

El govern invertirà uns 600 milions per posar en marxa quatre trens tramvia

Els projectes, entre els quals hi ha el Tramcamp de Tarragona, s'inclouran al pla d'infraestructures

VIRTUDES PÉREZ / Barcelona

● No seran ni trens convencionals ni tramvies sinó una barreja de les dues coses. El model no és cap invenció: ja existeix en algunes ciutats alemanyes i es tracta de crear una xarxa ferro-

viària prou flexible perquè pugui funcionar com a tren entre poblacions i com a tramvia —pis més baix, més parades i fins i tot semàfors— al pas pels nuclis urbans. El govern està redactant ara els projectes dels que seran els

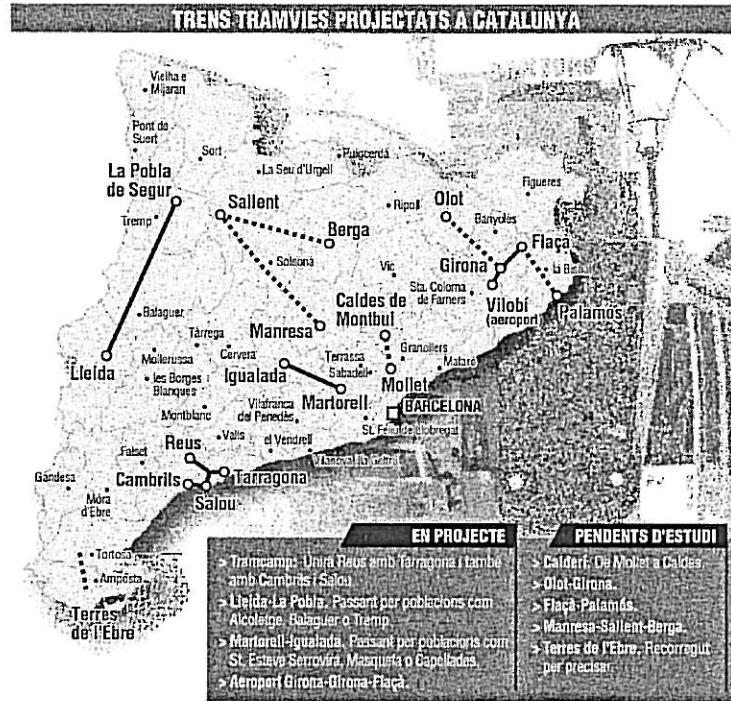
primers quatre trens tramvia de Catalunya, entre els quals hi ha el Tramcamp de Tarragona. S'incorporaran al pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 amb un pressupost d'uns 600 milions d'euros.

El govern ha escoltat finalment les demandes del territori i ha decidit incorporar al pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) 2006-2026 la posada en funcionament dels primers quatre trens tramvia que s'explotaran a Catalunya. En la majoria dels casos es tracta d'aprofitar xarxes ferroviàries ja existents i introduir-hi una sèrie de canvis perquè els trens es puguin reconvertir en tramvies lleugers —una velocitat d'entre 50 i 60 quilòmetres per hora, amb plataforma més baixa, més parades i semàfors— quan passin per les ciutats. L'experiència no és nova, ja que, segons fonts del Departament de Política Territorial, funciona en algunes ciutats d'Alemanya.

Dels quatre nous trens tramvia proposats ara pel govern després d'estudiar les alegacions presentades al pla d'infraestructures ferroviàries, el més reivindicat pel territori ha estat el Tramcamp de Tarragona, que ha d'unir Reus amb Tarragona i també Vila-seca, Salou i Cambrils. El govern de CiU ja va encarregar un primer estudi de viabilitat l'any 2001 que va resultar favorable a la implantació del tramvia, però el tripartit s'hi ha mostrat reticent pràcticament fins ara, com ho demostra el fet que no ho inclougués en el PITC.

Tot i que el projecte encara s'està redactant, fonts del Departament de Política Territorial han avançat un pressupost d'uns 300 milions d'euros. La idea del govern és fer servir fins a l'any 2016 la línia fèrria existent per connectar Tarragona i Reus i també aprofitar les vies que quedin lliures de Salou a Cambrils amb el nou corredor del Mediterrani. A partir del 2016 es començarien a construir línies noves.

Els altres dos projectes de trens tramvia, coneguts també com *trentram*, són els que connectaran Lleida amb la Poble de Segur, passant per poblacions



Viatgers arribant a l'estació de la Poble de Segur. / ANDREU PUIG

com ara Alcoletge, Balaguer i Tremp, i l'adaptació del ramal dels Ferrocarrils de la Generalitat entre Martorell i Igualada. En aquest cas, algunes de les localitats que es beneficiaran dels avantatges del tramvia seran Sant Esteve Sesrovires, Masquefa i Capellades. El quart *trentram* que s'ha decidit incloure dins del pla d'infraestructures del transport de Catalunya és el que farà el recorregut de l'aeroport de Girona a Flaçà passant per Girona ciutat.

Línies pendents d'estudi

● A banda dels traçats de trens tramvia incorporats ara al PITC, el Departament de Política Territorial no descarta altres línies de *trentram* en altres punts de Catalunya a mitjà i llarg termini. Entre aquestes línies hi ha la recuperació de l'antic Calderí, un tren de passatgers i mercaderies que va connectar fins a l'any 1932 Mollet amb Caldes de Montbui passant per Santa Perpètua, Palau-solità i Plegamans i Polinyà. Altres recorreguts serien Olot-Girona, Flaçà-Palamós, el perllongament fins a Berga del ramal Manresa-Sallent o un tramvia per a les Terres de l'Ebre. Tots aquests projectes, però, estan pendents d'estudi tant per decidir si finalment s'han de fer com per saber quines característiques hauran de tenir.

Allargar la línia de la Poble fins a Andorra

● El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va prometre estudiar el perllongament de la línia de la Poble de Segur fins a Sort, la Seu d'Urgell i Andorra, coincidint, el 3 de juny passat, amb la inauguració de les millores del tren que va des de Lleida fins a la Poble. Nadal va advertir que la viabilitat d'aquesta ampliació no es podria valorar fins passat el 2015. L'oposició, però, ha instat el govern a agilitar aquesta iniciativa. Fa deu dies, el Parlament va aprovar una proposta de CiU per fer un transport ferroviari lleuger entre l'Alt Urgell i el Principat d'Andorra. La proposta, també amb el suport d'ERC i el PP, insta el Consell Executiu a «modificar el pla d'infraestructures presentat recentment pel govern i incloure la construcció d'un transport ferroviari lleuger entre l'Alt Urgell i Andorra». A més, també proposa «desenvolupar els projectes ja elaborats pel govern per tal de construir un transport ferroviari lleuger entre els municipis de Montferrer i Castellbò, la Seu d'Urgell i les Valls del Valira (Alt Urgell)». El diputat de CiU Albert Batalla va mostrar-se satisfet per haver aconseguit l'aprovació d'aquesta proposta, perquè «aquesta infraestructura és bàsica per resoldre els problemes de mobilitat entre la Seu i Andorra».

D'altra banda, Ferrocarrils de la Generalitat —empresa que gestiona la línia de Lleida a la Poble— i l'Ajuntament d'Esterni mantenen converses per prolongar el servei de bus de la Poble a aquesta població. Aquesta proposta, si es concreta, no es farà efectiva fins l'any vinent. Per ara és possible anar de Lleida a la Poble en tren i, amb el mateix tiquet, agafar un bus fins a Sort.