

PER UN BY-PASS EFICAÇ, EFICIENT, SOLIDARI I SOSTENIBLE

És de sentit comú que les alternatives per a l'articulació del sistema ferroviari hagin de ser concebudes tenint sempre presents els criteris d'eficiència i eficàcia en la satisfacció de les necessitats de transport. És en aquest sentit que cal atendre al cost d'oportunitat de les diverses opcions, amb l'objectiu de garantir la màxima rendibilitat de les inversions i evitar el malbaratament innecessari dels recursos.

En primer lloc, sembla clar que la satisfacció de les necessitats de mobilitat interurbana no podrà trobar solucions eficaces i eficients si principalment atén a reivindicacions de caràcter local, articulades com a propostes de caràcter parcial. El sistema ferroviari ha de ser concebut com a tal sistema i, per tant, com un instrument per a la satisfacció de les necessitats generals de transport i per a l'articulació de la mobilitat al conjunt territori. Si la importància econòmica i social relativa d'uns i altres nuclis poblacionals no hauria de ser sempre l'únic criteri a tenir en compte a l'hora de prendre decisions relatives a la ubicació de les infraestructures, això es fa encara més evident quan del què parlem és de mobilitat. Per la seva pròpia naturalesa, la planificació de la mobilitat interurbana –de la qual depèn en gran mesura el desenvolupament social i econòmic- ha de ser sempre concebuda des de la idea de sistema. Les grans ciutats –i això es fa particularment evident en el cas de Reus i Tarragona- necessiten aprofitar la sinèrgia resultant de xarxes articulades pensant en el conjunt del territori en el qual s'integren.

En segon lloc, les aspiracions al lideratge regional no haurien de comportar sempre un "estira i arronsa" pels recursos del territori, en competència i conflicte permanent amb altres nuclis poblacionals –i, per tant, amb altres ciutadans i ciutadanes- a partir de la posició relativa que els uns i els altres considerin que poden "merèixer". Així, la legítima reivindicació del paper de capitalitat que pugui correspondre a la ciutat de Tarragona, dins la segona àrea metropolitana de Catalunya, pot explicitar-se solidàriament, des de l'aposta responsable per alternatives de caràcter global, susceptibles de contribuir a la integració del territori i la satisfacció de les necessitats de transport de la ciutadania del Camp de Tarragona considerada com a conjunt.

En tercer lloc, és ben sabut que els càlculs relatius als costos i beneficis de les inversions han d'incorporar sempre una adequada valoració de les externalitats negatives que, en el cas de les inversions ferroviàries, pressuposa atendre degudament a l'impacte ambiental que sempre té l'aposta per noves infraestructures. La proposta d'un *ByPass* ferroviari que pugui connectar Tarragona amb l'Alta Velocitat ha de ser considerada i avaluada dins del conjunt d'alternatives a l'abast, tenint en compte la realitat d'un territori ja de per si excessivament trinxat per tota mena d'infraestructures viàries (no només ferroviàries).

Així, si bé és cert que Tarragona va perdre el tren amb l'arribada de l'alta velocitat, és just i necessari reconèixer que altres ciutats –Reus, Valls- es van veure també privades de connexió. Des del 25 de novembre de 2008 –i dins d'una estratègia de potenciació de l'Estació del Camp- s'ha hagut de prescindir, a més, de la major part de les connexions amb el nord de la península, Madrid i bona part d'Andalusia. Aquestes pèrdues no tan sols ho són de les ciutats directament afectades, sinó que impacten de manera determinant sobre les oportunitats de desenvolupament social i econòmic del conjunt del Camp de Tarragona.

L'afectació que inicialment poden tenir aquestes pèrdues sobre les oportunitats per al desenvolupament regional, pot ser en gran mesura minimitzada amb l'aposta per una connexió ràpida i eficaç de l'Estació del Camp amb els nuclis de població més importants del territori. Des de la **PDF.Camp** defensem la implementació d'una xarxa de rodalies que aprofiti les infraestructures viàries existents, optimitzant el volum d'inversió necessari i minimitzant l'impacte ambiental. La reobertura de la línia Reus-Roda – prevista per al desviament de mercaderies perilloses- juga un paper clau. La seva reactivació per al transport de viatgers permetria, a més, connectar l'aeroport de Reus amb l'Estació del Camp i la vertebració del Baix Gaià. Aquesta proposta s'integra dins d'una alternativa global de la **PDF.Camp** que té un molt bon encaix dins dels actuals criteris de planificació.

Una segona proposta –no menys important i no menys compatible amb el conjunt de plans territorials i parcials- consisteix a col·locar un intercanviador d'eixos a l'Arboç, per on transcorren en paral·lel les vies convencionals i les d'alta velocitat. Els combois podrien resseguir l'actual línia convencional sense detenir-se. Arribats a la ciutat, podrien continuar cap a Lleida –en connexió amb l'alta velocitat del Corredor del Mediterrani- cap a Tortosa-

València o bé cap a Ribera d'Ebre per la línia convencional de Móra-Saragossa. Això suposaria, una recuperació de les connexions de Llarga Distància que Tarragona i altres ciutats han anat perdent als darrers anys, també un apropament de l'alta velocitat al conjunt del territori. Així, els trens Regionals d'Alta Velocitat podrien preveure aturades a El Vendrell, Sant Vicenç/Coma-ruga, Torredembarra, Altafulla, Vila-Seca i Reus. S'estalviaria més d'un terç del temps actual de viatge entre Barcelona i Tarragona, facilitant una retrobada de Tarragona amb el tren i consolidant un lideratge regional sobre la base de la solidaritat amb el conjunt del territori.

Entenem que aquestes propostes presenten avantatges clars en termes d'eficiència en la despesa i minimització de les externalitats ambientals, però també atenent a l'eficàcia en la satisfacció de necessitats metropolitanes de transport. Paradoxalment, es tracta de propostes que han guanyat força amb la presentació d'alternatives localistes, parcials i molt més costoses en termes econòmics i ambientals. Des de la **PDF.Camp** volem participar d'un debat públic rigorós en defensa del màxim aprofitament de les infraestructures existents i planificades, en benefici del medi ambient i en resposta a les necessitats del conjunt del territori.

