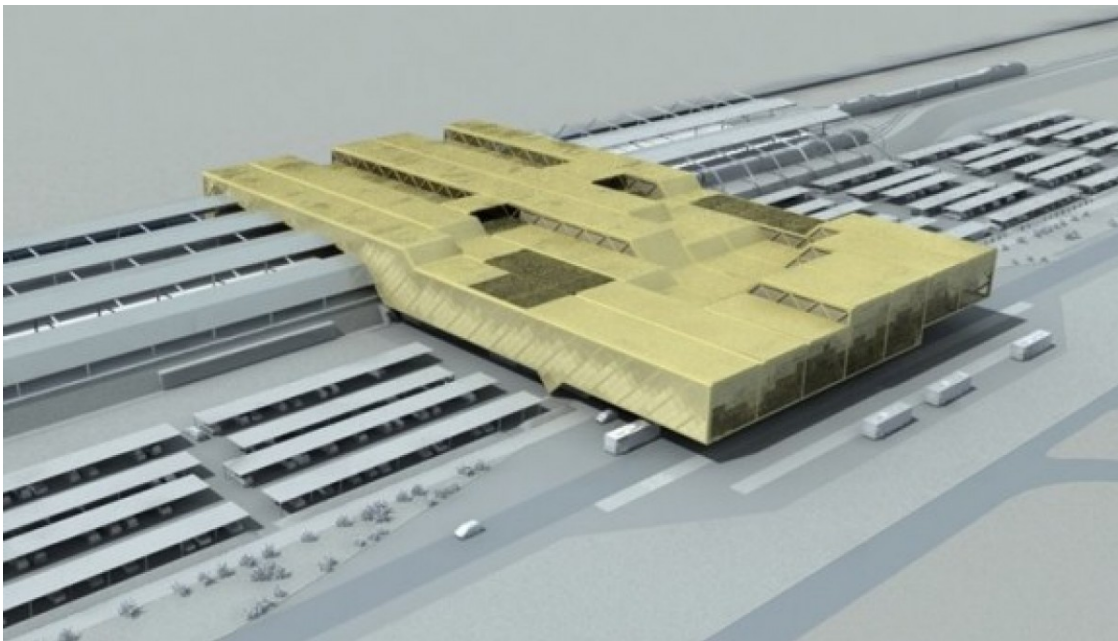


L'estació intermodal, un projecte «clau» per al Camp encallat durant anys

Es va adjudicar el 2009 per 54,7 milions, però no s'ha executat per ara



Imatge virtual de l'estació intermodal | Nació Digital

L'anunci de la futura ampliació de l'Aeroport del Prat (<https://www.reusdigital.cat/noticia/86492/puignero-pacta-amb-estat-ampliacio-prat>), fet el passat dilluns, comportarà que es desencalli l'**estació intermodal** tan reclamada al territori. De fet, autoritats de la ciutat i de la demarcació ja han assenyalat la seva satisfacció ara que l'equipament torna a l'agenda, tot albirant un horitzó amb l'inici de les obres abans de 2026, tal i com ha exposat el dimarts **el batlle, Carles Pellicer**. Tot plegat, si es confirma, significarà la posada en marxa d'una **infraestructura considerada "clau"** per als agents econòmics del Camp, l'execució de la qual no s'ha produït tot i estar validada fa anys.

[noticia]86509[/noticia]

És que el projecte inicial de **l'estació es va arribar a adjudicar el 2009, per 54,7 milions** d'euros, però es va quedar en un calaix temps després. De fet, i quan en el transcurs d'aquesta última dècada l'han reivindicada, alguns agents implicats han apostat en ocasions per una **alternativa "més austera però funcional"** per a l'equipament, com ara un **baixador**. Fa ben bé dos anys, i en el marc d'una comissió de la qual formen part el Ministeri de Foment, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, i els consistoris de Tarragona, Reus, Cambrils, Vila-seca i Salou, es va impulsar un estudi de viabilitat de la infraestructura.

[h3]El projecte[/h3]

El projecte inicial estava **projectat al sud de l'Aeroport de Reus**, sobre el ramal de connexió del corredor mediterrani amb la línia de l'AVE entre Madrid i Barcelona. L'estació, d'uns **56.000 metres**

quadrats, estava projectada a una distància equidistant de Reus i Tarragona, en un **espai proper a la T-11 i a l'AP-7**. L'elevat cost, d'una banda; i els **retards en la construcció del corredor**, de l'altra, van acabar per fer que l'equipament i la seva execució quedessin aturats i sense terminis.

La Cambra de Comerç de Reus ha estat un dels actors més implicats en la reivindicació de l'estació. En actes i iniciatives diversos, de fet, l'ha reclamada amb vehemència. Un exemple és el Manifest a favor de l'equipament del 2015, al qual van sumar-se desenes d'entitats o grups municipals (la CUP inclosa, si bé amb "matisos"). El 2016, per cert, Foment va apuntar a una "reprogramació" del projecte del 2010 i va confirmar que l'equipament seria una realitat quan la "sostenibilitat econòmica i la demanda estiguin plenament garantides".

En aquesta línia, cal recordar que el llavors comissionat del govern estatal per les obres del corredor mediterrani, Josep Vicent Boira, va manifestar en una conferència de 2018 (<https://www.reusdigital.cat/noticia/64979/cambra-alerta-foment-error-historic-suposaria-no-fer-estacio-intermodal>) impulsada per la corporació que l'equipament "no era pas una prioritat" per a Foment. Des de l'entitat de la capital del Baix Camp es va apuntar llavors que no construir la infraestructura seria un "error històric", mentre que Pellicer va carregar contra els "menysteniments" de l'estat en la matèria.

[h3]El baixador, l'alternativa "austera"[/h3]

Una mica més tard, el subdelegat del govern de l'Estat a Tarragona, Joan Sabaté, va opinar que tenint ja en servei l'estació de l'AVE del Camp de Tarragona **seria "recomanable" fer una mena de baixador** perquè es poguessin aturar els trens, recollir i deixar passatgers, i no una altra gran estació. En qualsevol cas, i per corregir Boira, va garantir que la intermodal no estava descartada. L'ens cameral, al seu torn, va tornar a defensar l'estació.

Si s'analitza el paper dels ajuntaments, cal destacar l'entesa entre diversos municipis del Baix Camp i del Tarragonès per reclamar més i millors infraestructures, així com l'acord al qual van arribar l'any 2018 el batlle tarragoní, Josep Fèlix Ballesteros, i el reusenc, per demanar a Foment que "mantingués" el seu compromís amb l'estació d'alta velocitat de Reus, "en igualtat de condicions amb amb **l'Aeroport de Girona**". I és que el ministeri havia avançat, mesos abans, la seva voluntat d'enllaçar el Prat amb la base aeroportuària del nord del país.

Tan sols cal fer una **recerca a l'hemeroteca** per comprovar que el projecte de l'estació intermodal ha estat un dels **afers encallats** més destacats al Camp durant els últims anys. El 2009, posem per cas, es va arribar a presentar a la subdelegació del govern central a Tarragona la iniciativa que preveia la construcció de les vies i les andanes, l'edifici, l'accés viari a l'equipament, i la urbanització i la zona d'aparcament. Com a curiositat (o evidència de les peculiaritats del tarannà del territori, tot depèn), **el nom de la infraestructura va generar cert debat amb polèmica**. Uns van apostar per anomenar-la **Costa Daurada** per atraure els turistes, mentre que en clau local es va defensar sempre que havia de portar el topònim del municipi on es trobaria.

[h3]El pacte per ampliar el Prat[/h3]

El president de la Generalitat, Pere Aragonès, ha defensat aquest dimarts l'acord entre l'estat i el Govern per a l'ampliació de l'aeroport del Prat i l'ha qualificat de "punt de partida", tot recordant de passada que el Consell de Ministres té previst aprovar el 30 de setembre el **pla quinquennal de la xarxa aeroportuària estatal**. Aragonès ha defensat haver tancat l'acord per evitar que la Moncloa avalés el projecte d'Aena sense el vistiplau de la Generalitat. El president ha assegurat que ara **tocarà "concretar" l'ampliació** de la capacitat de l'aeroport. L'acord manté obertes moltes incògnites sobre **com s'invertiran els 1.700 milions d'euros acordats** i qualsevol pla de treball haurà de comptar amb l'aval de la Comissió Europea.

En aquest punt, el govern central aprovarà un nou pla d'actuacions aeroportuàries per al període del 2022-2026, que regularà les tarifes dels aeroports d'acord amb el pla d'inversions previst. L'estat redactarà llavors el **nou pla director** on es definirà concretament la proposta d'ampliació i inversions, que inclou la construcció d'estacions d'AVE a les bases de Girona i de Reus que

connectaran amb el Prat en 30 minuts.