

Tarragona, 6 de septiembre de 2024

La PTP celebra el acuerdo para impulsar el TramCamp pero lamenta la implantación de baterías en el proyecto



El Trambahia, entre Cádiz y Chiclana, pasando por el centro de San Fernando, con una catenaria absolutamente discreta

La implantación de baterías en TramCamp incrementa el coste y el peso de los vehículos innecesariamente, haciéndolos menos eficientes y reduciéndoles la autonomía de circulación.

Apostamos por un tranvía conectado de forma permanente a la red eléctrica, ya sea con catenaria o con alimentación por el suelo (como en la Diagonal de Barcelona), por sostenibilidad, fiabilidad y economía.

Prescindir de la catenaria es un capricho estético que debería ser sufragado exclusivamente por los Ayuntamientos que lo soliciten, dado que no existe ningún elemento arquitectónico incompatible con la discreta catenaria de un tranvía convencional.

El pasado 4 de septiembre de 2024, la Consejera de Territorio, Sílvia Paneque, anunció el deseado acuerdo con los Ayuntamientos de Cambrils, Salou y Vila-seca para sacar adelante la fase 1 del TramCamp, cuyo estudio informativo se había expuesto a información pública en el primer semestre de 2023.

Las alegaciones de la PTP y PDF.CAMP no han sido atendidas.

Desgraciadamente, en la concreción del anuncio hemos visto cómo los pactos políticos con los ayuntamientos han cogido prioridad respecto a los aspectos técnicos del proyecto y que ya habían señalado las entidades.

La PTP y la PDF.Camp habían participado activamente en la redacción de alegaciones para hacer del TramCamp un sistema de transporte efectivo y fiable, como lo es el Metro en Barcelona, para conseguir religar los tres núcleos más poblados del área central del Camp de Tarragona: Tarragona, Reus y los núcleos de costa Salou-Cambrils con rótula en Vila-seca.

Uno de los aspectos que más preocupaba era la alimentación eléctrica del sistema, la dotación de vía doble completa y evitar excesivas pérdidas de velocidad media a lo largo del recorrido, cuestiones que lejos de ser puros aspectos técnicos tienen grandes implicaciones en la funcionalidad del futuro servicio

A falta de una información de retorno de las alegaciones por parte de la Generalitat, **nos hemos enterado por prensa de que el TramCamp dispondrá de un kilómetro de vías sin catenaria -ni alimentación por el suelo-** en cada municipio del Camp de Tarragona; es decir, la fase 1 del TramCamp tendrá 3 de los 14 km de recorrido sin alimentación eléctrica directa. Nos preocupa la ligereza con la que se da a entender que un tranvía con baterías cumple la misma función que uno con alimentación eléctrica directa, ya sea por catenaria o por tercer carril por el suelo. En la siguiente infografía se dan algunos motivos en favor de la electricidad directa (en azul):

S  AL TRAMCAMP. Qu  aporten els sistemes ferroviaris?

GUIATGE FERROVIARI ✓ **ELECTRICITAT DIRECTA, SENSE BATERIES** ✓

- 1 MENOR CONSUM ENERGÈTIC PER PLAÇA**
✗ Amb els vehicles d'hidrogen o bateria ja no cal el tramvia!
✓ La bateria, la pila d'hidrogen o el dièsel són fonts d'energia, i s'apliquen tant a modes viaris com ferroviaris.
✓ El ferrocarril estalvia energia gràcies al baix fregament rodacarril i per la seva gran capacitat.
- 2 L'ELECTRIFICACIÓ M S SOSTENIBLE**
✗ Per descarbonitzar el transport l'hidrogen és la millor opció!
✓ L' s de la pila d'hidrogen requereix molta més energia que la bateria o l'electricitat directa.
✓ Connectar-se a una catenaria o 3r rail  s m s sostenible: els vehicles no s'han de sobrecarregar amb pesades bateries.
- 3 ACCESSIBILITAT SENSE RAMPES**
✓ El guiatge redueix el gap vehicle-andana. No caten rampes.
✓ Amb catenaria o 3r rail, l'energia de la frenada es pot recuperar per a altres consumidors.
✓ No s'empren materials contaminants ni escassos (p.ex lit ).
✓ Els trens i tramvies no tenen problemes d'autonomia.
- 4 M XIMA CAPACITAT DE TRANSPORT**
✗ El "megab s" o "tramb s" ofereix una capacitat similar!
✓ El tren és el mode amb més capacitat i supera de llarg els límits de la carretera (bus 24 m. de llarg).
✓ Pot formar trens dobles i adaptar-se a demandes canviants.
✓ M s amplada interior (rodes més petites)
- 5 RAPIDESA EN CONDICIONS SEGURES**
✗ El tren és una antiqualla, existeixen guiatges alternatius.
✓ Metros i tramvies estan en expansió a tot el món.
✓ El guiatge ferroviari no té límits per capacitat o velocitat, com el guiatge òptic del bus, i presenta les millors ràtios de seguretat.
✓ G lib estricte
- 6 M XIMA DURABILITAT**
✗ Amb menys inversió podem aconseguir iguals resultats!
✓ L'elevada inversió inicial es compensa amb uns costos operatius baixos tot i créixer la demanda.
✓ Els vehicles i la infraestructura doblen la vida útil de la carretera.
✓ Tecnologia fiable.

pdf.camp **PTP** PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC + informaci  a Transportpublic.org i pdfcamp.org

La experiència de la operación de autobuses elèctrics está demostrando un incremento significativo del peso respecto a la tara normal de los vehículos, no sólo por el peso de las pilas o baterías, sino por el refuerzo de la estructura necesaria para soportarlas. Por ejemplo, un autobús articulado de 18

metros puramente eléctrico pesa 3000 kg más que uno híbrido. Por lo que respecta a la durabilidad de las baterías de los autobuses, son aproximadamente de la mitad que la vida útil de los autobuses. Teniendo en cuenta el repuesto de las baterías en mitad de la vida útil de los vehículos, los autobuses eléctricos cuestan aproximadamente el doble que los autobuses híbridos equivalentes. La electrificación del transporte por carretera pasa generalmente por las baterías, mientras que en los sistemas ferroviarios el sistema más eficaz es la alimentación energética por catenaria.

También hay que recordar, que **el modelo de tranvía diseñado para el Camp de Tarragona no tiene precedentes con baterías**, y ya se declaró desierto el primer concurso de FGC para la adjudicación del material móvil en julio del año 2023. En este caso, **la PTP vuelve a reclamar a la Generalitat tener un solo estándar técnico de tranvías en Cataluña**, como ha logrado la Comunidad Valenciana con las redes de Alicante y Valencia, y que ponga de acuerdo la ATM del Área de Barcelona con FGC.

En esta coordinación es necesario dar la relevancia que corresponde a la ATM del Camp de Tarragona y hacer más contrapeso técnico a las decisiones políticas, el equilibrio de ambas visiones es clave en un proyecto de estas características.

Además de los citados motivos técnicos, **nos preocupa el mensaje que se está dando a la población, dando a entender que la catenaria no permite la integración urbana de los tranvías**, generando un agravio comparativo con los barrios que sí dispondrán. **La catenaria del tranvía es ligera y discreta, se ancla directamente a las fachadas o farolas de las calles, y forma parte del paisaje urbano de la inmensa mayoría de sistemas tranviarios del mundo, incluidos centros urbanos protegidos por la UNESCO, como el de Viena**, donde el tranvía pasa por delante de la fachada de su famosa ópera. No hemos encontrado ningún elemento arquitectónico o paisajístico del trazado de la fase 1 del TramCamp que exija prescindir de la catenaria y justifique la consecuente pérdida de prestaciones e incremento de costes. **La catenaria, como parte inseparable de la mayoría de tranvías del mundo, debe formar parte del desarrollo de este transporte público plenamente integrado**, de alta capacidad y seguridad, y transformador de la movilidad bajo un modelo de sostenibilidad y eficiencia.

Tampoco **resulta explicable que un Ayuntamiento pueda exigir este sobrecoste a la Generalitat sin participar de su financiación, como ha hecho el Ayuntamiento de Barcelona para prescindir de la catenaria en el tramo Glòries - Verdaguier del TramBesòs**.

El Alcalde de Salou, Pere Granados, una vez más, se enroca en decisiones que perjudican el transporte público ferroviario del Camp de Tarragona

Desgraciadamente debemos lamentar, una vez más, que las políticas impulsadas por el alcalde de Salou no sólo perjudican la movilidad de su propio municipio sino también en el conjunto de nuestro sistema de transporte público. Bajo una concepción ferroviaria absolutamente sesgada, en plena crisis climática, logró suprimir uno de los servicios regionales con más pasajeros de Catalunya al tiempo que seguía impulsando un ramal de la red de alta velocidad en la estación de Port Aventura, de dudosa rentabilidad.

- **Desde los años 90, la Alcaldía de Salou ha impulsado la desaparición del servicio ferroviario en el centro del municipio**, arrastrando a Cambrils y otros municipios en su actuación. Ante los problemas de permeabilidad de la antigua traza ferroviaria, y de peligrosidad de algunos pasos a nivel, descartaron todas las alternativas planteadas por la entonces Renfe:
 - Descartaron enterrar el paso a nivel
 - Descartaron una variante cercana al casco urbano, con estación propia tangente en el casco antiguo
 - Una vez decidida la variante, descartaron cortar la línea cerca del casco antiguo haciendo una parada frente al hotel Regina, decidiendo que la única estación de Salou sería la de Port Aventura, que sólo sirve para ir al parque temático.

- En 2020 se consagra la supresión del servicio ferroviario en el centro del municipio, nuevamente **habiendo descartado opciones para mantener y modernizar este servicio público tan utilizado por la población** y perjudicando la movilidad de miles de ciudadanos y visitantes del corredor de la costa:
 - Descartaron el uso de la línea vieja por trenes exclusivamente de Rodalies, una vez desviados los trenes de mercancías y de larga distancia, que son los que ocasionaban problemas en los pasos a nivel.
 - **Descartaron la migración progresiva de la línea antigua de tren a tren-tranvía**, al estilo de la línea Alicante - Benidorm, que es todo un éxito. Esta decisión ha encarecido decisivamente todo el proyecto, impidiendo el acceso a Tarragona en la primera fase.
 - **Impusieron un modelo ferroviario que perjudica al Camp de Tarragona: donde antes había una línea R16 Barcelona-Port Aventura-Tortosa**, que era un éxito de público, **ahora hay dos**, de demandas muy desiguales, R16 Barcelona-Tortosa y R17 Barcelona-Port Aventura, **que además consumen más surcos de entrada en Barcelona dificultando que la línea de Tortosa y la de Reus - Móra / Lleida puedan beneficiarse de un incremento de frecuencias a futuro.**
 - Tras años de no inversión en la línea, lograron arrancar inversiones por parte de Adif en el desmantelamiento de la línea de la costa y en la remodelación de la estación de Port Aventura, y lo que resulta más paradójico, con fondos Next Generation
- En la actualidad, han exigido todo tipo de demandas que debilitan el proyecto original del TramCamp al paso por el municipio, como la desaparición de la catenaria, que ocupa este comunicado, o intentos para que el TramCamp no tuviera vía doble, o incluso para que prescindiera de los carriles (!)...

Por todas estas razones pedimos a las instituciones competentes en materia ferroviaria, que a pesar de siendo sensibles con las demandas locales, nunca pierdan de vista la lógica supramunicipal, el servicio a la ciudadanía, y los criterios técnicos de proyectos como TramCamp.

Si la desaparición de la catenaria del proyecto es el escollo insalvable para que el Alcalde de Salou deje pasar el TramCamp, solicitamos:

- 1) **que los tramos sin catenaria sean dotados de alimentación eléctrica por el suelo**, consiguiendo plena autonomía y la ligereza para los tranvías. Además se debe hacer un solo modelo tranviario para toda Cataluña, favoreciendo la compra conjunta de material móvil y el intercambio, en su caso, de unidades entre Barcelona y Tarragona.
- 2) **que los Ayuntamientos participen de la financiación de las alternativas a la catenaria**, opciones que son subjetivas y de carácter estético, como ha hecho la ciudad de Barcelona en el tramo Glòries - Verdaguer de la Diagonal.



El Trambesòs haciendo pruebas en la Diagonal de Barcelona, entre Glòries y Verdaguer, sin catenaria y captando la energía del suelo de forma totalmente segura