



@csaune. Havia de ser un pàrquing intel·ligent i mai ha estat operatiu, a part de la petjada horrible arquitectònica que ha deixat a la Part Alta D'un cost inicial 3,9 milions de € a un endeutament de casi 30 M/€ Si comptem que això dura des del 2002...



@eduardboda. Petites grans iniciatives: El parc infantil de #Nadal de #Tarragona obrirà una hora abans per als nens amb #autisme! Bravo @TGNajuntament @paucicoma @CarlaAguiarC

única entre Vandellòs y Tarragona, a efectos prácticos Vila-seca seguirá siendo un cuello de botella. En el diseño de la nueva infraestructura no se contempló la construcción de una vía de espera, de forma que los trenes que desde la vía de Tarragona quieran incorporarse al Corredor del Mediterráneo deberán pararse en la vía general —la que une Tarragona con Reus— y si está previsto que pase un convoy por el otro corredor, permanecerá a la espera hasta que este haya pasado.

La falta de este desvío no es el único déficit en la infraestructura. La nueva estación de Cambrils tan solo tiene cuatro plataformas, dos de laterales para pararse los trenes y otras dos para pasar. Desde el ac-

En cuanto a la oferta de trenes regionales que desde Tortosa permitirán llegar a Tarragona a través de la estación de Perafort, aún no ha trascendido la información. Renfe asegura que «estamos trabajando una propuesta de oferta de larga distancia y regionales con la Generalitat». Pese a ello, las conversaciones se están prolongando más de lo esperado y no hay un acuerdo. Si estos convoyes salen desde Tortosa y tan solo paran en Cambrils y Perafort— perdiendo por lo tanto los usuarios de Salou, Tarragona y Altafulla— la demanda es muy baja. Es una de las razones que explican que Renfe se muestre reticente en mantener los Euromed o incluso en incorporar algún Avant, tal y como le exige la Generalitat. Asimismo, la saturación en la llegada de trenes de Santis tampoco permite ampliar mucho la oferta. Fueron algunos de los temas que se trataron ayer en la reunión entre el secretario de Infraestructuras i Mobilitat, Isidre Gavín, y la plataforma Trens Dignes.

Movilizaciones 'contundentes'

«No dejaremos perder ningún tren», aseguraba Casadó tras el encuentro. Asegura que «en teoría la Generalitat defiende lo mismo que nosotros, pero los que negocian son ellos y, por tanto, deben comportarse como nuestros representantes e interlocutores».

Desde la plataforma Trens Dignes ya se ha avanzado que si no hay una mejora en los horarios habrá movilizaciones «contundentes». Mientras tanto, desde la PTP, Daniel Pi defiende que una de las soluciones para mejorar las conexiones es que «los trenes entren a Tarragona y puedan salir por el norte». Y añade también que otro de los elementos clave sería «una estación en la T-11 bien conectada para los viajeros de Tarragona y Reus, de forma que, cuando salga de Cambrils, pueda tener cierto interés comercial, porque ya sabemos todos que los Avant desde Camp de Tarragona tienen una demanda muy baja».

El próximo 10 de enero circulará el último tren por la vía actual

Las asociaciones en defensa del transporte público presentarán un recurso contra la Generalitat por su «inacción» y «dejadez de funciones»

NÚRIA RIU
TARRAGONA

La fecha está marcada en el calendario. Si no hay un nuevo impedimento sobrevenido, el lunes 13 de enero entrará en funcionamiento la variante de Vandellòs. Esto supone que el viernes día 10 circulará el último tren por el tramo de vía que quedará desafectado, entre este municipio y la estación de Salou-PortAventura.

En principio, ya no podrán seguir pasando trenes por la vía que ahora mismo pasa por el frente litoral de Salou y Cambrils. De hecho, si el cese de circulaciones se produce con tres días de antelación es porque los operarios de Adif deben llevar a cabo una intervención sobre el terreno que permitirá desconectar este tramo de vía única y empalmar el inicio de la doble plataforma con la nueva variante.

El ente gestor de infraestructuras asegura que, para hacer la nueva conexión, hay que verificar la catenaria y los sistemas de seguridad. Asimismo, deberán hacerse las pruebas pertinentes para la correcta entrada en funcionamiento del nuevo trazado. El ámbito de la actuación se centra en un espacio de unos tres kilómetros y, a partir de este mo-

mento, puede decirse que ya se habrá dado de baja la vieja infraestructura.

A partir de ahí, según la postura de los alcaldes y de la Generalitat, que defienden que debe desmantelarse la vía, el Ministerio de Fomento debería firmar un trámite administrativo, que es el de desafección para servicio ferroviario, lo que significa que

reunieron con representantes de los ministerios de Fomento y de Transición Ecológica para reclamarles que se mantenga el servicio de cercanías. «Podimos ver que no tienen el menor interés en cerrar esto, pero quien tiene las competencias es la Generalitat», afirmaba el portavoz de la PTP en el Camp de Tarragona, Daniel Pi.

Aseguran que «nos quedó muy claro que delante una petición formal por parte de la Generalitat para mantener el servicio e iniciar el traspaso, ellos accedían y actuarían en consecuencia». Una situación que ha hecho que la PTP y la PdT.Camp hayan decidido que el lunes presentarán un recurso contencioso administrativo contra la administración catalana.

Afirman que hay «inacción, dejadez de funciones e incumplimientos reiterados de la legislación ambiental, urbanística y ferroviaria» por parte del Govern. Asimismo, solicitarán que mientras el tema esté subyacente no pueda llevarse a cabo el desmantelamiento de las vías. Esto podría provocar que no pudiera comenzarse a retirar los materiales y que, si finalmente la justicia les da la razón, los trenes pudieran volver a circular por este eje.

La frase

«No dejaremos perder ningún tren. La Generalitat es quien debe hacer la negociación»

Josep Casadó
Trens Dignes

La frase

«No hay el menor interés en cerrar esto, pero quien tiene las competencias es la Generalitat»

Daniel Pi
PTP

cidente ferroviario de Torredembarra, en el año 2002 cuando un Catalunya Express invadió la vía principal por la que circulaba un Euro-med a 160 km/h y se registraron dos víctimas, cambió la normativa. Si no hay una distancia suficiente con el semáforo de la terminal o no se instalen desvíos con toperas no podrá haber adelantos por las vías de paso.

Todos estos problemas en el diseño de la infraestructura evitarán que pueda sacársele la rentabilidad necesaria de cara al usuario. «Es un auténtico disparate. Los tiempos de recorrido de los Euromed no mejoran al de los Talgo de hace quince años», lamenta el portavoz de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Daniel Pi.

esta vía ya no tiene posibilidad de utilizarse de nuevo. Pese a ello, los terrenos seguirán siendo de Adif, por lo que si quieren quitarse las vías habría que redactar un protocolo con los derechos y obligaciones de cada una de las partes.

Pese a ello, las plataformas en favor del transporte público aún no se resignan a perder esta infraestructura. Esta semana se