

SINDIC DE GREUGES DE CATALUNYA  
Pg. de Lluís Companys 7,  
08003 Barcelona

## Queixa per l'amenança de desmantellament integral del ferrocarril entre Cambrils, Salou i Port Aventura i per l'incompliment de la seva transformació a tren-tramvia

RICARD RIOL JURADO, major d'edat, amb DNI xx.xxx.xxx-0, en nom i representació -com a President- de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (en endavant **Associació PTP**), amb domicili al C. Indústria 220, entresòl de Barcelona-08026, atentament

### EXPOSO:

- I. Que l'Associació PTP, en representació pròpia i de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril Públic i de Qualitat (PDFCAMP), té com a objectiu la defensa dels interessos generals en tot allò relacionat amb el transport públic, conscient que l'existència d'un gran nombre d'interessos privats pot deixar en segon terme el benestar del conjunt de la població en una matèria cabdal per a la modernització del nostre país.

En aquest context, es considera transcendental donar a conèixer la decisió del Ministeri de Fomento, amb recolzament actiu dels Ajuntaments, de desmantellar integralment la línia ferroviària Port Aventura - Salou - Cambrils - Mont-roig del Camp - l'Hospitalet de l'Infant, sense cap alternativa que faciliti o millori la vida dels usuaris de la xarxa de rodalies, donada la llunyania de la variant del Corredor Mediterrani respecte els nuclis de població més importants, Salou i Cambrils, i la pèrdua de connexió entre aquestes poblacions.

- II. L'Associació PTP, en col·laboració amb la PDFCAMP, ha elaborat el **document annex "Memòria Justificativa"** que s'acompanya, on s'explica en detall l'abast de les decisions de l'Administració ferroviària i la seva negativa repercussió en la política de transport favorable als interessos ciutadans (vegeu capítols 1 i 2 de l'annex).

**Aquest desmantellament integral contradiu les determinacions urbanístiques del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona aprovat per la Generalitat al 2010** (vegeu capítol 3 de l'annex), on es distingeix clarament entre "Condicionament Tren-Tramvia", per al recorregut Port Aventura - Salou - Cambrils, i "Desafecció ferroviària", per al recorregut Cambrils - Mont-roig del Camp - l'Hospitalet de l'Infant.

**A més de ser socialment i ambientalment inoportú, aquest desmantellament ferroviari integral causaria una interrupció traumàtica de l'actual oferta de transport públic i no afavoriria una transició gradual cap al sistema de tren-tramvia, essent contrari als fonaments de la llei 9/2003 de la mobilitat, les Directrius Nacionals de Mobilitat i llei**

**16/2017 de lluita contra el canvi climàtic** (vegeu capítol 5 de l'annex). **Formalment també vulnera la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario** (vegeu capítol 4 de l'annex). El document s'ha confeccionat com a resposta a la impossibilitat de tenir interlocució amb l'administració general de l'Estat i després d'unes infructuoses reunions amb els ajuntaments de Salou i de Cambrils, que tenen per objectiu evitar un tancament traumàtic dels serveis de rodalies entre Cambrils, Salou, Port Aventura i Tarragona i afavorir una migració progressiva a tren-tramvia.

- III. La manca de resposta efectiva a les sol·licituds esmentades (vegeu capítols 6 i 7 de l'annex) ens condueix a sol·licitar la intervenció del Síndic de Greuges per tal que es posi fi a la passivitat en la resposta que fins avui han practicat les Administracions i verifiqui que aquestes han procedit correctament.

Davant d'aquesta realitat, que l'Associació PTP considera especialment greu, sol·licitem l'acompanyament i empara del Síndic per tal d'aconseguir que l'Administració General de l'Estat (Ministeri de Foment), la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Sostenibilitat) i els ajuntaments de Salou i de Cambrils compleixin els deures que els imposa la legislació vigent i es posicionin a través dels corresponents actes administratius motivats, per tal que la ciutadania pugui conèixer l'abast de les seves decisions.

En base a l'exposat:

**SOL·LICITO:** La intervenció del Síndic de greuges en la problemàtica derivada de l'anunci de desmantellament de la línia ferroviària Port Aventura-Salou-Cambrils, per posar fi a la passivitat mostrada per les Administracions públiques (Estat, Ajuntaments i Generalitat) en donar resposta a les sol·licituds de l'Associació PTP; i de forma més concreta es demana el següent:

- 1) **Que el Síndic exigeixi a l'Administració General de l'Estat (Ministeri de Fomento) l'adopció -o publicació si existeix- d'un acte administratiu concret sobre el pretès desmantellament de la línia informant els ens locals i la Generalitat.** En cas de no existir s'estaria incomplint la previsió dels articles 4 i 11 de la vigent **Ley 38/2015, del sector ferroviario**:

*Título II. Artículo 11. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las comunidades autónomas y entidades locales que pudieran resultar afectadas. Si las comunidades autónomas o entidades locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura, o, en su caso, su traspaso a la comunidad autónoma correspondiente en los términos previstos en el artículo 4.3.*

*Título II. Artículo 4.3. El Ministro de Fomento podrá excluir, previo informe de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Fomento, y será resuelto por el Consejo de Ministros.*

En efecte, els preceptes esmentats atorguen valor i transcendència a l'exclusió d'una determinada infraestructura de la xarxa ferroviària d'interès general, i per aquest motiu exigeixen que s'acrediti la desaparició dels motius d'interès general que justificaren en el seu dia la seva inclusió en la xarxa, i l'opció de traspasar la línia en qüestió a la Comunitat autònoma. Per aquest motiu el Ministeri ha de comunicar sempre a les Comunitats autònomes i entitats locals afectades la seva intenció de clausurar una línia.

No es té constància que cap dels passos anteriors s'hagi seguit en aquest cas, amb la qual cosa s'estarien adoptant decisions d'enorme transcendència sense complir les exigències fixades pel legislador. Aquesta situació genera indefensió en la mesura que impedeix conèixer la motivació que pretesament justifica l'actuació administrativa, i col·loca als administrats en una posició de simples subjectes passius d'una política pública que no poden qüestionar, ni tan sols conèixer les seves motivacions.

- 2) **Que el Síndic exigeixi a la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Sostenibilitat) l'adopció -o publicació si ja existeix- d'un acte administratiu de petició del traspàs de la línia ferroviària Port Aventura – Cambrils al Ministeri de Foment** per tal de poder complir amb el "Condicionament a tren-tramvia" ja que, d'acord amb la llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària, n'és l'administració única competent en aquesta matèria.
- 3) **Que el Síndic exigeixi a la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Sostenibilitat) la publicació de l'estudi "Nou tren-tramvia del Camp de Tarragona. Tram Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona"**, amb clau EP-TX-16224, encarregat amb data 3 de maig de 2016 amb un període de redacció de sis mesos.
- 4) **Que el Síndic exigeixi a la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Sostenibilitat) la convocatòria del Consell Català de la Mobilitat davant la importància d'aquestes modificacions ferroviàries**, d'acord amb les Directrius Nacionals de Mobilitat i la Llei 9/2003 de la mobilitat.
- 5) **Que el Síndic exigeixi als ajuntaments de Salou i de Cambrils tot aquell document urbanístic relacionat amb la reurbanització de la traça ferroviària que acrediti el compliment dels preceptes del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona**, pel que fa el condicionament a tren-tramvia del tram Port Aventura – Cambrils de la línia ferroviària actual. Entenem que la documentació ha d'incloure quina és la inserció urbanística del tren-tramvia amb el màxim grau de detall: traçat en planta, perfils, encaix urbà, etcètera.
- 6) **Que el Síndic exigeixi a totes les administracions anteriorment citades, la concreció de l'operatiu de mobilitat han preparat per al moment en què es posi en servei la variant del Corredor Mediterrani entre Vandellòs i Vila-seca / Camp de Tarragona**, tant en l'escenari desafortunat de desmantellament ferroviari integral com en el cas de preservar provisionalment la línia ferroviària clàssica.

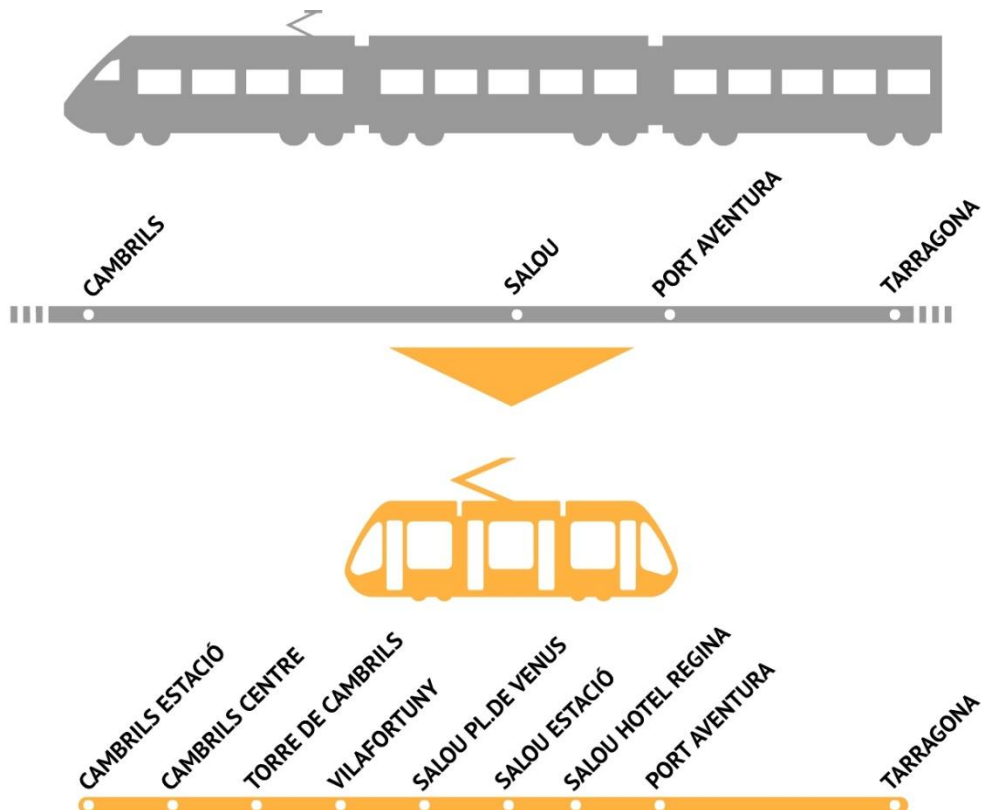
Barcelona, 8 de febrer de 2018

Ricard Riol Jurado,  
President de PTP

SINDIC DE GREUGES DE CATALUNYA  
Pg. de Lluís Companys 7,  
08003 Barcelona

**Queixa per l'amenaça de desmantellament integral del ferrocarril entre Cambrils, Salou i Port Aventura i per l'incompliment de la seva transformació a tren-tramvia.**

## Memòria justificativa



Barcelona, 8 de febrer de 2018

Ricard Riol Jurado, amb DNI xx.xxx.xxx-0 en nom de

**Associació per a la Promoció del Transport Públic**

[www.transportpublic.org](http://www.transportpublic.org) / [info@transportpublic.org](mailto:info@transportpublic.org)

C. Indústria 220, entresòl

08026 Barcelona

**Plataforma en Defensa del Ferrocarril Públic i Social al Camp de Tarragona**

[www.pdfcamp.org](http://www.pdfcamp.org) / [pdf.camp@gmail.com](mailto:pdf.camp@gmail.com)

# ÍNDEX

<b>1. Introducció. El desdoblament i variant de la línia ferroviària Tarragona – l’Hospitalet de l’Infant.....</b>	<b>4</b>
1.1. Desmantellament integral entre l’Hospitalet de l’Infant i Port Aventura.....	5
1.2. Desconnexió del servei de llarga distància amb les zones urbanes i les rodalies al Camp de Tarragona .....	5
<b>2. Perjudicis per als usuaris a Cambrils i a Salou .....</b>	<b>8</b>
<b>3. No es respecta la planificació oficial de la Generalitat: condicionament a tren-tramvia sense passar per desafectació/desmantellament integral.....</b>	<b>11</b>
<b>4. Incompliment de la <i>Ley 38/2015 del Sector Ferroviario</i> .....</b>	<b>14</b>
<b>5. Incompliment dels preceptes de la llei 9/2003 de mobilitat, Directrius Nacionals de Mobilitat i llei 16/2017 de canvi climàtic.....</b>	<b>16</b>
<b>6. Qüestionament dels arguments de l’ajuntament de Salou a favor del desmantellament integral.....</b>	<b>18</b>
6.1. Se suspendrà indefinidament un servei públic ferroviari.....	18
6.2. Es dificultarà econòmicament i temporalment la implantació del tren-tramvia..	18
6.3. Qüestionament de la viabilitat econòmica i la previsió d’implantació del TramCamp al projecte urbanístic municipal de “Via Cívica”. .....	20
6.4. L’estació de Port Aventura no mantindrà la connectivitat ferroviària de Salou perquè quedarà aïllada i connectada únicament amb Tarragona.....	21
<b>7. Accions de la PTP i la PDF per posar en coneixement la societat i les administracions d’aquestes problemàtiques.....</b>	<b>22</b>
<b>8. Conclusions .....</b>	<b>24</b>

## 1. Introducció. El desdoblament i variant de la línia ferroviària Tarragona – l’Hospitalet de l’Infant

A mitjans de 2018 és previst d’inaugurar la variant amb doble via del Corredor Mediterrani que permetrà substituir la darrera via única existent entre Barcelona i València. Actualment sobre aquesta línia circula tot tipus de trens: de llarg recorregut (Euromed sense parada, Talgo amb parada a Salou i Cambrils), de rodalies (línia R16 Barcelona-Tortosa i línia RT2 l’Arboç – l’Hospitalet de l’Infant) i de mercaderies. La futura variant més allunyada dels nuclis urbans, afavorirà el transport de mercaderies i de passatgers de llarg recorregut, amb un traçat apte per als 220 km/h de velocitat màxima; però no millorarà el transport de rodalies, donada la pèrdua d’importants estacions cèntriques a Salou i a Cambrils.

La nova variant estrenarà una nova estació a **l’Hospitalet de l’Infant**, a un quilòmetre de l’actual i una nova estació a **Cambrils Nord** (al costat de l’autopista), a dos quilòmetres de l’actual. **Salou** disposarà únicament de l’actual estació de Port Aventura, també retirada dos quilòmetres del centre. **Mont-roig del Camp**, amb una escassa població i un nucli urbà actualment molt allunyat del servei, es quedaria sense estació.

*Figura 1. En discontinu, nou traçat del Corredor Mediterrani, que s’allunya dels nuclis urbans de Salou i Cambrils.*



Font: elaboració pròpia

## 1.1 Desmantellament integral entre l'Hospitalet de l'Infant i Port Aventura.

A partir de l'entrada en funcionament de la variant, i segons les exigències dels ajuntaments implicats, el Ministeri de Foment **procediria al desmantellament integral del sistema ferroviari actual entre les estacions de Port Aventura (PK 265,6), Salou (PK 263,6), Cambrils (PK 257,1), Mont-roig del Camp (PK 251,1) i l'Hospitalet de l'Infant (PK 243,0)** procedint a una suspensió definitiva del servei. Aquest desmantellament suposarà una **interrupció immediata del servei de rodalies que enllaça els centres Cambrils amb Salou**, i els centres d'aquestes poblacions amb Port Aventura i Tarragona. El desmantellament integral impedeix una transició gradual entre l'actual servei de rodalies i el tren-tramvia que la planificació oficial preveu entre Cambrils, Salou, Port Aventura i Tarragona.

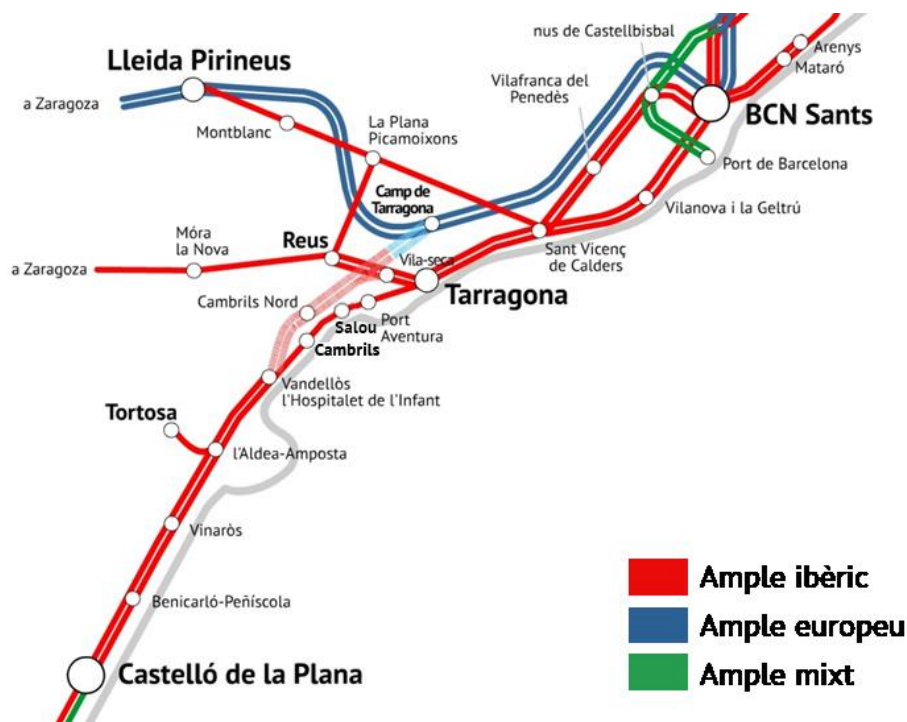
**A Catalunya no hi ha precedents d'uns ajuntaments que hagin tramitat un desmantellament ferroviari integral en comptes de demanar una integració urbanística d'aquest servei públic. També a Catalunya, des de la reinstauració de la democràcia, mai s'ha desmantellat una infraestructura per on circulen trens de rodalies.** L'únic precedent català és la línia Barcelona Terme – Sant Adrià de Besòs, desmantellada el 1989 però precedida per l'extensió de la línia 4 del metro i altres millores al servei ferroviari. Les dues altres desaparicions de línies ferroviàries de passatgers no eren considerades trens de rodalies, i es corresponen al tram Ripoll-St. Joan de les Abadeses, tancat al 1984; i el Reus-Roda, tancat al 1992. Aquests dos casos tenien un nivell d'ús incomparable amb les estacions de Salou i de Cambrils. En el cas del tancament de la línia Reus-Roda el perjudici més important va ser el de pèrdua de capacitat de transport de mercaderies entre Reus i Sant Vicenç de Calders. D'altra banda, el desmantellament integral és totalment contradictori amb les decisions que, en matèria de mobilitat, s'estan prenent a la resta de Catalunya, on es potencien i amplien les xarxes ferroviàries.

## 1.2 Desconnexió del servei de llarga distància amb les zones urbanes i les rodalies al Camp de Tarragona

Al mateix temps, **Tarragona serà la primera demarcació on l'Euromed no tindrà parada en zona urbana ni connexió amb els sistemes de Rodalies.** La posada en funcionament de la variant Vandellòs-Vila-seca/estació Camp de Tarragona desviarà l'Euromed de la línia de la costa cap a la línia d'alta velocitat entre Sants i Camp de Tarragona, substituint la parada al nucli urbà de Tarragona per una parada a l'estació d'alta velocitat de Camp de Tarragona, en un àmbit totalment rural, molt desconnectat de qualsevol sistema eficaç de transport públic i lligant el seu ús a un model de mobilitat basat bàsicament en el vehicle privat.



Figura 2. Esquema ferroviari del tram central del Corredor Mediterrani, amb la variant Vandellòs-Camp de Tarragona en construcció. Any 2018.



Font: elaboració pròpia

Figura 3. Tarragona serà la primera capital del Mediterrani en perdre l'estació urbana de l'Euromed – Talgo, perdre la connexió d'aquest servei amb Rodalies i desmantellar xarxa de rodalies.



Font: elaboració pròpia

El desmantellament integral de la línia ferroviària clàssica ha estat recentment reconegut per part del Ministeri de Foment en una resposta parlamentària al diputat Félix Alonso Cantorné.

*Figura 3. Confirmació per part del Ministeri de Foment del desmantellament integral de la línia ferroviària de costa, entre Vandellòs i les proximitats de Port Aventura*



#### RESPUESTA DEL GOBIERNO

##### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/15886

25/07/2017

44339

AUTOR/A: ALONSO CANTORNÉ, Félix (GCUP-ECP-EM)

##### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que en la Resolución de 20 de mayo de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, dependiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA), por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia-Tarragona, tramo: Vandellòs-Tarragona, su punto 3 “Continuidad de los servicios existentes, minimización del impacto sobre las superficies agrícolas y supresión del efecto barrera del tramo a desmantelar”, establece expresamente:

“En el tramo de vía actual comprendido entre T0.2-cruce con límite norte del ENP hasta el inicio de la variante de Salou y desde éste al punto de confluencia de la vía actual con el ramal a industrias proyectado, se procederá obligatoriamente a desmantelar la vía actual, retirando raíles, traviesas y tendidos eléctricos”

Asimismo, se informa que en la Resolución de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente del MAPAMA, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Conexión ferroviaria: Corredor Mediterráneo-LAV Madrid-Barcelona-Frontera francesa», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, fue ratificada la necesidad de desmantelar la vía actual.

Por tanto, las previsiones del Ministerio de Fomento para la línea Cambrils-Salou- Port Aventura, no pueden ser otras que cumplir con las Declaraciones de Impacto Ambiental y proceder a desmantelar la vía actual.

Por otro lado, no se tiene constancia de que exista ninguna petición formal para traspasar dicha línea.

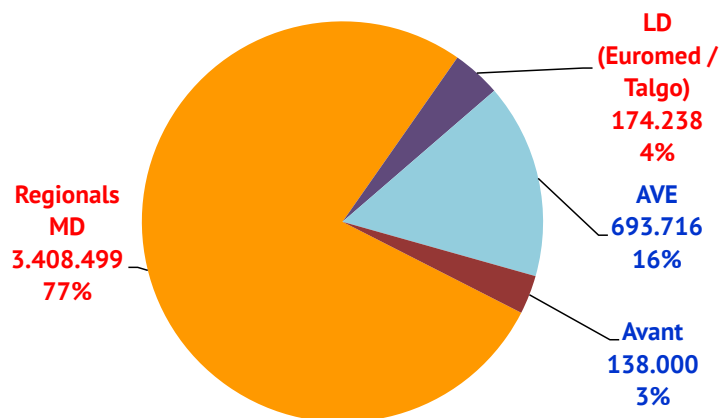
Madrid, 11 de enero de 2018

## 2. Perjudicis per als usuaris a Cambrils i a Salou

En el cas que es portés a terme el desmantellament de l'actual via, desapareixerien les estacions urbanes de Salou i Cambrils, que transporten anualment més de 675.000 viatgers, tot i el mal servei. L'estació de Salou ha estat durant molts anys una de les 20 estacions de regionals més utilitzades d'Espanya, tant pel públic resident a la vila com pels nombrosos turistes que rep la població. L'estació de Salou per sí sola ja porta més passatgers regionals que l'estació d'alta velocitat de Camp de Tarragona.

*Figura 4. Milers d'usuaris per any (2015) a les estacions amb més de 400.000 viatgers anuals del Camp de Tarragona (2015)*

Principals estacions al Camp de TGN	Alta velocitat regional (Avant)	Regional convencional (Reg. i R.Exprés)	Alta Velocitat (AVE, Alvia...)	Llarga dist. convencional (Euromed, Talgo)	Total per estació
Camp Tarragona	138.000		693.716		831.700
Tarragona		1.673.697		174.238	1.847.935
Reus		747.050			747.050
Salou*		497.487*			497.487*
Torredembarra		490.265			490.265
<b>TOTAL</b>	<b>3.408.499</b>		<b>1.909.040</b>		<b>5.317.539</b>



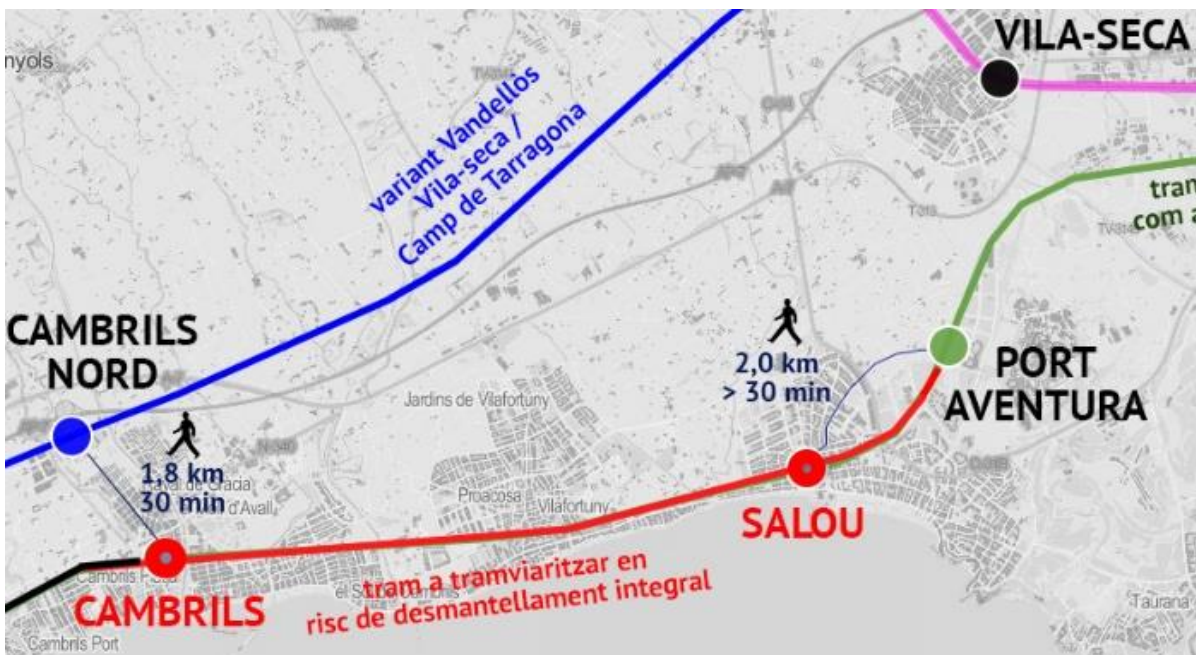
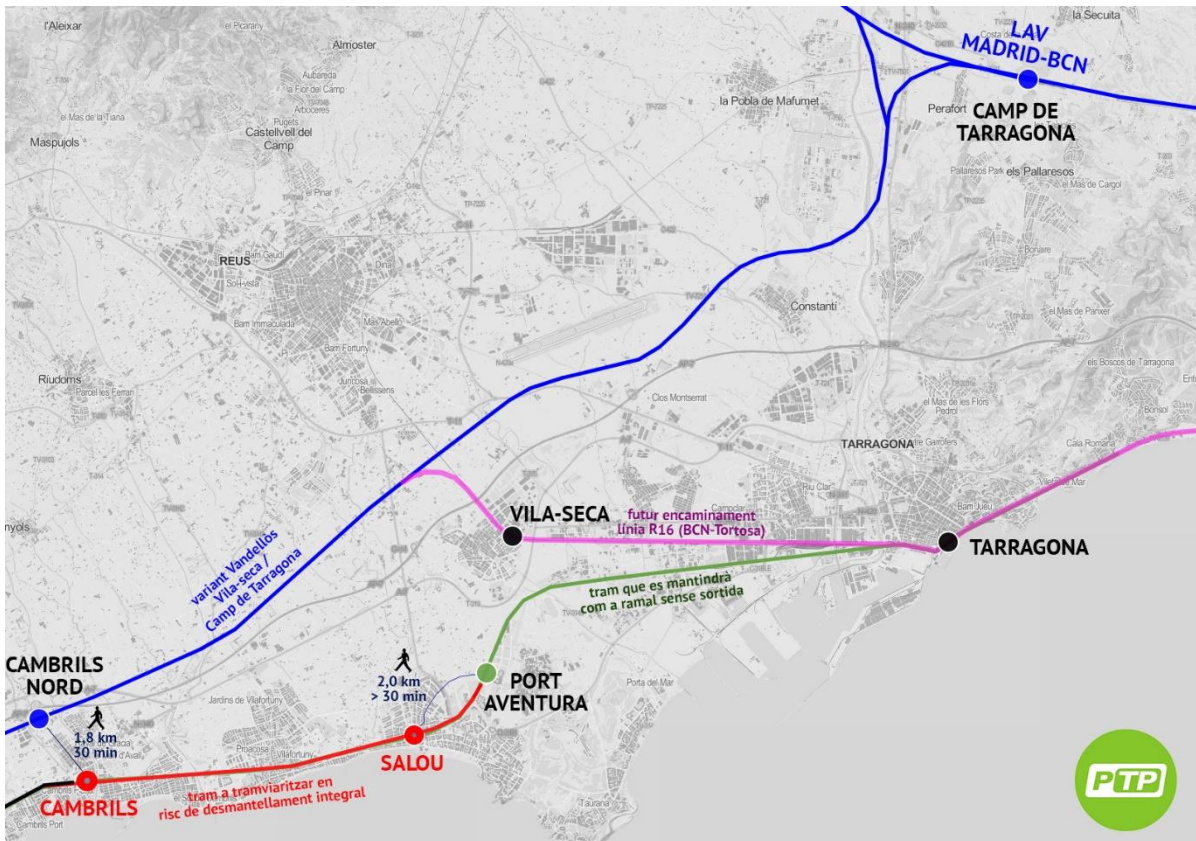
\* Les xifres de Salou es corresponen amb l'any 2012. Font: elaboració pròpia a partir d'Anuario del Ferrocarril 2016. FFE.

**Si es desmantella la línia actual es produiran tres efectes especialment perjudicials per als usuaris del transport públic:**

- Les cèntriques estacions actuals de Cambrils i Salou quedaran “substituïdes” per Cambrils Nord i Port Aventura, allunyades dos quilòmetres cap a l'exterior, forçant un increment del temps de desplaçament de 30 minuts quan s'hi accedeix a peu.
- Desapareixerà la connexió ferroviària entre Cambrils i Salou, i entre els centres d'aquestes poblacions, Port Aventura i Tarragona, entre d'altres.

- L'estació de Port Aventura pot quedar amb un servei residual, ja que passaria de ser "passant" a "cul-de-sac", perdent tots els serveis passants de la R16 actual i quedant únicament servida com a ramal des de Tarragona. L'estació de Vila-seca, a 5 km, prendrà més protagonisme, en tenir tots els serveis de les línies R15 i R16.

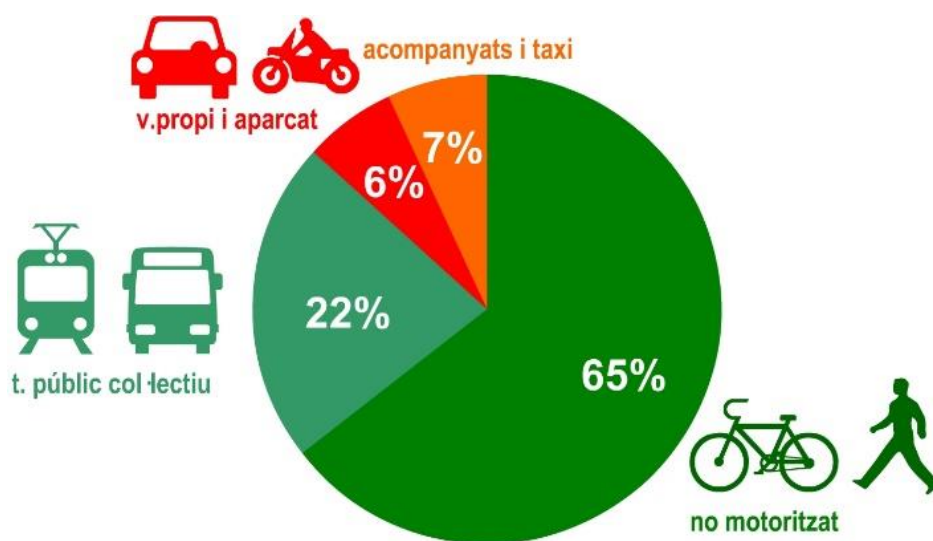
*Figura 5. Pèrdua d'accessibilitat ferroviària a Salou i a Cambrils*



Font plànol: elaboració pròpia a partir d'Instamaps (ICC)

Les estacions allunyades dels centres urbans a la pràctica no són útils per a la majoria dels usuaris potencials, que hi accedeixen a peu, bicicleta o altres sistemes urbans de transport públic. Sobre desplaçaments curts amb caràcter metropolità, **haver d'agafar un cotxe per arribar a una estació és fortament dissuasiu de l'ús del ferrocarril** perquè resulta més pràctic arribar amb vehicle privat directament a la destinació. **L'estímul del ferrocarril persegueix, en teoria, una lògica inversa: reduir la dependència del vehicle privat, especialment a les àrees metropolitanes.**

Figura 6. Accés a les estacions de Rodalies de Barcelona l'any 2005



Font: PTP a partir de Renfe

La pèrdua d'un servei ferroviari cèntric perjudica l'accés equitatiu de les persones al territori a un país on, segons dades de l'Idescat 2016 només el 54% de la població té permís de conduir. **A més de ser socialment i ambientalment inoportú, aquest desmantellament ferroviari integral que causarà una interrupció traumàtica de l'actual oferta de transport públic i no afavoreix una transició gradual cap al sistema de tren-tramvia, essent contrari als fonaments de la llei 9/2003 de la mobilitat, les Directrius Nacionals de Mobilitat i llei 16/2017 de lluita contra el canvi climàtic (vegeu capítol 4). Formalment també vulnera l'ordenació territorial vigent (Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, vegeu capítol 3) i la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (vegeu capítol 5).**

### 3. No es respecta la planificació oficial de la Generalitat: condicionament a tren-tramvia sense passar per desafectació/desmantellament integral

Des de les entitats en defensa del transport públic al Camp de Tarragona es porta anys denunciant **la manca de sensibilitat de les administracions amb les necessitats dels usuaris del transport públic en general i del ferrocarril en particular**: freqüència de pas, rapidesa, accessibilitat, cobertura territorial, bones tarifes, etcètera. La continuïtat del servei ferroviari cèntric a les poblacions de Salou i de Cambrils ha estat una de les demandes més intenses, perquè permet preservar una via reservada i electrificada preferent per al transport públic al segon corredor més important de mobilitat del Camp de Tarragona, després del Tarragona-Reus. Per fer compatible un bon servei de transport públic amb el raonable desig de suprimir barreres arquitectòniques o perills associats al tren actual, es va defensar el desviament total dels trens de mercaderies i llarg recorregut cap a la nova variant Vandellòs – Vila-seca / Camp de Tarragona i la **conversió de la traça ferroviària actual en tren-tramvia (TramCamp), garantint la permeabilitat urbana, noves estacions i la intensificació del transport públic de la zona.**

Què és un tren-tramvia? Es tracta d'un sistema ferroviari que utilitza vehicles lleugers, semblants als tramvies urbans, però que poden assolir velocitats més altes en zones interurbanes, fins i tot arribant a circular sobre xarxes ferroviàries convencionals. A nivell d'infraestructura, la majoria de trens-tramvia utilitzen vies tramviàries a zones de carrer amb règim de circulació urbà (velocitat màxima a 50 km/h), i vies ferroviàries més convencionals als trams interurbans (velocitat màxima a 80-120 km/h, segons model). Els sistemes tren-tramvia funcionen amb èxit a diversos països europeus, essent el sistema més desenvolupat el de Karlsruhe. A Espanya només existeix un sistema de tren-tramvia en servei, implantant sobre una antiga línia de tren, entre Alacant i Benidorm i un en construcció, entre Cádiz i Chiclana. **El condicionament a tren-tramvia de la línia d'Alacant a Benidorm es va fer progressivament, mai desmantellant la infraestructura amb caràcter general, ni molt menys sense tenir els projectes constructius de conversió a tren-tramvia finançats i amb una execució immediata.**

*Figura 7. Transformació del tren Alacant-Benidorm en tren-tramvia*



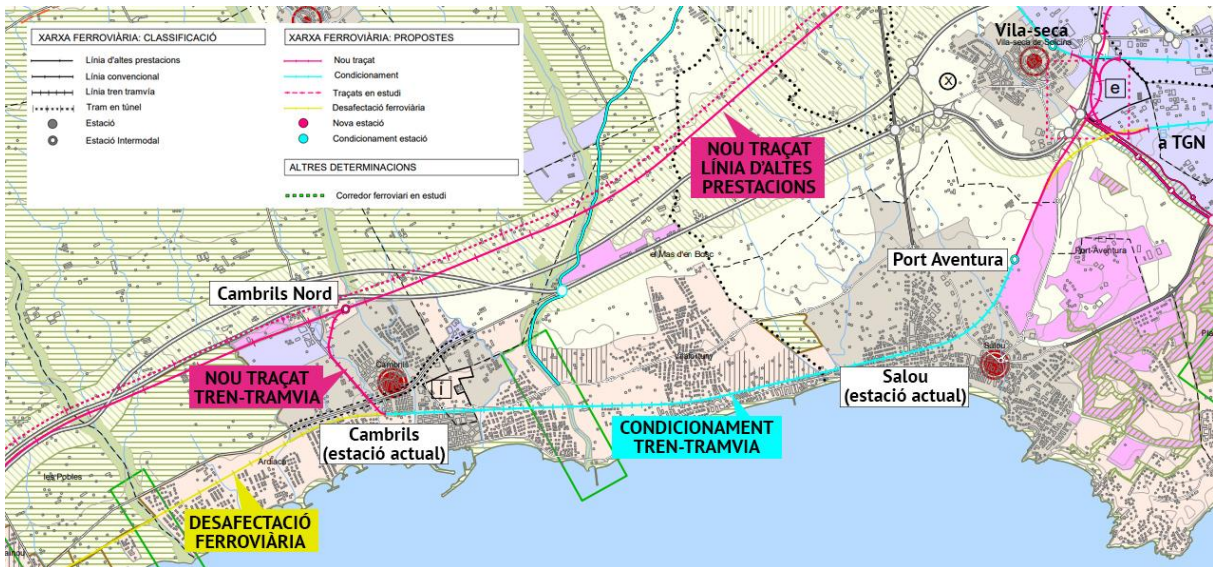
Foto: Joan Carles Salmeron

La realització d'aquesta actuació es veu afavorida per l'alliberament de circulacions de llarg recorregut i mercaderies entre Vandellòs i Port Aventura a la línia clàssica de la costa, amb la posada en marxa de la variant Vandellòs-Vila-seca / Camp de Tarragona. Els trams no urbans existents mantindrien el mode ferroviari actual (abaratint notablement el projecte) i a les zones urbanes s'integraria la infraestructura actual amb format de tramvia urbà de nova construcció. La introducció del tramvia modern suposa disposar d'un nou mode de transport urbà que gràcies a la superior capacitat d'acceleració i frenada pot incorporar noves parades sense gaire detriment dels temps de viatge. **La conversió d'infraestructura a tren-tramvia del tram Cambrils – Port Aventura s'ha d'entendre com a part integrant d'un servei metropolità i d'alta freqüència entre l'estació de Tarragona, Port Aventura, Salou i Cambrils (20 km) amb més parades que a l'actualitat.**

**La Generalitat, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques primer, i després a través del Departament de Territori i Sostenibilitat, ha donat el seu vist-i-plau a aquesta idea a través de diversos documents oficials, estudis i projectes, detallats a continuació:**

- Estudi de viabilitat d'un tren lleuger al Camp de Tarragona, 2001
- [Pla de Transports de Viatgers de Catalunya](#) (pag. 42), aprovat al desembre de 2002
- [Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026](#), aprovat en 2006
- [Estudi informatiu per implantar un sistema tramviari al Camp de Tarragona](#), aprovat l'any 2010
- [Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona](#), aprovat el 10 de gener de 2010. Aquest document oficial, que marca el futur de les infraestructures al Camp de Tarragona, **distingeix clarament entre “Condicionament Tren-Tramvia” i “Desafectació ferroviària”**. Així mateix, l'encàrrec per l'estudi previ del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona parla d'adaptacions de la infraestructura actual i no del desmantellament integral de la línia.
- [Ordre d'Estudi previ del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona. Tram Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona](#). En l'objectiu de la contractació parla clarament de **l'aprofitament de la infraestructura i la seva adequació a les noves funcionalitats (tren-tramvia)**, mai d'un desmantellament integral previ. Els resultats d'aquest nou estudi encara no s'han fet públics.

**Figura 8. El Pla Territorial distingeix clarament entre “Desafectació ferroviària” (desmantellament integral) i “Condicionament tren-tramvia”.**



Font: PTP a partir de Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona

**Figura 9. Objectiu del darrer ordre d'estudi sobre aquest corredor encarregat per la Generalitat de Catalunya on especifica l'aprofitament i adequació de la línia actual en comptes del desmantellament integral.**

## 2.2.- Objectiu

L'objectiu de l'estudi és establir un full de ruta que determini les actuacions necessàries per implantar la 1a fase del TramCamp, entès com un sistema tren-tramvia entre Cambrils – Salou – Port Aventura i Tarragona, en el qual cal considerar diferenciadament els sub-trams següents:

- Sub-tram Cambrils – Port Aventura: En aquest sub-tram s'aprofita el corredor que quedarà alliberat de la RFIG, d'acord amb la DIA vigent, quan entri en servei el nou tram del Corredor del Mediterrani entre Vandellòs i Vila-seca. Per tant, aquest sub-tram romandrà d'ús exclusiu per al tren-tramvia i caldrà adequar la infraestructura existent a la nova funcionalitat i integrar-la urbanísticament.
- Sub-tram Port Aventura - Tarragona: En aquest sub-tram, a partir de l'estació de Port Aventura, el tren-tramvia circularia per la via única existent actualment fins a Tarragona, gestionada per ADIF, amb possible convivència amb altres serveis ferroviaris de tipus regional o de mercaderies.

Font: Ordre d'Estudi previ del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona.  
Tram Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona



#### 4. Incompliment de la *Ley 38/2015 del Sector Ferroviario*

Els arguments del Ministeri de Foment per justificar el desmantellament integral de la línia ferroviària, basant-se en una Declaració d'Impacte Ambiental de 1998, col·lideixen amb la nova *Ley 38/2015 del Sector Ferroviario*.

La nova llei determina que tota línia desafectada de la *Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)* ha de passar a disposició de les entitats local i autonòmica per procedir a una transferència en cas que aquests ens desitgin mantenir la seva continuïtat.

#### *Figura 10. Extractes de la Ley 38/2015 sobre el desmantellament de línies ferroviàries*

##### Artículo 4. *La Red Ferroviaria de Interés General.*

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

2. Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas.

Si la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurriera, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la red o fuera titularidad de la comunidad autónoma, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

3. El Ministro de Fomento podrá excluir, previo informe de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Fomento, y será resuelto por el Consejo de Ministros.

4. Todas las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos conforme a un código oficial, expresando asimismo su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías.

En todo caso, para la determinación o modificación del catálogo deberán ser oídas las comunidades autónomas por las que discurran las correspondientes líneas o tramos ferroviarios.

Corresponde al Ministerio de Fomento el establecimiento y modificación del Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

**Artículo 11. Clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.**

1. Cuando la explotación de una línea ferroviaria carezca de rentabilidad desde el punto de vista económico y social, el Consejo de Ministros, a instancia del Ministro de Fomento, previa solicitud motivada, en su caso, del administrador de infraestructura correspondiente, podrá acordar su clausura y consiguiente exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General, resultando de aplicación lo previsto en los apartados 3 y 4 del artículo 4.

Antes de formular la solicitud de clausura el administrador de la infraestructura deberá consultar con las empresas ferroviarias.

2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las comunidades autónomas y entidades locales que pudieran resultar afectadas. Si las comunidades autónomas o entidades locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura, o, en su caso, su traspaso a la comunidad autónoma correspondiente en los términos previstos en el artículo 4.3.

Si unas u otras asumieran la financiación de la línea o tramo, el Ministerio de Fomento, el administrador de infraestructuras ferroviarias y las administraciones que asuman la financiación suscribirán un convenio en el que se fijarán los términos del mantenimiento de la línea o del tramo de línea de que se trate en la Red Ferroviaria de Interés General.

3. La clausura de elementos distintos de las líneas y tramos se acordará con arreglo a las condiciones que fije el Ministerio de Fomento y conforme a las reglas y al procedimiento previstos en los apartados precedentes.

*Font: BOE 30-09-2015*

Per tant **és procedent que el Ministeri de Foment faci una notificació formal a la Generalitat prèvia de la desafectació de la línia a la RFIG per oferir-li la línia**. Una vegada transferida, i en virtut de la llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària, la Generalitat és l'única administració competent d'aquesta infraestructura de transport públic. Existeixen precedents de traspàs d'infraestructures de la RFIG a un ens autonòmic, com el tram Ribarroja de Túria – Quart de Poblet. Fou remodelat i actualment és explotat per FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana).

**Figura 11. Extracte de la llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària**

**ARTICLE 42. LICENCIAS PER A OBRAS D'INSTAL·LACIÓ I EXPLOTACIÓ DE SISTEMES TRAMVIARIS DE CARÀCTER SUPRAMUNICIPAL**

Les obres de construcció, reparació, conservació, millora o ampliació de les infraestructures tramviàries promogudes per la Generalitat, les seves entitats autònomes i les entitats de dret públic que hi són adscrites no estan subjectes a llicència urbanística municipal ni a cap altre control urbanístic municipal previ, sens perjudici de l'informe preceptiu que els ajuntaments afectats han d'emetre sobre l'adequació de les obres al planejament urbanístic. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emet en aquest termini, poden prosseguir les actuacions.

*Font: DOGC 4611. 10-04-2006*

## 5. Incompliment dels preceptes de la llei 9/2003 de mobilitat, Directrius Nacionals de Mobilitat i llei 16/2017 de canvi climàtic

Considerem que, pels motius exposats anteriorment, el desmantellament ferroviari integral ocasiona una interrupció traumàtica del transport públic i redueix les possibilitats d'una transició ordenada cap al tren-tramvia, vulnerant els següents articles:

### Llei 9/2003 de la mobilitat

Article 3. Objectius. “c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils. (...)”

j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats. (...)”

o) Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei. (...)”

v) Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà. (...)”

x) Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.”

**El Consell Català de la Mobilitat no ha informat convenientment sobre els canvis al Corredor Mediterrani d'acord amb l'Article 22, detallat a continuació.**

Funcions del Consell Català de Mobilitat. “f) Rebre informació, amb la periodicitat que es determini, respecte de les polítiques d'ordenació viària, de transport públic col·lectiu i dels altres sistemes de transport de baix impacte, com el desplaçament a peu o amb bicicleta, que siguin establertes per les administracions competents en la matèria.”

Disposició addicional novena. “Les agrupacions, les associacions i les entitats d'usuaris del transport públic legalment constituïdes tenen la consideració d'interlocutors davant els òrgans competents de les diferents administracions públiques de Catalunya i les empreses concessionàries i han d'ésser escoltats pel que fa a les qüestions que afectin la prestació dels serveis públics de transport i llur finançament.”

## **Directrius Nacionals de Mobilitat, d'octubre de 2006**

***“Directriu 10. Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb d’altres alternatives menys sostenibles.***

*10.1 Augmentar l’oferta de serveis ferroviaris, amb increment de la freqüència de pas i de la capacitat, especialment a les hores punta.*

*10.2 Augmentar l’oferta de serveis ferroviaris (rodalies, regionals i llarg recorregut), amb increment de la freqüència de pas en dies i hores d’especial mobilitat no quotidiana (festius, ponts, vacances, etc.).*

*10.3 Eliminar els colls d’ampolla a la xarxa ferroviària actual per tal de possibilitar l’augment de serveis ferroviaris necessari per atendre la demanda actual i futura, amb la construcció de noves infraestructures ferroviàries i la utilització de la xarxa d’alta velocitat per als serveis regionals. (...)”*

***“Directriu 23. Introduir l’accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.***

*23.1 Analitzar la mobilitat generada pels usos de la nova planificació urbanística (residencial, industrial, de serveis), amb condicionaments específics sobre l’accés al transport públic i als mitjans més sostenibles de transport.*

*23.2 Avaluar l’impacte de les noves implantacions singulars com a centres generadors de mobilitat no quotidiana (lleure, comerç, etc.), amb el desenvolupament de solucions que afavoreixin l’accés en transport públic.*

*23.3 Promoure la mobilitat sostenible amb millores al disseny del viari en els àmbits urbans consolidats, en la mesura que sigui possible, i fer més fàcil l’accés a peu, en bicicleta i en transport públic.*

*23.4 Fomentar els usos del sòl mixtos i establir densitats mínimes d’urbanització en la planificació urbanística com a eina per a reduir la mobilitat dels ciutadans. (...)”*

## **Llei 16/2017 de canvi climàtic**

*Article 24, punt 1: “Les mesures que s’adoptin en matèria de transports i mobilitat han d’anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos d’efecte hivernacle, per avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l’ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos d’efecte hivernacle”.*

## 6. Qüestionament dels arguments de l'ajuntament de Salou a favor del desmantellament integral

### 6.1 Se suspentrà indefinidament un servei públic ferroviari

L'ajuntament de Salou planteja la interrupció indefinida del servei ferroviari al centre de les poblacions sense tenir en compte les necessitats dels usuaris del transport públic. No s'hauria d'interrompre el servei de rodalies sense disposar d'un pla de finançament per al TramCamp i uns terminis d'execució, amb l'objecte de minimitzar les afectacions als usuaris i restringir-les al mínim exigible per les obres de reforma. Cal recordar que el ferrocarril és un servei públic que garanteix la mobilitat de milers de persones que opten pel tren de rodalies en comptes del vehicle privat o l'autobús.

Mentre no s'executi el TramCamp es podria mantenir un servei ferroviari "pacificat" basat en la intensificació de l'actual línia de rodalies RT2 entre Cambrils i Tarragona. Considerant l'eliminació total dels trens de llarg recorregut i mercaderies sobre l'antiga línia, tots els passos a nivell es podrien reprogramar en funció dels trens de rodalies -més lents i lleugers- per reduir dràsticament el temps de barreres baixades.

### 6.2 Es dificultarà econòmicament i temporalment la implantació del tren-tramvia

Formalment els ajuntaments manifesten el seu suport al tren-tramvia i el demanen a la Generalitat, però les seves decisions no fan altra cosa que dificultar-lo. L'ajuntament de Salou fins i tot afirma reiteradament que inclou una franja reservada per al TramCamp dins del seu projecte de "Via Cívica", nom amb el que es coneix la idea municipal de reurbanització de la traça ferroviària a Salou. Però més enllà de les declaracions la viabilitat del TramCamp quedarà seriosament condicionada per la política del desmantellament integral dels ajuntaments de Salou i Cambrils pels següents motius:

- **No podran aprofitar-se les vies actuals en zona interurbana**, on no seria necessari de moment cap reurbanització profunda en mode tramvia. Una via de tramvia nova amb remodelació urbanística integral té un cost entre els 8 i els 12 M€ per quilòmetre. Tenint en compte que la línia del TramCamp entre Port Aventura i Cambrils té uns 8,5 quilòmetres, però que menys de la meitat són traça urbana plenament consolidada a Salou i Cambrils; quin sentit té desballestar tota la infraestructura restant per tornar-la a fer de nova?
- **S'impedeix una urbanització / tranviarització progressiva**, com va fer-se a la línia Alacant-Benidorm. La inversió progressiva seria més coherent amb la realitat econòmica de la Generalitat de Catalunya, que seria la titular de la nova línia. La tranviarització progressiva requeriria una inversió inicial únicament de **66 M€**:
  - **Adquisició del material mòbil**: 4 trens-tramvia, 20 M€
  - **Cotxeres, tallers i senyalització**: 5 M€

- **Conversió dels passos a nivell periurbans en passos semaforitzats:** 1 M€
- **Urbanització de 2 km de traça urbana a Salou:** 20 M€ (via i voltants)
- **Urbanització de 2 km de traça urbana a Cambrils:** 20 M€ (via i voltants)

Però amb l'estratègia de "desmantellament integral" prèvia, la inversió inicial per poder posar en marxa el TramCamp pràcticament es doblaria, necessitant-se al voltant de 111 M€ pel fet d'haver de construir 8,5 km de vies des de zero, fins i tot en zones interurbanes on no és necessari canviar tota la infraestructura actual.

*Figura 12. Etapes d'un condicionament a tren-tramvia progressiu, sense desmantellament integral d'infraestructura prèvia*



- **S'elimina la demanda de viatgers actual, que es traspasarà generalment a la carretera.** Al cap d'un temps serà molt més difícil justificar la inversió del TramCamp.

### 6.3 Qüestionament de la viabilitat econòmica i la previsió d'implantació del TramCamp al projecte urbanístic municipal de "Via Cívica".

Existeixen seriosos dubtes de què la "Via Cívica" projectada per l'ajuntament de Salou sigui viable a curt termini i integri veritablement les necessitats infraestructurals d'un tren-tramvia:

- **El desmantellament integral del ferrocarril no assegura la reurbanització de la traça actual.** Segons el propi ajuntament de Salou, la reurbanització de la traça ferroviària, per sí sola, exigeix una inversió de **60 milions d'euros**, pels quals caldria generar plusvàlues urbanístiques en base a noves edificabilitats que no estan assegurades (*Salou construirá 600 viviendas cuando se desmantele la vía del tren*, vegeu pàg. 16 del Diari de Tarragona, 29/07/2012). Més endavant l'ajuntament apel·lava a la Generalitat per finançar part d'aquest cos lligant-lo amb l'operació del Centre Recreatiu Turístic, abans conegut com a "Barcelona World" (*El trazado de la vía del tren será sustituido por una avenida comercial y de servicios*, vegeu pàg. 21 del Diari de Tarragona, 25/01/2015). Existeixen nombrosos casos on la desaparició d'una via ferroviària no ha estat seguida de la seva urbanització immediata per problemes econòmics (Vilafranca del Penedès, Burgos, l'Aldea...).
- **No s'han mostrat projectes concrets de l'encaix del TramCamp a la "Via Cívica" en planta ni secció.** Únicament s'han mostrat *renders* difusos i mapes a gran escala, on no existeix un treball d'encaix urbà mínimament acceptable.
- **La "Via Cívica" projectada per l'ajuntament de Salou encareix el projecte de tranviarització simple pel fet d'incorporar un aparcament subterrani**, que res té a veure amb les necessitats bàsiques de millora del transport públic.

## 6.4 L'estació de Port Aventura no mantindrà la connectivitat ferroviària de Salou perquè quedarà aïllada i connectada únicament amb Tarragona

La variant Vandellòs – Vila-seca / Camp de Tarragona està pràcticament enllestida però no així les propostes municipals per convertir el baixador de Port Aventura en un “macrointercanviador” de trens d'alta velocitat, rodalies, tramvia i autobús interurbà (*Pere Granados: “La estación de Port Aventura será intermodal”,* vegeu pàg. 9 del Diari de Tarragona, 13/05/2015). Tampoc no ha prosperat la idea de fer una nova estació una mica més endavant al mateix ramal, davant l'Hotel Regina, també en cul-de-sac.

Pel moment, l'únic segur és que Port Aventura perdrà totes les circulacions regionals de la línia R16 (Barcelona-Tortosa), que s'encaminaran per la nova variant. El Ministeri de Foment descartava la idea del “macrointercanviador”, que a part d'un edifici i més vies, requeria construir una sèrie de costosos ramals ferroviaris en ample internacional procedents des de la línia d'alta velocitat (*Fomento descarta construir una nueva estación de tren en Salou,* vegeu pàg. 17 del Diari de Tarragona, 01/12/2015).

Tot i així, l'alcalde de Salou considera que la ciutat manté la seva connectivitat ferroviària (*Pere Granados: “Salou té una bona connexió amb la xarxa ferroviària”,* vegeu [Laciuat.cat](http://Laciuat.cat) de 18-01-2018). Les entitats promotores del ferrocarril al Camp de Tarragona ja advertíem que els plans municipals no eren viables pels següents motius:

- **No és operatiu un model ferroviari d'alta velocitat amb 4 estacions en un radi de 10 quilòmetres:** Camp de Tarragona (existent, a Perafort), estació “central” del Camp de Tarragona (projectada al sud de l'aeroport de Reus i defensada per l'ajuntament de la població), estació urbana de Tarragona (projectada de forma soterrada i defensada per l'ajuntament de la població) i una quarta a Port Aventura (projectada i defensada per l'ajuntament de la població).
- **El servei d'alta velocitat només pot aspirar a tenir una estació per als trens de llarg recorregut del Corredor Mediterrani,** mentre que la mobilitat quotidiana necessita diverses estacions, centríques i ben connectades amb els serveis i centres generadors de mobilitat. Malauradament les propostes per als serveis quotidians (tren-tramvia, rodalies i regionals d'alta velocitat) no han estat al focus de les inversions ni del debat polític.
- **Les estacions amb cul-de-sac tenen menys demanda potencial que les que s'integren en una línia amb més destinacions.** L'estació de Port Aventura perdrà tots els serveis de la R16 i com a estació única d'un ramal en cul-de-sac podrà aspirar a pocs serveis ferroviaris, en estar en competència amb la línia general de Tortosa (R16 per la nova variant) i Reus (R15) degut a les limitacions de capacitat del tram Tarragona – Sant Vicenç de Calders. L'únic servei sense restricció de freqüència seria una llançadora entre Port Aventura i Tarragona, però aquest servei ja quedaria cobert pel servei del TramCamp, que sumaria més demanda en poder endinsar-se fins el centre de Salou i de Cambrils.



## **7. Accions de la PTP i la PDF per posar en coneixement la societat i les administracions d'aquestes problemàtiques**

Durant molt de temps les entitats defensores del ferrocarril al Camp de Tarragona hem tingut una voluntat d'enteniment amb les administracions local i autonòmica. Malauradament les principals advertències i preocupacions mostrades en aquesta queixa han estat veritablement escoltades pels ajuntaments de Cambrils i de Salou.

### **Actes públics**

**14-11-2011.** Presentació de la PTP a Tarragona: [“La PTP proposa 11 mesures per a què el transport públic tingui un paper central als Jocs de Tarragona 2017”](#)

**22-03-2012.** Presentació de la PTP a Reus: [“Conferència al cercle d'infraestructures i Cambra de Comerç de Reus”](#)

**17-02-2015.** Presentació de la PTP a Tarragona: [“Salvem la línia ferroviària costanera de TGN: integració SÍ, supressió NO”](#)

**12-03-2015.** Debat organitzat per PTP, PDF i amb totes les forces polítiques de l'ajuntament de Cambrils.

**10-10-2016.** Acte “Ja n'hi ha prou” de la PDF, Plataforma Trens Dignes de les Terres de l'Ebre, PTP i nodrida representació dels ajuntaments del Corredor Tarragona-Reus/Tortosa a Vila-seca. [“Manifest en defensa del ferrocarril al Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre”](#).

**12-07-2017.** Presentació estudi de la PTP i PDF a Tarragona. [La PDF.Camp i la PTP presenten un estudi diagnòstic i propostes per revifar el ferrocarril al Camp de Tarragona](#)

### **Reunions amb administracions públiques o partits polítics**

**18-07-2013.** Reunió PTP i Departament de Territori i Sostenibilitat amb Ricard Font i Xavier Flores sobre la situació ferroviària al Camp de Tarragona.

**19-02-2014.** Reunió PTP i Departament de Territori i Sostenibilitat amb Ricard Font.

**12-03-2015.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Cambrils, amb l'alcaldeessa Mercè Dalmau.

**20-03-2015.** Reunió amb el candidat d'ERC a Salou

**25-05-2015.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Salou, amb l'alcalde Granados.

**29-05-2015.** Reunió PTP i Departament de Territori i Sostenibilitat amb Ricard Font.

**18-05-2016.** Reunió amb l'ajuntament de Tarragona, amb el Sr. Milà, regidor d'urbanisme.

**21-06-2016.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Cambrils, amb l'alcaldessa Camí Mendoza.

**18-07-2016.** Reunió PTP, PDF i ajuntaments de Salou, amb l'alcalde Granados.

**17-03-2017.** Reunió PTP i M.H. President de la Generalitat Carles Puigdemont. El President manifesta estar informat dels estudis de la Generalitat per tranviaritzar el tram Cambrils – Port Aventura. Es fa un comunicat: [“La PTP celebra la 1a trobada oficial amb un President de la Generalitat, el Molt Honorable Carles Puigdemont”](#).

**25-05-2017.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Salou, amb l'alcalde Pere Granados. Es fa un comunicat [“L'Alcalde Granados confirma a la PTP i la PDF.Camp que l'ajuntament de Salou aposta pel TramCamp”](#)

**12-07-2017.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Tarragona, amb el Sr. Milà (regidor d'urbanisme)

**10-10-2017.** Reunió PTP, PDF i el coordinador general del Ministeri de Foment per al Corredor Mediterrani. Es fa un comunicat: [“La PDF.Camp i la PTP presenten al delegat de Foment per al Corredor Mediterrani un estudi per evitar l'aïllament del Camp de Tarragona”](#)

## 8. Conclusions

- La petició de desmantellament ferroviari integral reclamada pels ajuntaments de Salou i de Cambrils eliminaria dues estacions dels respectius centres urbans i perjudicaria la mobilitat de prop de 675.000 passatgers, les alternatives dels quals seran estacions més allunyades i, en el cas de Salou, afegiria el problema d'un menor servei (Port Aventura). La conseqüència directa seria un ús més intensiu del vehicle privat i dels autobusos subsidiaris de la congestió viària, que entra en contradicció amb la Llei de mobilitat 9/2003, les Directrius Nacionals de Mobilitat i amb la Llei de canvi climàtic 16/2017. El desmantellament ferroviari sense un projecte de TramCamp finançat i amb terminis provoca una greu afectació a la mobilitat de milers de persones.
- Per primera vegada a Catalunya, uns alcaldes tramiten un desmantellament integral en comptes d'una integració urbanística per resoldre problemes associats a passos a nivell o permeabilitat urbana. Es consumaria el 1r desmantellament d'un ferrocarril de Rodalies de Catalunya en democràcia.
- La planificació ferroviària de Salou per connectar-se amb el Corredor Mediterrani ha estat un fracàs, i l'estació de Port Aventura quedarà únicament connectada amb Tarragona.
- Un desmantellament integral, com el que demanen els ajuntaments de Salou i Cambrils, dificultarà extraordinàriament la possibilitat d'implantar el tren-tramvia (TramCamp) entre Tarragona, Port Aventura, Salou i Cambrils. Construir un tramvia des de zero als 8,5 quilòmetres que separen Port Aventura de Cambrils, costaria pràcticament el doble que condicionar dos quilòmetres de travessia urbana de la línia a Salou d'una banda i a Cambrils per l'altra. Generalment els trens-tramvia parteixen de remodelacions d'infraestructures preexistents, com és el cas de la línia Alacant- Benidorm.
- El desmantellament integral contradiu l'ordenament urbanístic oficialment aprovat per la Generalitat de Catalunya al Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, on es distingeix clarament entre "Desafectació ferroviària" per al tram l'Hospitalet de l'Infant – Cambrils, del de "Condicionament a tren-tramvia" per al tram Cambrils-Port Aventura.
- El desmantellament integral no pot fer-se de manera unilateral per part del Ministeri de Foment d'acord amb la *Ley 38/2015 del Sector Ferroviario*. D'acord amb la Llei, la Generalitat ha de poder rebre la línia fent-se càrrec del seu manteniment i aplicar-hi el projectat TramCamp, pel qual té competències plenes d'acord amb la llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària.