

# **Nova estació al corredor mediterrani: tornar a fer una estació aïllada o crear un veritable node de transports**



Imatge d'un tren de Rodalies | ACN

La promesa de construcció d'una estació a la línia ferroviària Barcelona-València a l'alçada de l'aeroport de Reus ha estat rebuda per alguns agents del territori amb una eufòria que considerem injustificada. Sense saber quina serà la seva funcionalitat, resulta totalment aventurat atribuir-li un futur paper rellevant en la mobilitat del Camp de Tarragona.

Una vegada més es fan les coses a la inversa del que seria raonable, i definim una infraestructura sense saber quin servei li volem donar. Acceptant com a hipòtesi que aquesta no serà una promesa incomplida més, la capacitat de captació de viatgers de la nova estació serà molt diferent en funció de la ubicació que tingui, cosa que determinarà el servei que s'hi ofereixi, especialment en termes de freqüència, preu i flexibilitat tarifària.

1) Per poder plantejar un servei freqüent, els trens han de tenir una demanda suficient, i aquesta no pot venir només de l'aeroport de Reus (de fet, ni tan sols principalment). Per tant, a més de donar servei a l'aeroport, sobretot cal captar la mobilitat actual entre el Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre i l'àrea de Barcelona.

2) Per captar la mobilitat actual és imprescindible poder accedir a la nova estació a través del ferrocarril convencional (Rodalies), el màxim d'autobusos i el futur TramCamp. Per aquest motiu, propugnem situar la nova estació del Corredor Mediterrani a la intersecció amb la línia Tarragona-Reus, permetent el fàcil intercanvi de viatgers entre l'Alta Velocitat (Euromed, etcètera), Rodalies, autobusos, i en un futur, el nou tramvia del Camp de Tarragona. Cal tenir en compte que la situació de la terminal de l'aeroport de Reus a l'extrem oposat de les pistes en relació al traçat ferroviari, obliga a establir una llençadora (bus) per accedir a l'estació sigui quina sigui la ubicació de la mateixa, de manera que la nova proposta no perjudica l'enllaç ferroviari de l'aeroport. Aquesta ubicació permetria ampliar el radi d'acció de la nova estació a les ciutats de Tarragona, Reus i la Costa Daurada, així com diverses poblacions del Priorat, la Ribera d'Ebre, l'Alt Camp i la Conca de Barberà servides amb les Rodalies R14 i R15. Hi ha molts exemples d'èxit d'estacions situades a la confluència de l'alta velocitat amb el tren convencional: Valence-TGV o Nimes (França), Reggio Emilia AV (Itàlia) o Antequera-Santa Ana (Espanya). Per contra, estacions d'alta velocitat únicament lligades a un aeroport tenen sovint baixa utilització (Lyon-Saint-Exupéry TGV).

3) Si es vol captar per als ferrocarril els usuaris procedents dels vols que operin a l'aeroport de Reus i els actuals usuaris dels regionals, cal establir una adequada política tarifària i introduir una flexibilitat que permeti utilitzar el bitllet en una franja horària, no en un tren concret.

4) Aquesta estació ha de ser una peça més dins del sistema de transport públic del Camp de Tarragona, i la seva construcció no ha de retardar o impedir les imprescindibles inversions pendents en matèria de transport públic i especialment en ferrocarril convencional, que ha de ser la peça clau per avançar cap a una mobilitat sostenible al Camp de Tarragona.

Assenyalem com a qüestions pendents, tant o més importants com l'estació de l'aeroport, la renovació de flota, la millora de freqüències, l'establiment d'horaris cadenciats, el pas de mercaderies per l'interior, la nova estació de Bellisens...).

La intermodalitat dels diferents modes de transport és imprescindible: Des de la PDF propugnem un sistema de transport regional per la via d'alta velocitat que connecti les Terres de l'Ebre, el Segrià, el Camp de Tarragona, el Penedès, l'àrea metropolitana de Barcelona, Girona i l'Empordà, i que permeti la connexió amb els tres aeroports litorals catalans: Un servei d'aquestes característiques connectaria amb alta freqüència i excel·lents temps de recorregut les principals àrees del nostre país, constituint un eix ferroviari robust i ben connectat, superant les mancances històriques del Camp de Tarragona en matèria de mobilitat, i connectant l'aeroport de Reus amb la resta del territori.

Per contra, si a la nova estació només hi paren alguns dels trens actuals de la línia Barcelona-València, amb unes tarifes de llarg recorregut i sense cap tipus de flexibilitat horària en l'ús dels bitllets, el seu ús serà irrellevant i tindrem un exemple més d'infraestructura costosa... i absolutament infrutilitzada.

*Plataforma per la defensa d'un ferrocarril públic i de qualitat (Pdf.camp)*