



**Rosa Llurba habla de cómo estimular la memoria**

La respuesta a cómo estimular la memoria a través de los olores se dará esta tarde, a partir de las 19h, en el Ateneu de Tarragona, en un taller a cargo de Rosa Llurba.



**'Del carro al Google', de Paco Zapater**

La Antiga Audiència acogerá esta tarde, a partir de las 19.30h, la presentación del libro 'Del carro al Google', del abogado tarraconense Paco Zapater.

**Análisis**

# Cuando el transporte público es secundario



NÚRIA RIU  
@n\_riu

A mediados de los noventa empezaron los contactos entre Fomento y los alcaldes para buscar una solución al cuello de botella ferroviario desde Vandellòs a Tarragona. El objetivo era mejorar las comunicaciones entre Barcelona y València, la segunda y tercera ciudades más importantes del Estado, y como no había (o mejor dicho, no hay) interés por romper la España radial, los inconvenientes que han surgido son de sobra conocidos.

Veinte años más tarde, está a punto de entrar en funcionamiento el nuevo trazado, con la paradoja de que en lugar de mejorar las conexiones, el Camp de Tarragona verá mermados sus servicios. Tarragona y Reus quedan fuera de la línea principal. Salou tiene un proyecto y un compromiso, pero Fomento no ha hecho los deberes y no debemos perder de vista que el apeadero de Salou-PortAventura quedará en un *cul de sac*. Los más afortunados, o menos desgraciados, serán l'Hospitalet de l'Infant y Cambrils, que estrenarán estación. Otra cosa es que allí paren los trenes.

El ingeniero Fèlix Boronat apuntaba en su intervención en la Cambra de Comerç de Reus que «hemos hecho unas infraestructuras sin tener en cuenta el servicio de cara al ciudadano». Boronat hizo una exposición del sistema ferroviario del Camp de Tarragona que ojalá alguien en este territorio lo hubiera planteado hace veinte años. Aunque quizás estamos a tiempo de evitar que dentro de otros veinte años el panorama aún sea más desolador. Y, para ello, pedía a los dirigentes políticos «estudios técnicos serios sobre la movilidad sostenible y los servicios que queremos».

Olvidémonos por un momento del hoy y pensemos en el mañana. ¿Qué servicio de cercanías queremos? ¿En serio que para ir a Salou y evitar dar vueltas para aparcar no puedo plantearme ir en tren? ¿Y si los turistas de Cambrils pudieran subir al tranvía para ir de compras a Reus o a conocer la Tarragona romana? Son escenarios que pueden parecerse lejanos y que no podemos seguir sin afrontar.

«Si no tuviéramos las vías actuales seguramente tendríamos que construirlas», dijo Boronat. Ahora que está empezando a penetrar este discurso del área metropolitana y la unidad territorial, toca empezar a pensar en cómo conectar los municipios para que en nuestros desplazamientos del día a día podamos utilizar el transporte público. El alcalde de Salou, Pere Grana-



**«En este desmantelar sí o sí se está librando a la Generalitat de toda su responsabilidad como administración»**

dos, afirmaba que quiere una estación de alta velocidad para que «desde París, Berlín o Roma pueda llegarse en AVE a casa nuestra». En cambio se habló poco, muy poco, de cómo quedarán los servicios de las cercanías o los regionales a Barcelona. Es legítimo que los municipios quieran borrar la cicatriz que suponen las vías del tren, vías que por otro lado ofrecen un servicio público. Pero en este desmantelar sí o sí se está librando a la Generalitat de toda su responsabilidad. En algún momento u otro volverá a formarse Govern, y ya que alguien deberá volver a tomar decisiones, estaría bien que ésta también pusiera las cartas al descubierto. Antes de quitar la primera traviesa, ¿los alcaldes ejercerán alguna presión para que no puedan acusarles de que no presionaron para defender el transporte público?



Imagen de la inauguración del servicio de cercanías del Camp de Tarragona FOTO: DT

## Transporte

# Las Cercanías mueven una media de 744 usuarios al día

Cuando se celebran cuatro años de su entrada en servicio, crecen los usuarios pero aún faltan corregir los desajustes en los horarios

NÚRIA RIU  
TARRAGONA

Esta semana se han cumplido cuatro años de la entrada en funcionamiento de las Cercanías del Camp de Tarragona. En este periodo, un total de 771.812 usuarios han utilizado este servicio, según datos proporcionados por el operador Renfe.

De las cifras disponibles, destacan dos aspectos. El primero, año tras año se ha incrementado el número de viajeros, pasando de 184.949 personas en 2015 —cuando puede considerarse que fue el primer año completo— a 249.966 en 2017. El segundo elemento es que la RT2 (es decir, la línea de l'Arboç a l'Hospitalet de l'Infant) tiene más usuarios que la RT1 (Tarragona-Reus) y esto siempre ha sido así.

El representante en las comarcas tarraconenses de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Daniel Pi, hace una valoración «notable» en cuanto a la utilización. Y es que, ahora mismo, los usuarios medios diarios, en jornadas laborales, son 744.

Pese a ello, hay algunas cuestiones que no se han resuelto. «Hay algunas circulaciones con una ocupación normal y otras que no acaban de funcionar por

# 771.812

● usuarios han registrado las Cercanías del Camp de Tarragona desde su inauguración el día 20 de marzo de 2014. El incremento de viajeros ha sido progresivo.

# 7

● de los convoyes de la RT2 (Salou-Tarragona-L'Arboç) salen con menos de quince minutos de diferencia, respecto a un tren de regionales.

# 131.914

● viajeros más ha transportado la línea de la costa respecto a la RT1, que es la que realiza la conexión Tarragona-Reus. La demanda siempre ha sido superior.

problemas en el diseño», decía Pi. Es uno de los problemas que esta plataforma ha venido denunciando desde el primer momento. «Se dan situaciones en las que pasa un regional y cinco minutos más tarde sale el cercanías», describe. La PTP lo tiene estudiado. En el caso de la RT1, hay seis convoyes de cercanías que salen con menos de quince minutos de diferencia. Esto también se produce en la RT2, donde los horarios prácticamente se solapan en siete casos. La diferencia es de menos de seis minutos en tres de estos convoyes.

Por otro lado, Daniel Pi denuncia que desde que se produjo la avería en el enclavamiento de Mont-roig del Camp, los convoyes de la RT2 ya no hacen el trayecto completo desde l'Arboç a l'Hospitalet de l'Infant, sino que tan solo llegan hasta Salou. «No tienen ningún sentido. En el caso de Girona, las cercanías llegan a Barcelona. Aquí tan solo a l'Arboç, que es una estación que no genera ningún tipo de tráfico, cuando, como mínimo, debería poder irse hasta Vilafranca», argumenta el portavoz de esta plataforma. Esto debe permitir mejorar las comunicaciones ferroviarias de los vecinos del Penedès con el ámbito central del Camp de Tarragona.