

Tercer fil: amenaça o oportunitat?

**CARLOS MONTEJANO
I DANIEL PI**

Representants de la Pdf.camp (Plataforma en Defensa del Ferrocarril Públic i de Qualitat)

Ser la capital de demarcació més propera a Barcelona no impedeix a Tarragona ser la més allunyada en temps de recorregut en tren: Lleida, 178 km i 65 minuts; Girona, 94 km i 35 minuts, i Tarragona, 88 km i 70 minuts. Sense trens regionals d'alta velocitat en la seva estació urbana i sense servei de rodalies, a la pràctica disposa només d'un servei regional convencional cada vegada més col·lapsat i menys fiable, una situació incomprendible si tenim en compte que les línies de mitjana distància de la demarcació són les de major trànsit de la Península, i una de les poques que resulten econòmicament rendibles.

El Ministeri de Foment preveu la circulació de trens amb ample europeu en el corredor del Mediterrani per a l'any 2015. Des de Castelló fins a Vila-seca les vies seran només d'ample internacional. A partir de Vila-seca i fins al Port de Barcelona, via Vilafranca, s'opta per

instal·lar un 'tercer fil' sobre la línia actual per a ús exclusiu dels trens de mercaderies. Si s'executa el projecte tal com està, el gruix del servei regional procedent de Tortosa i l'Euromed de València es desviaria cap a l'estació de l'AVE a Perafort. L'estació de Tarragona ciutat tindria ample internacional per als trens de mercaderies però perdria una part important dels trens de passatgers que hi circulen. Els retards i talls provocats per les obres servirien només per obtenir un pitjor servei de viatgers. Al final, tots els trens de mercaderies passarien per l'estació urbana de Tarragona, però bona part dels trens de viatgers no ho farien. L'eventual instal·lació d'un intercanviador d'ample per permetre la circulació de regionals procedents de Tortosa no suposaria cap millora, ja que obliga a l'ús de la congestionada via de Vilanova i fa inviable el pas de l'Euromed per Tarragona.

Les ciutats del Camp de Tarragona ja han vist com l'alta velocitat de la línia Barcelona-Madrid passa allunyada dels centres urbans. Ara podrien veure com s'allunya també l'alta velocitat de la lí-

nia València-Barcelona. Aquesta llunyania i la falta de connexió també fa inviable la implantació de nous trens regionals d'alta velocitat Avant. La construcció del tercer fil pot servir per superar aquesta situació si incorpora la connexió entre línies d'alta velocitat i convencional a l'Arboç per permetre el pas de trens Avant i Euromed fins a Barcelona; la prolongació del tercer carril en el tram de Vila-seca a Reus, i més endavant la reobertura de la línia Reus/Perafort-Roda com a solució complementària per al trànsit de mercaderies; unes actuacions que haurien d'anar acompanyades de la ja inajornable remodelació de l'estació de Tarragona.

La utilització del tercer fil per millorar el servei de viatgers del Camp de Tarragona és una solució ben vista pels ens locals, per la Generalitat i pels agents econòmics rellevants del territori. El Ministeri ja ho considera com una possibilitat. Ara cal un suport clar i explícit a la proposta. Si les polítiques de campanar no ho frustren, si s'és capaç de fer aquella feina de *lobby* que tant ens ha costat històricament de fer, el tercer fil pot ser l'oportunitat per tenir a curt termini una millora substancial del servei ferroviari del Camp. Aquest territori s'ho mereix.