



**CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SINDICATO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DE TARRAGONA**

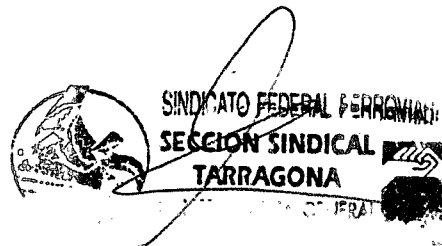
Teléfono 977245012

Fax 977259213

Al Departament de Política Territorial y Obres Públiques de la
Generalitat de Catalunya

Tarragona 22 de octubre de 2008

Acompañando este escrito se entrega documento de 18 páginas con
las Alegaciones y Propuestas al Plan de Infraestructuras del Camp de
Tarragona que presenta el Sindicato de Transportes y
Comunicaciones de la Confederación General del Trabajo (C.G.T.)



	Generalitat de Catalunya Departament de Política Territorial i Obres Públiques Serveis Territorials a Tarragona Casa Gasset
Núm. 0371E-9830/2008	
Data 22/10/2008 Hora 11:55	
Registre d'entrada	

En data 22/10/2008 i hora 11:55:14 ha estat presentat en el registre 0371, el document a nom de CGT i destinat a Serveis Territorials de Política Territorial i Obres Públiques a Tarragona (15362) - C. d'Anselm Clavé, 1 (Casa Gasset) - Tarragona. El número d'assentament d'entrada que li correspon és 0371/9830/2008.


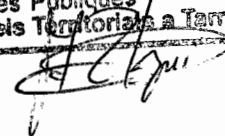
T. AL·LEGACIONS EN RELACIÓ AMB EL PLA PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA.

Tarragona, 22/10/2008

Oficina de registre: 0371 - Serveis Territorials de Política Territorial i Obres Públiques a Tarragona.
Servei Territorial d'Urbanisme. Servei Territorial de Ports i Transports

D'acord amb l'article 5 de la Llei orgànica 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal, us informem que les vostres dades personals seran recollides, incorporades i tractades al fitxer anomenat Registre d'entrada i sortida de documents, la finalitat del qual és recollir informació que acredita la presentació de documents davant l'Administració pública.

L'òrgan responsable del fitxer és la Direcció General d'Atenció Ciutadana i l'adreça on la persona interessada pot exercir els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició és Via Laietana, 14, 3 r, 08003 Barcelona.

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Serveis Territorials a Tarragona


A/A del DEPARTAMENT DE POLITICA TERRITORIAL Y
OBRAS PUBLICAS DE TARRAGONA

ALEGACIONES-PROPUESTA AL PLA TERRITORIAL DEL CAMP DE TARRAGONA

INFORME SOBRE LA SITUACION DE LAS
ESTACIONES DE FERROCARRIL DE
TARRAGONA
Y
PROPUESTA DE MOVILIDAD POR FERROCARRIL
PARA EL CAMP DE TARRAGONA



CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO



INDICE:

1 -- INTRODUCCION

2 -- ANTECEDENTES Y EFECTOS DE LA LIBERALIZACION DEL FERROCARRIL

2.1- LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

2.2- LA POLÍTICA FERROVIARIA SEGUIDA EN LOS ULTIMOS AÑOS EN CATALUNYA

2.3- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

2.4- LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA

2.5- TITULARIDAD PUBLICA Y GESTION PUBLICA Y/O PRIVADA

3 -- INFORME DE LA SITUACION DE LAS ESTACIONES DE TREN DE TARRAGONA Y FRECUENCIAS ACTUALES DE TRENES

4 -- PRESENTACION DE PROPUESTAS CONCRETAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN EL ÁMBITO FERROVIARIO EN EL CAMP DE TARRAGONA

4.1- AMPLIACION DE LAS LÍNEAS 2 y 4 DE CERCANIAS DE BARCELONA HASTA TARRAGONA, REUS, VALLS y CAMBRILS

4.2- RECUPERACION DE LAS ESTACIONES Y APEADEROS DEL CAMP DE TARRAGONA Y LES TERRES DE L'EBRE

4.3- REAPERTURA DE LA LÍNEA FERROVIARIA REUS-RODA DE BARA

4.3.1 CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO Y LA ESTACION DEL AVE DEL CAMP DE TARRAGONA

4.3.2 MERCANCIAS PELIGROSAS DESDE EL POLIGONO DE CONSTANTI

4.4- CREACION DE UN SERVICIO DE TREN LIGERO CIRCULAR POR LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE ENTRE TARRAGONA – REUS – AEROPUERTO - ESTACION DEL AVE - VALLS-TORREDEMBARRA - TARRAGONA.

1. INTRODUCCION

Las necesidades de movilidad de la población pasan por un ferrocarril que vertebré el territorio, que de servicio real al ciudadano, permitiendo el derecho a la movilidad de las mayorías. El tren de alta velocidad no resuelve este problema, es cierto que reduce los tiempos de viaje entre Madrid y Barcelona, pero las consecuencias medioambientales y de incomunicación de las comarcas por las que discurre se hacen todavía más evidentes.

Resulta paradójico que se tarde menos tiempo de viaje entre Madrid y Barcelona que entre muchas de las poblaciones de nuestro territorio con Barcelona, y resulta espectacular la diferencia cuando el trayecto es entre dos estaciones secundarias de Catalunya.

La nueva estación del Tren de Alta Velocidad del Camp de Tarragona, la inversión más cara de las acometidas históricamente en Tarragona, no soluciona de ninguna manera la problemática de movilidad en Tarragona. Además en el Pla Territorial del Camp de Tarragona se sigue apostando por la Alta Velocidad, esta proyectada otra nueva estación de AVE en el Camp de Tarragona, así como otras nuevas líneas de Alta Velocidad que seguirán trinchando sin escrúpulos el Territorio de manera insostenible.

Desde CGT nos hemos situado históricamente en contra de los grandes proyectos de infraestructuras, principalmente del tren de alta velocidad, por motivos tanto sociales como económicos y por supuesto ecológicos. En CGT entendemos el transporte ferroviario como una herramienta imprescindible hacia un futuro sostenible, lejos de la fastuosidad del AVE y los medios de transporte agresivos que crean barreras en las comarcas de Tarragona, transformando y deteriorando el entorno de manera irreversible, y apostamos por un transporte público, seguro y de calidad, de carácter social y sostenible medioambientalmente, como es en definitiva el ferrocarril convencional.

En las Comarcas de Tarragona, en los últimos 15 años, han quedado sin personal, de manera permanente, gran número de estaciones, como Vila-Seca, Altafulla, L'Espluga de Francolí, Alcover, Vilavella, Vilaverd, Salomó, Roda de Berà Nules-Bràfim, Marçà-Falset, Les Borges del Camp, Riudecanyes-Botarell, Guiamets-La Serra d'Almos, Camarles, L'Ampolla, Sta. Bárbara, Freginals, Ulldecona, Ascó etc.

Las estaciones de Riba-Roja, Flix, Mora la Nova, Salou, Cambrils, L'Hospitalet de L'Infant, Valls, Montblanc y las propias Tarragona y Reus han visto reducir su personal bajo mínimos cerrando los Puestos de Mando que regulan los trenes y privatizando servicios como la venta de billetes y la atención al usuario.

También siguen olvidados proyectos tan necesarios como el del apeadero de la zona universitaria de Reus, y continúa la eterna provisionalidad de la estación de Torredembarra o la reapertura de la línea Reus-Roda de Barà, que podría tener un papel importante en las comunicaciones de las Comarcas de Tarragona, además de dar un servicio ferroviario a poblaciones como

Constantí, La Pobla de Mafumet, El Morell, Puigdelfí, Perafort, La Secuita, El Catllar, La Riera de Gaia y la Pobla de Montornés, podría también conectar de manera directa, segura y fiable la estación del AVE del Camp de Tarragona y el aeropuerto, con las ciudades de Tarragona, Reus y Valls, por medio de un tren ligero que aprovecharía tanto el trazado de la antigua vía Reus-Roda como de las líneas existentes por S.Viçens de Calders-Valls-Reus-Tarragona.

Es intolerable que después del desorbitado gasto de la línea del AVE, la estación del Camp de Tarragona no tenga una conexión de ferrocarril con los principales núcleos urbanos de las comarcas, haciendo depender al ciudadano del vehículo privado.

Desde CGT nos posicionamos totalmente en contra de la propuesta del Pla Territorial del Camp de Tarragona, que pretende llenar de cemento y asfalto todavía más el Territorio, incluyendo nuevos trazados ferroviarios, dejando en desuso los actuales y los que se abandonaron anteriormente.

La propuesta de La Confederación General del Trabajo, en definitiva, es la defensa de un ferrocarril público, social, seguro y sostenible, y de las aportaciones económicas necesarias para su explotación. Para ello proponemos en síntesis:

- Aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril del 4 al 30% (el 94% de ellas circulan por carretera), acondicionar las instalaciones del puerto de Tarragona para dar una respuesta ágil a la distribución de las mismas, así como las terminales de Constantí y Tarragona Clasificación.
- Mejorar el servicio de trenes regionales, tanto en frecuencias como en calidad de servicios, partiendo con una frecuencia máxima de 60 minutos de las estaciones de Montblanc, Flix y Tortosa, restituyendo el personal ferroviario en las estaciones para aumentar la calidad del servicio.
- Extender la red de **cercanías** de Barcelona hasta Tarragona, Reus y Tortosa, enlazando Valls con trenes circulares, con la mejora de servicio que ello conlleva.
- **Reapertura de la línea Roda de Bara-Reus**, uniendo el aeropuerto y la estación del AVE con Tarragona, Reus y Valls, por medio de una red ferroviaria ligera que utilizaría los trazados ferroviarios existentes.

2.- ANTECEDENTES Y EFECTOS DE LA LIBERALIZACION DEL FERROCARRIL

2.1.- LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

La entrada en vigor de la LEY DEL SECTOR FERROVIARIO (LSF) el 1 de enero de 2005, ha acelerado el proceso de deterioro ferroviario que esta sufriendo tanto el servicio ferroviario como las estaciones del Camp de Tarragona.

Como consecuencia de la LSF y la consiguiente privatización de servicios, en el Camp de Tarragona y Terres de l'Ebre se están cerrando multitud de estaciones, reduciendo drásticamente los servicios de las mismas, externalizando servicios que hasta ahora realizaba personal ferroviario con una formación homogénea y homologada, pasando estas cargas de trabajo a contratas que utilizan mano de obra poco cualificado o incluso en precario, quedando en muchísimos casos sin personal ferroviario, suprimiendo paradas e incluso trenes, disminuyendo todavía más la calidad del servicio, y todo ello para rentabilizar las cuentas de resultados y sin tener en cuenta en ningún caso la rentabilidad social.

En la actualidad conviven en el Camp de Tarragona la fastuosidad de la estación del AVE del Camp, o la que se realizará probablemente para conectar el nuevo corredor del Mediterráneo, con las deficiencias en los servicios, tan básicos, como un simple WC, o una triste bombilla que ilumine el andén por la noche, pasando por una simple sala de espera decente que permita resguardarse del frío o la lluvia al usuario. Mas de la mitad de las estaciones de Tarragona no disfrutan de estos servicios.

Evidentemente la Ley del Sector Ferroviario no es exclusivamente la culpable de las deficiencias que arrastran las estaciones del Camp de Tarragona, en mayor medida se debe a una mala planificación por parte de las administraciones competentes, así como la política de abandono de servicios que ha practicado RENFE en un primer momento y mas tarde Adif, como titular de estos servicios, pero si que es efectivamente la losa que no permite la recuperación de estas estaciones y servicios, marcando los criterios económicos como premisa para las posibles actuaciones. Así mismo el desvío de fondos hacia infraestructuras como las líneas de alta velocidad, estrangulan de manera definitiva al ferrocarril convencional, que en definitiva es el mas utilizado por el ciudadano a pesar de las trabas que debe salvar el usuario, que en algunos casos son insalvables, porque los servicios convencionales son sustituidos por los de Alta Velocidad, aunque con una mejora ínfima de calidad y tiempos de viaje globales.

2.2.- LA POLÍTICA FERROVIARIA SEGUIDA EN LOS ULTIMOS AÑOS EN TARRAGONA

Los últimos años de historia constatan el trato desigual que ha sufrido el ferrocarril en relación con otros medios de transporte, especialmente en referencia con la carretera y las consecuencias que este trato discriminatorio ha tenido de negativo para la red ferroviaria actual, no es menos cierto que ha sido propiciado por las políticas llevadas a cabo por los distintos gobiernos del Estado Español así como de la Generalitat de Catalunya, que han apostado de una manera clara y contundente por el transporte de carretera.

La política de ambas administraciones ha estado siempre mediatizada por los intereses económicos que acompañan a este medio de transporte: fabricas de automóviles, repuestos y mantenimiento, empresas privadas concesionarias de autopistas, utilización de combustibles fósiles, etc.

2.3.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La importancia del desarrollo ferroviario para el transporte de mercancías es vital, y actualmente Tarragona tiene enormes carencias en esta faceta de transporte.

El puerto Tarragona no absorbe la demanda de este tipo de transporte por falta de accesos que permitan y faciliten el transporte intermodal de mercancías. Las líneas AVE no solucionan este problema, pues no son aptas para soportar el peso por eje de estos trenes, que en muchos casos multiplican por diez el peso de los convoyes de viajeros, con el consiguiente deterioro que ello comportaría y el peligro añadido que conllevaría circular a altas velocidades por vías deterioradas, aun siendo de nueva construcción.

Este Pla Territorial del Camp de Tarragona debería potenciar la red ferroviaria actual para poder aumentar el tráfico de mercancías, permitiendo así una reducción del transporte por carretera (camiones), con la consiguiente reducción necesaria de las emisiones de CO₂.

Para ello se propone y solicita:

- Definir la red básica para el transporte de mercancías y sus mejoras, entre la que cabe destacar la adaptación de gálibos o el incremento de las vías de estaciones o apartaderos, que se deberían dotar de características técnicas óptimas para el transporte intermodal.
- Mejorar e impulsar los accesos ferroviarios al puerto de Tarragona y a las áreas logísticas del Polígono industrial de Constantí y Tarragona Clasificación, ampliando las existentes Terminales intermodales y racionalizando el diseño y la explotación de los complejos ferroviarios de conexión.

- Reapertura del ramal ferroviario existente entre Reus y Roda de Bara, cerrado hace más de 25 años, y para el que hay presupuestados 180 M€
- Realizar las inversiones necesarias en las líneas ferroviarias actuales para permitir el impulso del transporte de mercancías del 4% actual al 30% como objetivo en el plazo de vigencia de este Plan.

2.4.- LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA

Las cifras expuestas en los Presupuestos Generales del Estado de los últimos años, demuestran con claridad, que el desarrollo de la Alta velocidad ha dejado sin las partidas presupuestarias necesarias para la modernización del ferrocarril actual.

La gran ventaja que ofrece la alta velocidad como modalidad de transporte ferroviario (importante reducción de los tiempos de viaje entre las grandes ciudades), queda fatalmente ensombrecida por sus altísimos costes ecológicos, económicos y sociales.

El tren de alta velocidad es un transporte ideal para los ciudadanos de las grandes ciudades que disponen de un elevado poder adquisitivo. Por esa razón es capaz de competir con la aviación comercial, pero como demuestran las estadísticas está haciendo aumentar el número de pasajeros que se desplazan por carretera, debido a su alto coste económico, debilitando aun más, las economías más humildes, que también son las más numerosas.

Además crea un importante agravio comparativo para aquellos ciudadanos que no viven en las grandes urbes y que pagan los mismos impuestos que los ciudadanos de estas, y que además ven como desaparece el servicio ferroviario que tenían anteriormente.

Cuestionable es, así mismo la reducción total del tiempo de transporte para los ciudadanos del Camp de Tarragona que ve como la ganancia de tiempo que le proporciona la alta velocidad, no se compensa con los desplazamientos e incomodidades que debe realizar para poder hacer uso de la misma.

2.5.- TITULARIDAD PÚBLICA Y GESTION PÚBLICA Y/O PRIVADA

Este es un debate hurtado por la clase política a la ciudadanía, seguramente para evitar posibles posicionamientos ciudadanos contrarios a la privatización y a las expectativas de negocio que se abren al aplicar el Estado Español su interpretación particular de la liberalización - privatización recomendada desde las Directivas emanadas por la Unión Europea.

Que conste con claridad, que CGT en ningún momento ha defendido la gestión realizada por Renfe y los distintos Ministerios de Transporte y/o Fomento

durante los últimos años, gestión a la que nos hemos tenido que enfrentar constantemente por su marcado talante mercantilista y antisocial.

Hemos seguido con interés y preocupación los distintos procesos de liberalización y privatización que han ido surgiendo en Europa y el Mundo. Si algo nos ha quedado claro es que la iniciativa privada, con la excusa de dinamizar ciertos procesos productivos, condiciona las inversiones necesarias para el crecimiento a la obtención de beneficios, que como ya se ha demostrado no se reinvierten en mejorar el servicio prestado.

La experiencia ferroviaria en el Reino Unido nos indica que las empresas privadas exigen más y más subvenciones para seguir operando y además poder garantizar los beneficios a sus accionistas.

3. INFORME DE LA SITUACIÓN DE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DE TARRAGONA

ADIF, en consonancia con la política desmanteladora de servicios, en la que esta inmersa en los últimos años ha dejado sin personal ferroviario la estación de Ascó, y de manera inmediata las de Flix y Riba-roja D'Ebre, según sus propias declaraciones e informes. Así mismo dejara sin personal de manera definitiva el Puesto de Mando de Tarragona, regulado hasta ahora por 10 agentes, que se sumarían a los 16 de la Ribera D'Ebre.

La motivación que aduce ADIF es TECNOLÓGICA, es decir, la entrada en servicio del CTC (control de tráfico centralizado), que operará en la línea de Mora la Nova a Zaragoza de manera inminente.

Anteriormente ADIF ya había procedido a la reducción del servicio prestado en varias estaciones de esta provincia, algunas de tanta importancia como la estación de Valls (Alt Camp), la de Montblanc (Conca de Barberá), la de Torredembarra (Tarragonés), o la propia Tarragona y Salou que vio como se privatizaba la venta de billetes y la atención al usuario.

El cierre de servicios en las estaciones afecta claramente a la calidad del servicio que recibe el usuario del ferrocarril, incluso a la seguridad en la circulación y la del propio viajero. En determinadas estaciones la venta de billetes ha pasado a realizarse por personal ajeno a RENFE, lo que representa una merma considerable en la calidad del servicio comparándola con la anterior, atendido por agentes de RENFE o ADIF, profesionales del ferrocarril con conocimientos detallados de tarifas, condiciones de viaje, información general, incidencias, y la preparación necesaria para atender cualquier contingencia, (partes de accidentes, reclamaciones...etc.).

La externalización de servicios es consecuencia inmediata de la falta de personal que sufre RENFE y ADIF, inmersa en constantes Expedientes de Regulación de Empleo, mientras subcontrata al unísono los servicios que anteriormente realizaba personal especializado o directamente los abandona aduciendo causas Productivo-Organizativas (la rentabilidad por encima del servicio público) o Técnicas.

4. SITUACIÓN DE LAS LÍNEAS, ESTACIONES Y APEADEROS DE TARRAGONA

LÍNEA DE VALENCIA -TARRAGONA (Tramo Tarragona-Ulldecona)

Vía única

- ULLDECONA - Sin personal, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías.
- TORTOSA – Un agente, solo para venta de billetes.
- CAMP-REDÓ - Sin personal.
- L´ALDEA-AMPOSTA - Con personal de circulación y personal de venta de billetes.
- CAMARLES-DELTEBRE - Sin personal.
- L´AMPOLLA-PERELLÓ - Sin personal.
- L´AMETLLA DE MAR – Un agente para la venta de billetes.
- L´HOSPITALET DE L´INFANT - Con personal para la venta de billetes de 8 a 16,30h, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías.
- MONT-ROIG DEL CAMP - Sin personal.
- CAMBRILS - Con personal solo para venta de billetes, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías.
- SALOU - Con personal no ferroviario, solo para venta de billetes, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías.
- PORT AVENTURA - Sin personal.
- TARRAGONA - Con personal de circulación y personal de venta de billetes, se ha privatizado la atención al cliente y se encuentra en licitación la venta de billetes de Media Distancia.

Entre Tarragona y Tortosa circulan diariamente entre 8 y 10 trenes de Media Distancia. Por esta línea en dirección a Valencia y viceversa (aunque Tortosa queda fuera de la línea en un ramal) circulan trenes de Larga Distancia, solo tienen parada en Tarragona y dos de ellos en Salou. Así mismo circulan trenes de mercancías con frecuencias variables.

En el futuro esta línea (corredor del Mediterráneo) discurrirá por el interior de la franja costera sur de Tarragona, por lo que la actual estación de Tarragona, perderá estas circulaciones, que pasaran por la nueva estación del “Camp de Tarragona” y la futura estación de “Tarragona Costa Daurada”, obligando nuevamente a los viajeros con destino a las ciudades del sur de España y la Comunidad Valenciana a desplazarse del centro de Tarragona para seguir utilizando el tren, lo mismo ocurrirá para desplazarse hacia cualquier ciudad del estado español con trenes de Larga Distancia ya que todos circularan por alguna de las dos estaciones de la periferia, dejando la actual con un servicio residual o inexistente de tráfico de Larga Distancia.

LÍNEA DE ZARAGOZA -TARRAGONA (Tramo Ribarroja-Reus)

Vía única

- FAIO-LA POBLA DE MASSALUCA. Con servicio alternativo, no existe paso inferior de viajeros, edificios en estado ruinoso.
- RIBARROJA D´EBRE - La misma persona atiende la circulación y la venta de billetes. Edificio deteriorado, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. El 1 de diciembre quedara solo el turno de mañana y permanecerá cerrado los fines de semana y festivos.
- FLIX - La misma persona atiende la circulación y la venta de billetes. Edificio deteriorado, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. El 1 de diciembre quedara solo el turno de tarde y noche de lunes a jueves, permanecerá cerrado los fines de semana y festivos.
- ASCÓ – Sin personal. Edificio deteriorado, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. La estación es un enclave importante en el plan de evacuación de la Central Nuclear. No existe megafonía ni información.
- MORA LA NOVA - Con personal, la misma persona atiende la circulación y la venta de billetes, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías.
- ELS GUIAMETS - Sin personal. Edificio en estado ruinoso, no existe alumbrado público en la estación, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- CAPÇANES - Sin personal. Sin edificio de viajeros. No existe megafonía ni información.
- MARÇÀ-FALSET - Sin personal. Edificio rehabilitado para cafetería, en ella se venden los billetes y sirve de sala de espera, cuando el bar esta cerrado no hay sala de espera. El resto del edificio en estado ruinoso, en ocasiones no existe alumbrado público en la estación, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- PRADELL - Sin personal. Edificio en estado ruinoso, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- DUESAIGÜES-L´ARGENTERA - Sin personal. Sin edificio de viajeros. No existe megafonía ni información.
- RIUDECANYES-BOTARELL- Sin personal. Edificio en estado ruinoso, no existe alumbrado público en la estación, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- LES BORGES DEL CAMP - Sin personal. Edificio deteriorado, no existe alumbrado publico en la estación, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- REUS - Con personal de circulación y personal de venta de billetes. Existe paso inferior de viajeros.
- VILA-SECA DE SOLCINA - Sin personal, venta de billetes en el bar, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.

Existe una partida presupuestaria de 600.000 € para reparaciones en estas estaciones que es totalmente insuficiente para las mas mínimas reparaciones.

La frecuencia de trenes regionales es de 5 a 6 según la fecha, en cada sentido de ellos 4 llegan a Flix y también de ellos 3 llegan a Riba-roja y Faió. El tráfico de trenes de Larga Distancia es prácticamente inexistente, circulando un tren nocturno (Estrella Costa Brava) de manera muy irregular aunque en teoría es diario en cada sentido. El tráfico de trenes de mercancías es elevado entre Tarragona y Zaragoza y el Norte de España, destacando los trenes de mercancías peligrosas (MM.PP) y carbón procedentes del puerto de Tarragona con destino a la Central Térmica de Andorra en Teruel.

Esta vía se utiliza especialmente para el tráfico de mercancías entre Tarragona y Zaragoza, siendo la de LLeida la que absorbe el tráfico ferroviario de mercancías en sentido contrario.

LÍNEA DE LLEIDA - REUS (Tramo Vimbodí-Reus)

Vía única

- VIMBODÍ - Sin personal. Sin edificio de viajeros, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ - Sin personal. Edificio deteriorado, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- MONTBLANC - Con personal en la venta de billetes solo en el turno de mañana, los trenes que no entran en este horario quedan desatendidos o se realiza la venta en el bar. Existe paso inferior de viajeros.
- VILAVERD - Sin personal. Edificio en estado ruinoso, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- LA RIBA - Sin personal. Sin edificio de viajeros. No existe megafonía ni información.
- LA PLANA-PICAMOIXONS - Sin personal, en esta estación se efectúan transbordos y esperas de viajeros que esperan otras combinaciones, además se realizan maniobras con trenes y circulan trenes si parada mientras el usuario permanece en la estación, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- ALCOVER - Sin personal. Edificio en estado ruinoso, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- LA SELVA DEL CAMP - Sin personal. Sin edificio de viajeros. No existe megafonía ni información.

La circulación de trenes Regionales varia entre 3 y 4 trenes por sentido, es de destacar la circulación de trenes de mercancías procedentes de Zaragoza y el norte de España con dirección a Tarragona.

LÍNEA BARCELONA-MADRID (Tramo de la Plana Picamoixons - Sant Vicenç de Calders)

Vía única

- VALLS - Con personal (9 a 13 y 16 a 19) solo venta de billetes. En la actualidad la cafetería realiza la venta de billetes fuera del horario de las taquillas. El ayuntamiento financiaba un tren diario entre Valls y Barcelona (ida y vuelta). En la actualidad este tren ha desaparecido por decisión unilateral de RENFE.
- NULLES-BRAFIM - Sin personal, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- VILABELLA - Sin personal, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- SALOMÓ - Sin personal, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- RODA DE BARÀ - Sin personal. Edificio deteriorado excepto la parte en que se instaló un restaurante. No existe sala de espera. No existe megafonía ni información.
- RODA DE MAR - Sin personal. La sala de espera suele permanecer cerrada a los usuarios. No existe megafonía ni información.

Por esta línea solo circulan en la actualidad dos trenes regionales por sentido, habiendo desaparecido todos los trenes de Larga Distancia que circulaban por ella para pasar por la línea de alta velocidad. Existe un tráfico regular de trenes que unen Zaragoza y el norte de España con Barcelona.

LÍNEAS DE BARCELONA –TARRAGONA (Tramos L'Arbors- Sant Vicenç de Calders, Cunit- Sant Vicenç de Calders y Sant Vicenç de Calders-Tarragona).

Vía doble

- L'ARBÒS - Sin personal ferroviario, externalizada la venta de billetes, (en el bar) edificio deteriorado, no existe paso inferior de viajeros para cruzar las vías. No existe megafonía ni información.
- EL VENDRELL - Con personal solo para venta de billetes de cercanías.
- CUNIT - Sin personal ferroviario, externalizada la venta de billetes.
- CALAFELL - Con personal solo para venta de billetes, presentada propuesta para su externalización.
- SEGUR DE CALAFELL - Sin personal ferroviario, externalizada la venta de billetes.
- SANT VICENÇ DE CALDERS - Con personal de circulación y personal de venta de billetes solo de cercanías y regionales. Existe paso inferior de viajeros.
- TORREDEMBARRA - Sin personal ferroviario. Edificio deteriorado. Los andenes de la estación son provisionales desde 1993. Existe paso inferior de viajeros.
- ALTAFULLA-TAMARIT - Sin personal. Sin edificio de viajeros. Paso inferior. No existe megafonía ni información.

Estas estaciones pertenecen, desde Sant Vicenç de Calders, a dos líneas diferentes que unen esta estación con Barcelona por la costa y por el interior. Por estas líneas circulan en su mayoría trenes de cercanías, siendo la de la costa la que absorbe también la circulación de trenes de Media Distancia y los de Larga Distancia que unen Barcelona y Valencia.

El tráfico de Mercancías discurre por la línea del interior en su gran mayoría, aunque se podría circular por la línea de la costa en caso de incidencia.

Como se puede apreciar en este catálogo, la mayoría de estaciones que ADIF tiene en Tarragona se encuentran sin personal y sin prestar servicios al viajero, excepto el de la parada de trenes (en algunos casos de manera simbólica). A esta situación se ha llegado tras el cierre progresivo de estaciones durante los últimos años con excusas tanto socio-económicas, como técnico-organizativas.

4. PRESENTACION DE PROPUESTAS CONCRETAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN EL ÁMBITO FERROVIARIO EN EL CAMP DE TARRAGONA

4.1. AMPLIACION DE LAS LÍNEAS 2 y 4 DE CERCANIAS DE BARCELONA HASTA TARRAGONA, REUS, VALLS y CAMBRILS

Esta medida es relativamente fácil de realizar, el material sería prácticamente el mismo que se utiliza hasta ahora en el trayecto Barcelona Sant Vicenç de Calders, con una pequeña aportación que vendría dada por las unidades 447 que se liberarían al llegar los nuevos pedidos de las unidades CIVIA2.

El planteamiento sería el siguiente:

- De la línea 4 proceden de Manresa-Barcelona 22 trenes diarios que cambian de sentido en la estación de Sant Vicenç de Calders. De ellos 11 continuarían hasta Cambrils, 5 cambiarían el sentido en esta y 6 continuarían todavía hasta Tortosa, cambiando el sentido en ella.
- De la línea 2 proceden de Maçanet-Barcelona 34 trenes diarios en días laborables, de los que 16 cambiarían el sentido en la estación de Sant Vicenç de Calders, tal como lo realizan ahora la totalidad de ellos. Los restantes 18 realizarían 9 el trayecto circular Torredembarra-Altafulla-Tarragona-Vilaseca-Reus-La Selva del Camp-Alcocer-La Plana-Picamoixons-Valls-Nulles-Brafim-Vilavella-Salomó-Roda de Bará-Roda de Mar y nuevamente a Sant Vicenç de Calders y los 9 restantes realizarían el trayecto circular en sentido inverso.

Estas opciones permitirían aumentar las frecuencias diarias de:

- 20 a 40 trenes entre Tarragona y Barcelona
- 8 a 14 en Tortosa
- 8 a 19 en Cambrils y Salou
- 12 a 21 en Reus

- 3 a 15 en Alcocer
- 2 a 11 en Valls, Salomo y Roda de Bara

Esta propuesta permitiría liberar los 8 trenes de Media Distancia que invierten el sentido en Reus para aumentar el servicio de Regionales entre Mora La Nova-Flix y Riba-Roja D'Ebre, así como aumentar de 3 a 6 la frecuencia entre Montblanc y Barcelona.

4.2. RECUPERACION DE LAS ESTACIONES Y APEADEROS DEL CAMP DE TARRAGONA Y LES TERRES DEL EBRE

Esta propuesta es tan concreta como, dedicar una partida presupuestaria suficiente para rehabilitar las estaciones del Camp de Tarragona y Les Terres de l'Ebre de manera que todas puedan exhibir los servicios básicos que garanticen la calidad en el servicio ferroviario, que al menos deben ser:

- Sala de espera en condiciones de utilizarse, con lavabo y WC que garantice el más imprescindible aseo y necesidades fisiológicas. Por supuesto la iluminación eléctrica no debería ni comentarse.
- Pantallas informativas y megafonía que permita la máxima garantía información al usuario del ferrocarril.
- Personal ferroviario en todas las estaciones de Tarragona y el los apeaderos con mas afluencia de viajeros, para garantizar la información y la venta de billetes, así como para cubrir las posibles incidencias. Además este personal aumentará la seguridad en la circulación al supervisar el paso de los trenes, confirmando que no existen desplazamientos en el cargamento, situación peligrosísima en caso de producirse, dado el intenso tráfico de materias peligrosas por algunas líneas de Tarragona y avisando del paso de circulaciones sin parada, sobre todo en estaciones sin paso inferior de usuarios.
- Pasos inferiores de viajeros en las estaciones que superen una frecuencia de paso que se considere prudente tomar esta determinación.

4.3. REAPERTURA DE LA LÍNEA FERROVIARIA REUS-RODA DE BARA

La línea que une Reus con Roda de Bara se cerro hace aproximadamente 25 años, desde entonces el deterioro de las instalaciones es evidente, y aunque la conservación es inexistente, algunas obras de fabrica se conservan en un estado aceptable, sobre todo las trincheras y terraplenes, así como los túneles. En el caso de los puentes el panorama es más desolador aunque sin duda se podrían rehabilitar la mayoría de los existentes. Los edificios de las estaciones están derribados o en ruinas. La catenaria, así como los postes metálicos que la sustentan están en grave deterioro debido a los robos del cable de contacto.

La vía se conservó intacta, prácticamente en la totalidad de su recorrido, hasta hace dos años, excepto en algunos tramos en que fue invadida por el paso de vehículos o las proximidades de caminos rurales.

En la actualidad solo falta el tramo entre la estación de Roda de Bara y la antigua estación de La Pobla de Montornes, tramo que fue solapado por el ramal que sirvió de conexión con el cambiador de ejes de la línea de alta velocidad con la vía de ancho ibérico, pero que en la actualidad vuelve a ser liberada al haberse conectado la red de alta velocidad con el tramo que faltaba hasta Barcelona Sants.

También faltan los carriles y las traviesas así como el balasto del tramo que discurre paralelo a la estación del Camp de Tarragona (aproximadamente 1 km).

El tramo que discurre entre Reus y la Terminal de Contenedores de Constantí esta actualmente en servicio, así como el que une Constantí con el polígono petroquímico del la Pobla de Mafumet y El Morell aunque en menor medida.

4.3.1. CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO Y LA ESTACION DEL AVE DEL CAMP DE TARRAGONA

La antigua línea de ferrocarril que discurre entre Reus y Roda de Bara pasa muy cerca de las instalaciones del aeropuerto de Reus y de la estación de alta velocidad del Camp de Tarragona.

La propuesta concreta sería rehabilitar el tramo ferroviario inutilizado (desde CAMPSA a La Pobla de Montornes), para ello en el PITC se reservó una partida presupuestaria de 180M€ que debería ser suficiente para rehabilitar este tramo y su puesta en servicio.

El tramo de esta antigua infraestructura que va paralelo a la estación del AVE del Camp de Tarragona, debería servir para la ampliación de la estación del Camp de Tarragona, ubicando a continuación de las 6 vías existentes, 2 vías más de ancho nacional, que permitiera a los viajeros de Reus y Tarragona, así como a todos los del Camp, conectar de manera eficiente, rápida, y segura con la estación de ancho internacional, ya que físicamente ambas vías se encuentran a escasos 20m de distancia.

Esta actuación sería de un coste ínfimo con respecto a la envergadura de algunas de las obras que se plantean en este Plan Territorial, pues básicamente con lo que la prolongación de las instalaciones de la estación del Camp de Tarragona y la adecuación de un andén con 2 vías que permitieran el cruce de los convoyes podría acoger de manera eficaz el tráfico de trenes ligeros de cercanías, uniendo así las poblaciones del Baix Gaià entre sí, así como todo el anillo ferroviario del Camp de Tarragona (Torredembarra-Altafulla-Tarragona-Vilaseca-Reus-La Selva del Camp-Alcocer-La Plana-Picamoixons-Valls-Nulles-Brafim-Vilavella-Salomó-Roda de Bará-Roda de Mar y Sant Vicenç de Calders con la estación del Camp de Tarragona.



FOTO:

En verde trazado de la antigua vía de Reus a Roda de Bara a su paso por la estación del Camp de Tarragona.

En rojo terrenos que están situados al lado de la estación del Camp de Tarragona y que podrían ubicar las dos vías y el andén necesario para la puesta en funcionamiento del servicio.

4.3.2. MERCANCIAS PELIGROSAS DESDE EL POLIGONO DE CONSTANTÍ

La reapertura de la línea de Reus a Roda de Bara permitiría la salida rápida y segura de las mercancías que en la actualidad salen del Polígono de Constantí, y que realizan a día de hoy una serie de maniobras en la estación de Reus que además de prolongar en mas de 2 horas los tiempos de viaje hacia el norte, tienen un peligro añadido en cuanto a seguridad en la circulación y hacia la ciudadanía, teniendo en cuenta que la mayoría de las mercancías que salen de esta Terminal son Mercancías Peligrosas.

Actualmente unos 10 trenes diarios salen de la Terminal de Contenedores que Adif tiene en el Polígono de Constantí. Los que tienen destino a Madrid o el Noreste de España, circulan directamente sin cambios sustanciales en su composición, no así los que van en dirección a Barcelona o la frontera francesa, o los que van a Valencia, el sur de España o África que deben de realizar maniobras en la estación de Reus y modificar el sentido de la marcha, cambiando la locomotora del tren en este caso de cabeza a cola.

Esta maniobra según las circulaciones y el momento del día en que se realice puede tardar entre 40 minutos y 2 horas, que añadidos a los 50 minutos que

tarda un convoy sin contratiempos en realizar el trayecto Reus-Sant Vicenç de Calders, puede rondar en algunos casos las 3 horas de viaje.

Con la propuesta de reapertura y la habilitación de la línea de Reus a Roda de Bara los trenes que salieran de la Terminal de Contenedores de Constantí tardarían en realizar este trayecto, apenas 15 minutos, con el consiguiente ahorro de tiempo y energía que ello conllevaría, así como el riesgo intrínseco de accidente que se evitaría en las circulaciones, con esta nueva ruta.

Noves línies convencionals

Rehabilitació Reus – Roda

Aquesta rehabilitació ha de permetre constituir un bypass per a les mercaderies a la ciutat de Tarragona. Aprofita al màxim el traçat del corredor actualment fora d'ús de la línia Reus - Roda.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 180 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

Extracte proposta de xarxa ferroviària del PITC (pagina 57)

4.4. CREACION DE UN SERVICIO DE TREN LIGERO CIRCULAR POR LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE ENTRE TARRAGONA-REUS-AEROPUERTO- ESTACION DEL AVE-VALLS-TORREDEMBARRA-TARRAGONA.

En la actualidad existe un anillo ferroviario, que utilizando las infraestructuras existentes, une de manera circular las estaciones de Tarragona-Vilaseca-Reus-La Selva del Camp-Alcover-La Plana-Picamoixons-Valls-Nulles-Brafim-Vilavella-Salomó-Roda de Bará-Roda de Mar Sant Vicenç de Calders-Torredembarra y Altafulla, desembocando nuevamente de manera circular en Tarragona.

Con la reapertura de la línea de Roda de Bara a Reus se podría completar varias combinaciones de anillo ferroviario, concéntrico en unos casos, y en forma de ocho en otros, que permitiría como anteriormente dijimos conectar las principales poblaciones del Camp de Tarragona.

Este nuevo servicio complementaría el servicio que RENFE realiza con las unidades de Regionales y las propuestas de cercanías, y vendría básicamente a conectar la estación del Camp de Tarragona, el aeropuerto y las diferentes poblaciones que discurren por la línea propuesta (Reus, Constantí, El Morell, La Pobla de Mafumet, Puigdelí, Perafort, La Secuita, El Catllar, La Riera de Gaia, La Pobla de Montornes, Roda de Bara, Roda de Mar y Sant Vicenç de Calders), uniéndolas al anillo antes mencionado, para así, conectarlas entre sí, realizando un servicio acorde con los horarios de los trenes de alta velocidad y los vuelos del aeropuerto de Reus.

Este servicio podría realizarse con las unidades 440 que previsiblemente quedarán sin utilidad después de la llegada de los regionales de las series 130.

La frecuencia mínima que debería atender esta línea sería de 16 trenes diarios en cada sentido y que circularían 6 (3 por sentido) por la opción norte y 10 (5 por sentido) por la opción sur, pasando, como decíamos, además a reforzar las frecuencias del anillo ferroviario del Camp de Tarragona en el caso de:

- Valls de 11 a 14
- Reus de 21 a 29
- Tarragona de 40 a 45

En realidad esta nueva línea que aprovecharía las infraestructuras ya existentes, solamente se tendría que realizar una variante en la estación de La Plana-Picamoixons, que permitiera el paso de los convoyes procedentes de Alcover a Valls, sin tener que cambiar el sentido de la marcha de la Unidad-Tren. Esta infraestructura permitiría conectar las infraestructuras del aeropuerto y el Ave, vertebrando de manera definitiva y por ferrocarril, de manera sostenible, evitando que se realizaran las costosas propuestas ferroviarias que contempla el Plan Territorial del Camp de Tarragona para conectar tanto la Estación del Camp como el aeropuerto.



FOTO: En rojo propuesta de variante en la estación de La Plana-Picamoixons

Octubre de 2008

CONFEDERACIO GENERAL DEL TREBALL DE CATALUNYA

