

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

Queja por la amenaza de desmantelamiento integral del ferrocarril entre Cambrils, Salou y Port Aventura y por el incumplimiento de su transformación en tren-tranvía

RICARD RIOL JURADO, mayor de edad, con DNI xx.xxx.xxx-0, en nombre y representación -como Presidente- de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (en adelante **Asociación PTP**), con domicilio en la C. Indústria 220, entresuelo de Barcelona-08026, atentamente

EXPONGO:

- I. Que la Asociación PTP, en representación propia y de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril Públic i de Qualitat (PDFCAMP), tiene como objetivo la defensa de los intereses generales en todo lo relacionado con el transporte público, consciente de que la existencia de un gran número de intereses privados puede dejar en segundo término el bienestar del conjunto de la población en una mataría capital para la modernización de nuestro país.

En este contexto, se considera transcendental dar a conocer la decisión del Ministerio de Fomento, con apoyo activo de los Ayuntamientos, de desmantelar integralmente la línea ferroviaria Port Aventura - Salou - Cambrils - Mont-roig del Camp - l'Hospitalet de l'Infant, sin ninguna alternativa que facilite o mejore la vida de los usuarios de la red de cercanías, dada la lejanía de la variante del Corredor Mediterráneo respecto de los núcleos de población más importantes, Salou y Cambrils, y la pérdida de conexión entre estas poblaciones.

- II. La Asociación PTP, en colaboración con la PDFCAMP, ha elaborado el **documento anexo "Memoria Justificativa"** que se acompaña, donde se explica con detalle el alcance de las decisiones de la Administración ferroviaria y su negativa repercusión en la política de transporte favorable a los intereses ciudadanos (véanse capítulos 1 y 2 del anexo).

Este desmantelamiento integral contradice las determinaciones urbanísticas del Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona aprobado por la Generalitat en 2010 (véase capítulo 3 del anexo), donde se distingue claramente entre "Acondicionamiento a tren-tranvía", para el recorrido Port Aventura - Salou - Cambrils, y "Desafección ferroviaria", para el recorrido Cambrils - Mont-roig del Camp - l'Hospitalet de l'Infant.

Además de ser socialmente y ambientalmente inoportuno, este desmantelamiento ferroviario integral causaría una interrupción traumática de la actual oferta de transporte público y no favorecería una transición gradual hacia el sistema de tren-tranvía, siendo contrario a los fundamentos de la ley catalana 9/2003 de la movilidad, las Directrices Nacionales de Movilidad y la ley catalana 16/2017 de lucha contra el cambio climático (véase capítulo 5 del anexo). **Formalmente también vulnera la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario** (véase capítulo 4 del

anexo). El documento se ha confeccionado como respuesta a la imposibilidad de tener interlocución con la Administración General del Estado y después de unas infructuosas reuniones con los ayuntamientos de Salou y de Cambrils, que tienen como objetivo evitar un cierre traumático de los servicios de cercanías entre Cambrils, Salou, Port Aventura y Tarragona y favorecer una migración progresiva a tren-tranvía.

- III. La falta de respuesta efectiva a las citadas solicitudes (véanse capítulos 6 y 7 del anexo) nos conduce a solicitar la intervención del *Síndic de Greuges* para que se ponga fin a la pasividad en la respuesta que hasta hoy han practicado las Administraciones y verifique que estas han procedido correctamente.

Ante esta realidad, que la Asociación PTP considera especialmente grave, solicitamos el acompañamiento y amparo del *Síndic de Greuges* para conseguir que la Administración General del Estado (Ministerio de Fomento), la Generalitat de Catalunya (Departamento de Territorio y Sostenibilidad) y los ayuntamientos de Salou y de Cambrils cumplan los deberes que les impone la legislación vigente y se posicionen a través de los correspondientes actos administrativos motivados, para que la ciudadanía pueda conocer el alcance de sus decisiones.

En base a lo expuesto:

SOLICITO: La intervención del *Síndic de Greuges* en la problemática derivada del anuncio de desmantelamiento de la línea ferroviaria Port Aventura-Salou-Cambrils, para poner fin a la pasividad mostrada por las Administraciones públicas (Estado, Ayuntamientos y Generalitat) en dar respuesta a las solicitudes de la Asociación PTP; y de forma más concreta se pide lo siguiente:

- 1) **Que el *Síndic de Greuges* exija a la Administración General del Estado (Ministerio de Fomento) la adopción -o publicación si existe- de un acto administrativo concreto sobre el pretendido desmantelamiento de la línea informando a los entes locales y a la Generalitat.** En caso de no existir se estaría incumpliendo la previsión de los artículos 4 y 11 de la vigente **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 efecto, los preceptos citados otorgan valor y transcendencia a la exclusión de una determinada infraestructura de la red ferroviaria de interés general, y por este motivo exigen que se acredite la desaparición de los motivos de interés general que en su día justificaron su inclusión en la red, y la opción de traspasar la línea en cuestión a la Comunidad autónoma. Por este motivo el Ministerio tiene que comunicar siempre a las Comunidades autónomas y entidades locales afectadas su intención de clausurar una línea.

No se tiene constancia de que ninguno de los pasos anteriores se haya seguido en este caso, por lo que se estarían adoptando decisiones de enorme transcendencia sin cumplir las

exigencias fijadas por el legislador. Esta situación genera indefensión en la medida en que impide conocer la motivación que pretendidamente justifica la actuación administrativa, y coloca a los administrados en una posición de simples sujetos pasivos de una política pública que no pueden cuestionar, ni siquiera conocer sus motivaciones.

- 2) **Que el *Síndic de Greuges* exija a la Generalitat de Catalunya (Departamento de Territorio y Sostenibilidad) la adopción -o publicación si existe – de un acto administrativo de petición del traspaso de la línea ferroviaria Port Aventura – Cambrils al Ministerio de Fomento** para poder cumplir con el “Acondicionamiento a tren-tranvía” ya que, de acuerdo con la ley catalana 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, es la única administración competente en esta materia.
- 3) **Que el *Síndic de Greuges* exija a la Generalitat de Catalunya (Departamento de Territorio y Sostenibilidad) la publicación del estudio “Nuevo tren-tranvía del Camp de Tarragona. Tramo Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona”,** con clave EP-TX-16224, encargado con fecha 3 de mayo de 2016 con un período de redacción de seis meses.
- 4) **Que el *Síndic de Greuges* exija a la Generalitat de Catalunya (Departamento de Territorio y Sostenibilidad) la convocatoria del Consejo Catalán de la Movilidad ante la importancia de estas modificaciones ferroviarias,** de acuerdo con las Directrices Nacionales de Movilidad y la Ley catalana 9/2003 de la movilidad.
- 5) **Que el *Síndic de Greuges* exija a los ayuntamientos de Salou y de Cambrils todo aquel documento urbanístico relacionado con la reurbanización de la traza ferroviaria que acredite el cumplimiento de los preceptos del Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona,** en cuanto al acondicionamiento a tren-tranvía del tramo Port Aventura – Cambrils de la línea ferroviaria actual. Entendemos que la documentación debe incluir cuál es la inserción urbanística del tren-tranvía con el máximo grado de detalle: trazado en planta, perfiles, encaje urbano, etcétera.
- 6) **Que el *Síndic de Greuges* exija a todas las administraciones anteriormente citadas la concreción del operativo de movilidad que han preparado para el momento en que se ponga en servicio la variante del Corredor Mediterráneo entre Vandellòs y Vila-seca / Camp de Tarragona,** tanto en el escenario desafortunado de desmantelamiento ferroviario integral como en el caso de preservar provisionalmente la línea ferroviaria clásica.

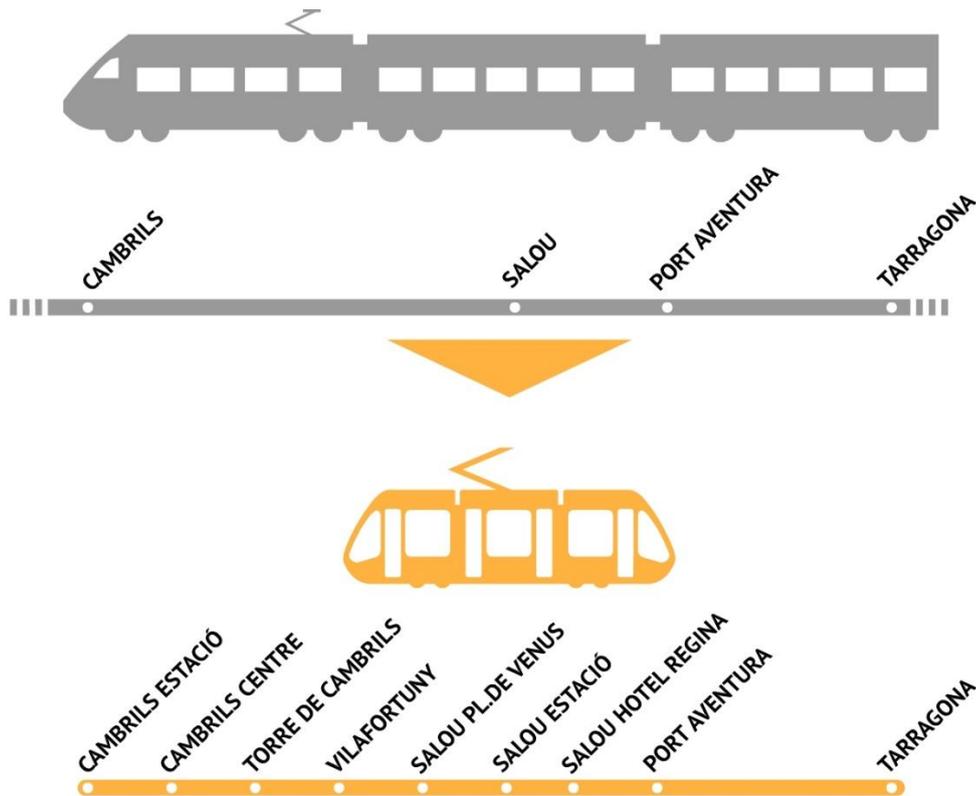
Barcelona, 8 de febrero de 2018

Ricard Riol Jurado,
Presidente de PTP

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

Queja por la amenaza de desmantelamiento integral del ferrocarril entre Cambrils, Salou y Port Aventura y por el incumplimiento de su transformación en tren-tranvía

Memoria justificativa



Barcelona, 8 de febrero de 2018

Ricard Riol Jurado, con DNI xx.xxx.xxx-0 en nombre de

Associació per a la Promoció del Transport Públic

www.transportpublic.org / info@transportpublic.org

C. Indústria 220, entresuelo

08026 Barcelona

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

www.pdfcamp.org / pdf.camp@gmail.com

ÍNDICE

1. Introducción. El desdoblamiento y variante de la línea ferroviaria Tarragona – l’Hospitalet de l’Infant	4
1.1. Desmantelamiento integral entre l’Hospitalet de l’Infant y Port Aventura.	5
1.2. Desconexión del servicio de larga distancia con las zonas urbanas y las cercanías en el Camp de Tarragona.....	5
2. Perjuicios para los usuarios en Cambrils y en Salou	8
3. No se respeta la planificación oficial de la Generalitat: acondicionamiento a tren-tranvía sin pasar por desafectación integral.....	11
4. Incumplimiento de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario	14
5. Incumplimiento de los preceptos de la ley catalana 9/2003 de movilidad, Directrices Nacionales de Movilidad y ley 16/2017 de cambio climático ...	16
6. Cuestionamiento de los argumentos del ayuntamiento de Salou a favor del desmantelamiento	18
6.1. Se suspenderá indefinidamente un servicio público ferroviario	18
6.2. Se dificultará económica y temporalmente la implantación del tren-tranvía	18
6.3. Cuestionamiento de la viabilidad económica y la previsión de implantación del TramCamp al proyecto urbanístico municipal de “Vía Cívica”.....	20
6.4. La estación de Port Aventura no mantendrá la conectividad ferroviaria de Salou porque quedará aislada y conectada sólo con Tarragona	21
7. Acciones de la PTP y la PDF para poner en conocimiento de la sociedad y las administraciones estas problemáticas.....	22
8. Conclusiones	24

1. Introducción. El desdoblamiento y variante de la línea ferroviaria Tarragona – l’Hospitalet de l’Infant

A mediados de 2018 está previsto inaugurar la variante con doble vía del Corredor Mediterráneo que permitirá sustituir la última vía única existente entre Barcelona y Valencia. Actualmente sobre esta línea circula todo tipo de trenes: de largo recorrido (Euromed sin parada, Talgo con parada en Salou y Cambrils), de cercanías (línea R16 Barcelona-Tortosa y línea RT2 l’Arboç – l’Hospitalet de l’Infant) y de mercancías. La futura variante, más alejada de los núcleos urbanos, favorecerá el transporte de mercancías y de pasajeros de largo recorrido, con un trazado apto para los 220 km/h de velocidad máxima; pero no mejorará el transporte de cercanías, dada la pérdida de importantes estaciones céntricas en Salou y en Cambrils.

La nueva variante estrenará una nueva estación en **l’Hospitalet de l’Infant**, a un kilómetro de la actual y una nueva estación en **Cambrils Nord** (al lado de la autopista), a dos kilómetros de la actual. **Salou** dispondrá únicamente de la actual estación de Port Aventura, también retirada dos kilómetros del centro. **Mont-roig del Camp**, con una escasa población y un núcleo urbano actualmente muy alejado del servicio, se quedaría sin estación.

Figura 1. En discontinuo, nuevo trazado del Corredor Mediterráneo, que se aleja de los núcleos urbanos de Salou y Cambrils.



Fuente: elaboración propia

1.1 Desmantelamiento integral entre l'Hospitalet de l'Infant y Port Aventura.

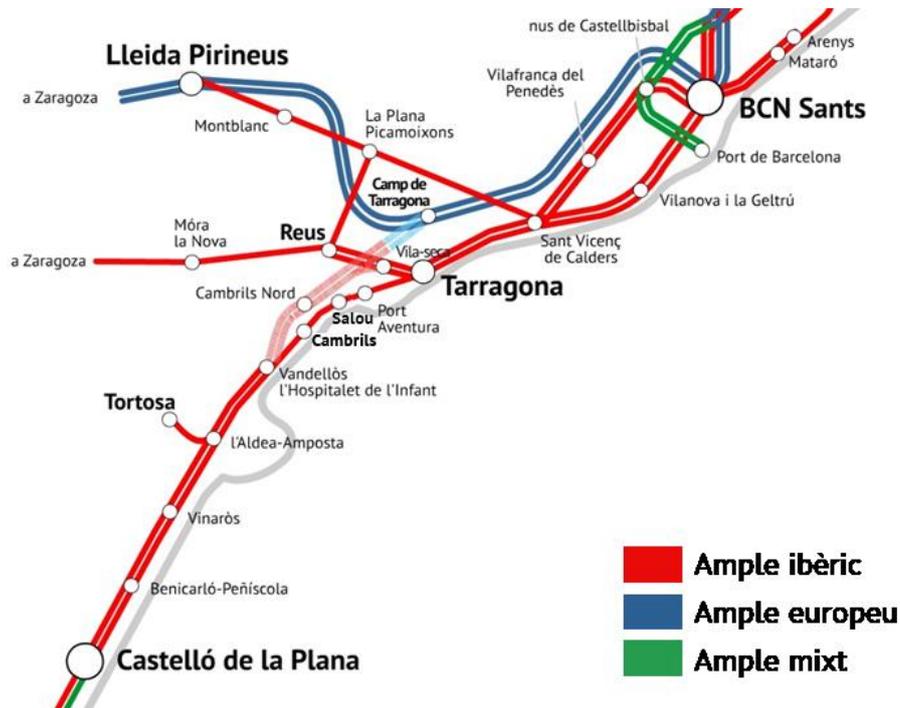
A partir de la entrada en funcionamiento de la variante, y según las exigencias de los ayuntamientos implicados, el Ministerio de Fomento **procedería al desmantelamiento integral del sistema ferroviario actual entre las estaciones de Port Aventura (PK 265,6), Salou (PK 263,6), Cambrils (PK 257,1), Mont-roig del Camp (PK 251,1) y l'Hospitalet de l'Infant (PK 243,0)** procediendo a una suspensión definitiva del servicio. Este desmantelamiento supondrá una **interrupción inmediata del servicio de cercanías que enlaza los centros Cambrils y Salou entre sí, y de éstos con Port Aventura y Tarragona**. El desmantelamiento integral impide una transición gradual entre el actual servicio de cercanías y el tren-tranvía que la planificación oficial prevé entre Cambrils, Salou, Port Aventura y Tarragona.

En Catalunya no hay precedentes de unos ayuntamientos que hayan tramitado un desmantelamiento ferroviario integral en lugar de pedir una integración urbanística de este servicio público. También en Catalunya, desde la reinstauración de la democracia, nunca se ha desmantelado una infraestructura por donde circulan trenes de cercanías. El único precedente catalán es la línea Barcelona Término – Sant Adrià de Besòs, desmantelada en 1989 pero precedida por la extensión de la línea 4 del metro y otras mejoras en el servicio ferroviario. Las otras dos desapariciones de líneas ferroviarias de pasajeros no eran consideradas trenes de cercanías, y se corresponden al tramo Ripoll-St. Joan de les Abadesses, cerrado en 1984; y el Reus-Roda, cerrado en 1992. Estos dos casos tenían un nivel de uso incomparable con las estaciones de Salou y de Cambrils. En el caso del cierre de la línea Reus-Roda el perjuicio más importante fue el de pérdida de capacidad de transporte de mercancías entre Reus y Sant Vicenç de Calders. Por otro lado, el desmantelamiento integral es totalmente contradictorio con las decisiones que, en materia de movilidad, se están tomando en el resto de Catalunya, donde se potencian y amplían las redes ferroviarias.

1.2 Desconexión del servicio de larga distancia con las zonas urbanas y las cercanías en el Camp de Tarragona

Al mismo tiempo, **Tarragona será la primera demarcación donde el Euromed no tendrá parada en zona urbana ni conexión con los sistemas de Cercanías**. La puesta en funcionamiento de la variante Vandellòs-Vila-seca/estación Camp de Tarragona desviará el Euromed de la línea de la costa hacia la línea de alta velocidad entre Sants y Camp de Tarragona, sustituyendo la parada en el núcleo urbano de Tarragona por una parada en la estación de alta velocidad de Camp de Tarragona, en un ámbito totalmente rural, muy desconectado de cualquier sistema eficaz de transporte público y ligando su uso a un modelo de movilidad basado básicamente en el vehículo privado.

Figura 2. Esquema ferroviario del tramo central del Corredor Mediterráneo, con la variante Vandellòs-Camp de Tarragona en construcción. Año 2018.



Fuente: elaboración propia

Figura 3. Tarragona será la primera capital del Mediterráneo en perder la estación urbana del Euromed – Talgo, perder la conexión de este servicio con Cercanías y desmantelar la red de cercanías.



Fuente: elaboración propia

El desmantelamiento integral de la línea ferroviaria clásica ha sido recientemente reconocido por parte del Ministerio de Fomento en una respuesta parlamentaria al diputado Félix Alonso Cantorné.

Figura 3. Confirmación por parte del Ministerio de Fomento del desmantelamiento integral de la línea ferroviaria de costa, entre Vandellòs y las proximidades 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.

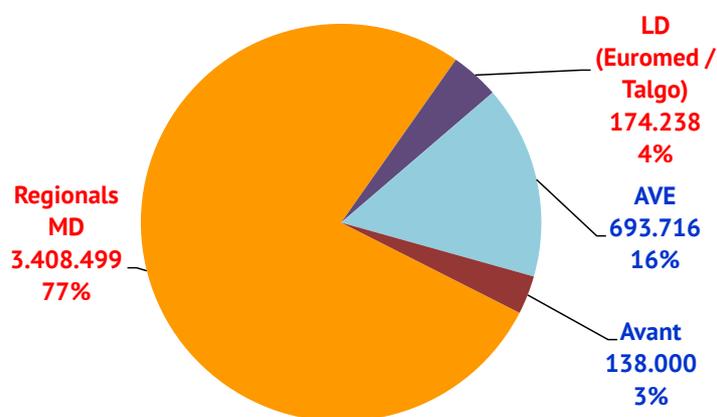
Madrid, 11 de enero de 2018

2. Perjuicios para los usuarios en Cambrils y en Salou

En el caso de que se llevase a cabo el desmantelamiento de la actual vía, desaparecerían las estaciones urbanas de Salou y Cambrils, que transportan anualmente más de 675.000 viajeros, pese al mal servicio. La estación de Salou ha sido durante muchos años una de las 20 estaciones de regionales más utilizadas de España, tanto por el público residente en el municipio como por los numerosos turistas que recibe la población. La estación de Salou por sí sola ya lleva más pasajeros regionales que la estación de alta velocidad de Camp de Tarragona.

Figura 4. Miles de usuarios por año (2015) en las estaciones con más de 400.000 viajeros anuales del Camp de Tarragona (2015)

Principales estaciones en el Camp de TGN	Alta velocidad regional (Avant)	Regional convencional (Reg. y R.Exprés)	Alta Velocidad (AVE, Alvia...)	Larga distancia convencional (Euromed, Talgo)	Total por estación
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
TOTAL	3.408.499		1.909.040		5.317.539



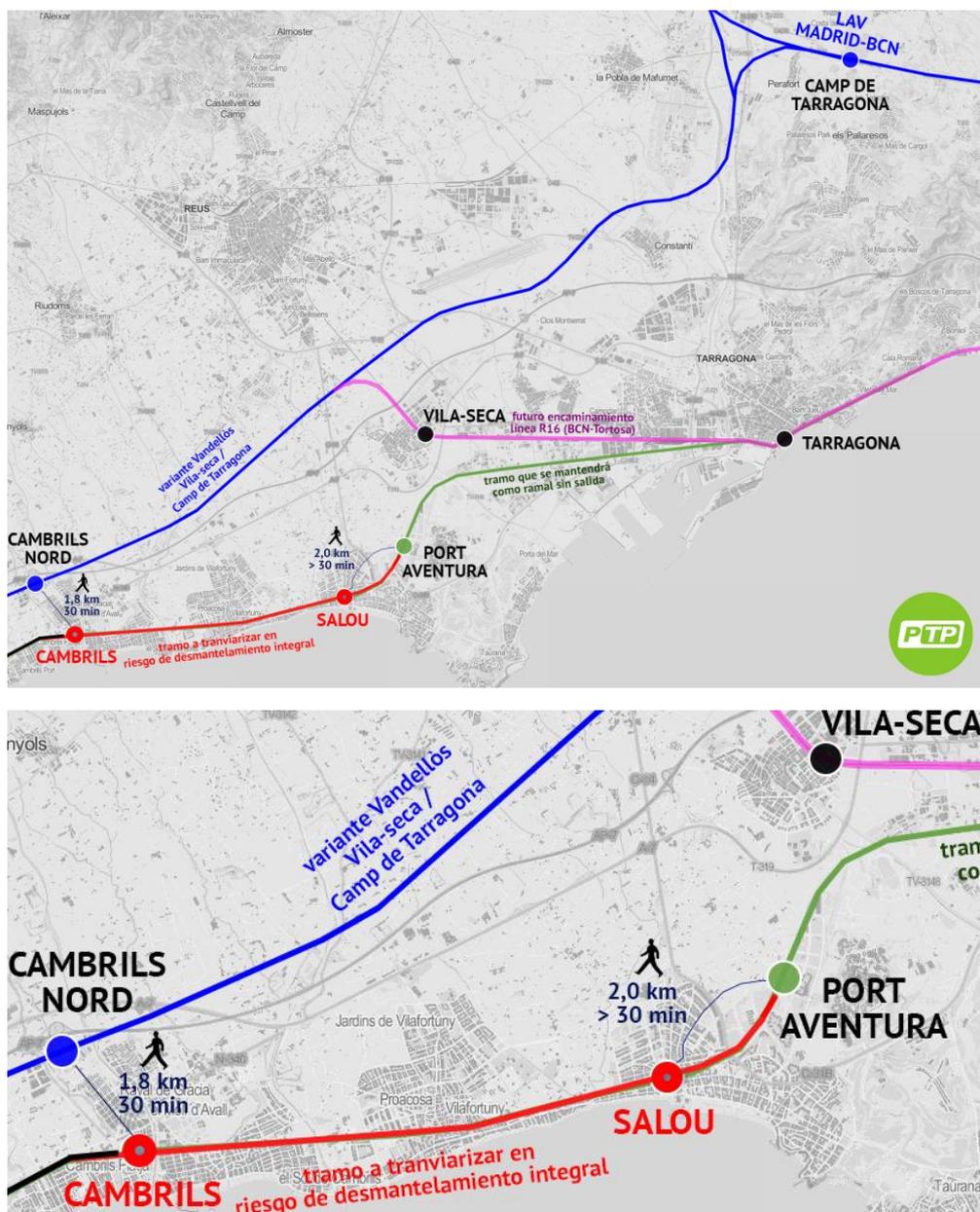
* Las cifras de Salou corresponden al año 2012. Fuente: elaboración propia a partir de Anuario del Ferrocarril 2016. FFE.

Si se desmantela la línea actual se producirán tres efectos especialmente perjudiciales para los usuarios del transporte público:

- Las céntricas estaciones actuales de Cambrils y Salou quedarán “sustituidas” por Cambrils Nord y Port Aventura, alejadas dos kilómetros hacia el exterior, forzando un incremento del tiempo de desplazamiento de 30 minutos cuando se accede a pie.

- Desaparecerá la conexión ferroviaria entre Cambrils y Salou, y entre los centros de estas poblaciones, Port Aventura y Tarragona, entre otras.
- La estación de Port Aventura puede quedar con un servicio residual, ya que pasaría de ser “pasante” a “cul-de-sac”, perdiendo todos los servicios pasantes de la R16 actual y quedando únicamente servida como ramal desde Tarragona. La estación de Vila-seca, a 5 km, tomará más protagonismo, al tener todos los servicios de las líneas R15 y R16.

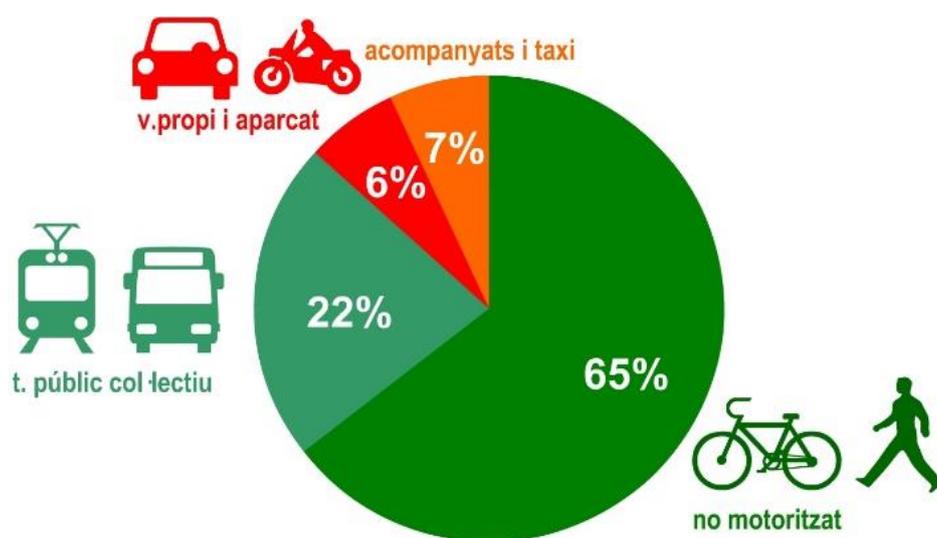
Figura 5. Pérdida de accesibilidad ferroviaria en Salou y en Cambrils



Fuente plano: elaboración propia a partir de Instamaps (ICC)

Las estaciones alejadas de los centros urbanos en la práctica no son útiles para la mayoría de los usuarios potenciales, que acceden a pie, bicicleta u otros sistemas urbanos de transporte público. Sobre desplazamientos cortos con carácter metropolitano, **tener que coger un coche para llegar a una estación es fuertemente disuasorio del uso del ferrocarril** porque resulta más práctico llegar con vehículo privado directamente al destino. **El estímulo del ferrocarril persigue, en teoría, una lógica inversa: reducir la dependencia del vehículo privado, especialmente en las áreas metropolitanas.**

Figura 6. Acceso a las estaciones de Cercanías de Barcelona en el año 2005



Fuente: PTP a partir de Renfe

La pérdida de un servicio ferroviario céntrico perjudica el acceso equitativo de las personas al territorio en un país donde, según datos del Idescat 2016 solo el 54% de la población tiene permiso de conducir. **Además de ser social y ambientalmente inoportuno, este desmantelamiento ferroviario integral que causará una interrupción traumática de la actual oferta de transporte público y no favorece una transición gradual hacia el sistema de tren-tranvía, siendo contrario a los fundamentos de la ley catalana 9/2003 de la movilidad, las Directrices Nacionales de Movilidad y ley catalana 16/2017 de lucha contra el cambio climático (véase capítulo 4). Formalmente también vulnera la ordenación territorial vigente (Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona, véase capítulo 3) y la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (véase capítulo 5).**

3. No se respeta la planificación oficial de la Generalitat: acondicionamiento a tren-tranvía sin pasar por desafectación integral

Desde las entidades en defensa del transporte público en el Camp de Tarragona se lleva años denunciando **la falta de sensibilidad de las administraciones con las necesidades de los usuarios del transporte público en general y del ferrocarril en particular**: frecuencia de paso, rapidez, accesibilidad, cobertura territorial, buenas tarifas, etcétera. La continuidad del servicio ferroviario céntrico en las poblaciones de Salou y de Cambrils ha sido una de las demandas más intensas, porque permite preservar una vía reservada y electrificada preferente para el transporte público en el segundo corredor más importante de movilidad del Camp de Tarragona, después del Tarragona-Reus. Para hacer compatible un buen servicio de transporte público con el razonable deseo de suprimir barreras arquitectónicas o peligros asociados al tren actual se defendió el desvío total de los trenes de mercancías y largo recorrido hacia la nueva variante Vandellòs – Vila-seca / Camp de Tarragona y la **conversión de la traza ferroviaria actual en tren-tranvía (TramCamp), garantizando la permeabilidad urbana, nuevas estaciones y la intensificación del transporte público de la zona.**

¿Qué es un tren-tranvía? Se trata de un sistema ferroviario que utiliza vehículos ligeros, parecidos a los tranvías urbanos, pero que pueden alcanzar velocidades más altas en zonas interurbanas, incluso llegando a circular sobre redes ferroviarias convencionales. A nivel de infraestructura, la mayoría de trenes-tranvía utilizan vías tranviarias en zonas de calle con régimen de circulación urbana (velocidad máxima a 50 km/h), y vías ferroviarias más convencionales en los tramos interurbanos (velocidad máxima a 80-120 km/h, según modelo). Los sistemas tren-tranvía funcionan con éxito en diversos países europeos, siendo el sistema más desarrollado el de Karlsruhe. En España solo existe un sistema de tren-tranvía en servicio, implantado sobre una antigua línea de tren, entre Alicante y Benidorm, y uno en construcción, entre Cádiz y Chiclana. **El acondicionamiento a tren-tranvía de la línea de Alicante a Benidorm se hizo progresivamente, nunca desmantelando la infraestructura con carácter general, ni mucho menos sin tener los proyectos constructivos de conversión a tren-tranvía financiados y con una ejecución inmediata.**

Figura 7. Transformación del tren Alicante-Benidorm en tren-tranvía



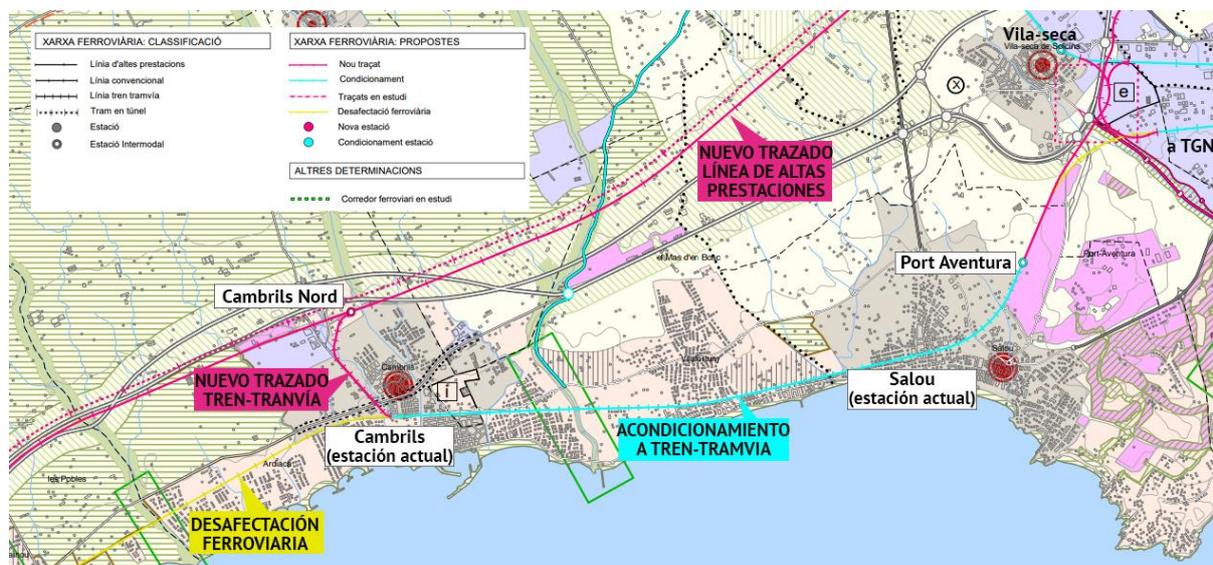
Foto: Joan Carles Salmeron

La realización de esta actuación se ve favorecida por la liberación de circulaciones de largo recorrido y mercancías entre Vandellòs y Port Aventura a la línea clásica de la costa, con la puesta en marcha de la variante Vandellòs-Vila-seca / Camp de Tarragona. Los tramos no urbanos existentes mantendrían el modo ferroviario actual (abaratando notablemente el proyecto) y en las zonas urbanas se integraría la infraestructura actual con formato de tranvía urbano de nueva construcción. La introducción del tranvía moderno supone disponer de un nuevo modo de transporte urbano que gracias a la superior capacidad de aceleración y frenado puede incorporar nuevas paradas sin demasiado detrimento de los tiempos de viaje. **La conversión de infraestructura a tren-tranvía del tramo Cambrils – Port Aventura se debe entender como parte integrante de un servicio metropolitano y de alta frecuencia entre la estación de Tarragona, Port Aventura, Salou y Cambrils (20 km) con más paradas que en la actualidad.**

La Generalitat, a través del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas primero, y después a través del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, ha dado su visto bueno a esta idea a través de diversos documentos oficiales, estudios y proyectos, detallados a continuación:

- Estudio de viabilidad de un tren ligero en el Camp de Tarragona, 2001
- [Plan de Transportes de Viajeros de Catalunya](#) (pág. 42), aprobado en diciembre de 2002
- [Plan de infraestructuras del transporte de Catalunya 2006-2026](#), aprobado en 2006
- [Estudio informativo para implantar un sistema tranviario en el Camp de Tarragona](#), aprobado en 2010
- [Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona](#), aprobado el 10 de enero de 2010. Este documento oficial, que marca el futuro de las infraestructuras en el Camp de Tarragona, **distingue claramente entre “Acondicionamiento tren-tranvía” y “Desafectación ferroviaria”**. Asimismo, el encargo para el estudio previo del nuevo tren-tranvía del Camp de Tarragona habla de adaptaciones de la infraestructura actual y no del desmantelamiento integral de la línea.
- [Orden de Estudio previo del nuevo tren-tranvía del Camp de Tarragona. Tramo Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona](#). En el objetivo de la contratación habla claramente del **aprovechamiento de la infraestructura y su adecuación a las nuevas funcionalidades (tren-tranvía)**, nunca de un desmantelamiento integral previo. Los resultados de este nuevo estudio todavía no se han hecho públicos.

Figura 8. El Plan Territorial distingue claramente entre “Desafectación ferroviaria” (desmantelamiento integral) i “Acondicionamiento tren-tranvía”.



Fuente: PTP a partir del Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona

Figura 9. Objetivo de la última orden de estudio sobre este corredor encargado por la Generalitat de Catalunya donde especifica el aprovechamiento y adecuación de la línea actual en lugar del desmantelamiento integral.

2.2. – Objetivo

El objetivo del estudio es establecer una hoja de ruta que determine las actuaciones necesarias para implantar la 1ª fase del TramCamp, entendido como un sistema tren-tranvía entre Cambrils – Salou – Port Aventura y Tarragona, en el cual hay que considerar diferenciadamente los siguientes sub-tramos:

- Sub-tramo **Cambrils – Port Aventura**: En este sub-tramo **se aprovecha** el corredor que quedará liberado de la RFIG, de acuerdo con la DIA vigente, cuando entre en servicio el nuevo tramo del Corredor Mediterráneo entre Vandellòs y Vila-seca. Por tanto, este sub-tramo permanecerá de **uso exclusivo para el tren-tranvía** y será preciso adecuar la infraestructura existente a **la nueva funcionalidad e integrarla urbanísticamente**.
- Sub-tramo **Port Aventura – Tarragona**: En este sub-tramo, a partir de la estación de Port Aventura, **el tren-tranvía circularía por la vía única existente actualmente** hasta Tarragona, gestionada por ADIF, con posible convivencia con otros servicios ferroviarios de tipo regional o de mercancías.

Fuente: Orden de Estudio previo del nuevo tren-tranvía del Camp de Tarragona.
Tramo Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona

4. Incumplimiento de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario

Los argumentos del Ministerio de Fomento para justificar el desmantelamiento integral de la línea ferroviaria, basándose en una Declaración de Impacto Ambiental de 1998, colisionan con la nueva Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

La nueva ley determina que toda línea desafectada de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) debe pasar a disposición de las entidades local y autonómica para proceder a una transferencia en caso de que estos entes deseen mantener su continuidad.

Figura 10. Extractos de la Ley 38/2015 sobre el desmantelamiento de líneas ferroviarias

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.

Fuente: BOE 30-09-2015

Por lo tanto, **es procedente que el Ministerio de Fomento haga una notificación formal a la Generalitat previa a la desafectación de la línea a la RFIG para ofrecerle la línea.** Una vez transferida, y en virtud de la ley catalana 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, la Generalitat es la única administración competente de esta infraestructura de transporte público. Existen precedentes de traspaso de infraestructuras de la RFIG a un ente autonómico, como el tramo Riba-roja de Túria – Quart de Poblet. Fue remodelado y actualmente es explotado por FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana).

Figura 11. Extracto de la ley catalana 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria

Artículo 42. Licencias para obras de instalación y explotación de sistemas tranviarios de carácter supramunicipal.

Las obras de construcción, reparación, conservación, mejora o ampliación de las infraestructuras tranviarias promovidas por la Generalidad, sus entidades autónomas y las entidades de derecho público que están adscritas a la misma no están sujetos a licencia urbanística municipal ni a ningún otro control urbanístico municipal previo, sin perjuicio del informe preceptivo que los ayuntamientos afectados deben emitir sobre la adecuación de las obras al planeamiento urbanístico. Este informe debe emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación pertinente. Si no se emite en este plazo, pueden proseguir las actuaciones.

Fuente: DOGC 4611. 10-04-2006

5. Incumplimiento de los preceptos de la ley catalana 9/2003 de movilidad, Directrices Nacionales de Movilidad y ley 16/2017 de cambio climático

Consideramos que, por los motivos expuestos anteriormente, el desmantelamiento ferroviario integral ocasiona una interrupción traumática del transporte público y reduce la posibilidad de una transición ordenada hacia el tren-tranvía, vulnerando los siguientes artículos:

Ley catalana 9/2003 de la movilidad

Artículo 3. Objetivos. “c) *Planificar la movilidad sobre la base de la prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto, como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en otros medios que no consuman combustibles fósiles. (...)*

j) *Disminuir la congestión de las zonas urbanas por medio de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y por medio de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades. (...)*

o) *Analizar las políticas de planificación e implantación de infraestructuras y servicios de transporte con criterios de sostenibilidad y racionalizar el uso del espacio viario, de modo que cada medio de desplazamiento y cada sistema de transporte dispongan de un ámbito adecuado a sus características y a los principios de la presente Ley. (...)*

v) *Promover e incentivar el uso de combustibles alternativos al petróleo, especialmente en el transporte colectivo y en el ámbito urbano. (...)*

x) *Relacionar la planificación del uso del suelo con la oferta de transporte público.”*

El Consejo Catalán de la Movilidad no ha informado convenientemente sobre los cambios en el Corredor Mediterráneo de acuerdo con el Artículo 22, detallado a continuación.

Funciones del Consejo Catalán de Movilidad. “f) *Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de ordenación viaria, de transporte público colectivo y de los demás sistemas de transporte de bajo impacto, como el desplazamiento a pie o en bicicleta, que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.”*

Disposición adicional novena. “*Las agrupaciones, asociaciones y entidades de usuarios del transporte público legalmente constituidas tienen la consideración de interlocutores ante los órganos competentes de las diferentes administraciones públicas de Cataluña y las empresas concesionarias y deben ser oídos en lo que concierne a las cuestiones que afecten a la prestación de los servicios públicos de transporte y su financiación.”*

Directrices Nacionales de Movilidad, de octubre de 2006

“Directriz 10. Colocar el transporte ferroviario en situación competitiva en relación con otras alternativas menos sostenibles.

10.1 Aumentar la oferta de servicios ferroviarios, con incremento de la frecuencia de paso y de la capacidad, especialmente en las horas punta.

10.2 Aumentar la oferta de servicios ferroviarios (cercanías, regionales y largo recorrido), con incremento de la frecuencia de paso en días y horas de especial movilidad no cotidiana (festivos, puentes, vacaciones, etc.).

10.3 Eliminar los cuellos de botella en la red ferroviaria actual para posibilitar el aumento de servicios ferroviarios necesario para atender la demanda actual y futura, con la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias y la utilización de la red de alta velocidad para los servicios regionales. (...)”

“Directriz 23. Introducir la accesibilidad en transporte público, a pie y en bicicleta en el proceso de planificación de los nuevos desarrollos urbanísticos y en los ámbitos urbanos consolidados.

23.1 Analizar la movilidad generada por los usos de la nueva planificación urbanística (residencial, industrial, de servicios), con acondicionamientos específicos sobre el acceso al transporte público y a los medios más sostenibles de transporte.

23.2 Evaluar el impacto de las nuevas implantaciones singulares como centros generadores de movilidad no cotidiana (ocio, comercio, etc.), con el desarrollo de soluciones que favorezcan el acceso en transporte público.

23.3 Promover la movilidad sostenible con mejoras en el diseño del viario en los ámbitos urbanos consolidados, en la medida que sea posible, y hacer más fácil el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público.

23.4 Fomentar los usos de suelo mixtos y establecer densidades mínimas de urbanización en la planificación urbanística como herramienta para reducir la movilidad de los ciudadanos. (...)”

Ley catalana 16/2017 de cambio climático

Artículo 24, punto 1: “Las medidas que se adopten en materia de transportes y movilidad deben ir encaminadas a reducir la vulnerabilidad y las emisiones de gases de efecto invernadero, para avanzar hacia un modelo de transporte público, colectivo e intermodal que no se base en la tenencia de vehículo privado y que fomente el uso generalizado del transporte público y otras formas de transporte sostenible sin emisiones de gases de efecto invernadero”.

6. Cuestionamiento de los argumentos del ayuntamiento de Salou a favor del desmantelamiento integral

6.1 Se suspenderá indefinidamente un servicio público ferroviario

El ayuntamiento de Salou plantea la interrupción indefinida del servicio ferroviario en el centro de las poblaciones sin tener en cuenta las necesidades de los usuarios del transporte público. No se debería interrumpir el servicio de cercanías sin disponer de un plan de financiación para el TramCamp y unos plazos de ejecución, con el objeto de minimizar las afectaciones a los usuarios y restringirlas al mínimo exigible por las obras de reforma. Cabe recordar que el ferrocarril es un servicio público que garantiza la movilidad de miles de personas que optan por el tren de cercanías en lugar de por el vehículo privado o el autobús.

Mientras no se ejecute el TramCamp se podría mantener un servicio ferroviario “pacificado” basado en la intensificación de la actual línea de cercanías RT2 entre Cambrils y Tarragona. Considerando la eliminación total de los trenes de largo recorrido y mercancías sobre la antigua línea, todos los pasos a nivel se podrían reprogramar en función de los trenes de cercanías -más lentos y ligeros - para reducir drásticamente el tiempo de barreras bajadas.

6.2 Se dificultará económica y temporalmente la implantación del tren-tranvía

Formalmente los ayuntamientos manifiestan su apoyo al tren-tranvía y lo piden a la Generalitat, pero sus decisiones no hacen otra cosa que dificultarlo. El ayuntamiento de Salou incluso afirma reiteradamente que incluye una franja reservada para el TramCamp dentro de su proyecto de “Vía Cívica”, nombre con el que se conoce la idea municipal de reurbanización de la traza ferroviaria en Salou. Pero más allá de las declaraciones la viabilidad del TramCamp quedará seriamente condicionada por la política del desmantelamiento integral de los ayuntamientos de Salou y Cambrils por los siguientes motivos:

- **No podrán aprovecharse las vías actuales en zona interurbana**, donde no sería necesaria de momento ninguna reurbanización profunda en modo tranvía. Una vía de tranvía nueva con remodelación urbanística integral tiene un costo entre los 8 y los 12 M€ por kilómetro. Teniendo en cuenta que la línea del TramCamp entre Port Aventura y Cambrils tiene unos 8,5 kilómetros, pero que menos de la mitad son traza urbana plenamente consolidada en Salou y Cambrils; ¿qué sentido tiene desballestar toda la infraestructura restante para volverla a hacer nueva?
- **Se impide una urbanización / tranviarización progresiva**, como se hizo en la línea Alicante-Benidorm. La inversión progresiva sería más coherente con la realidad económica de la Generalitat de Catalunya, que sería la titular de la nueva línea. La tranviarización progresiva requeriría una inversión inicial únicamente de **66 M€**:

- **Adquisición del material móvil:** 4 trenes-tranvía, 20 M€
- **Cocheras, talleres y señalización:** 5 M€
- **Conversión de los pasos a nivel periurbanos en pasos semaforizados:** 1 M€
- **Urbanización de 2 km de traza urbana en Salou:** 20 M€ (vía y alrededores)
- **Urbanización de 2 km de traza urbana en Cambrils:** 20 M€ (vía y alrededores)

Pero con la estrategia de “desmantelamiento integral” previa, la inversión inicial para poder poner en marcha el TramCamp prácticamente se doblaría, necesiándose alrededor de 111 M€ por el hecho de tener que construir 8,5 km de vías desde cero, incluso en zonas interurbanas donde no es necesario cambiar toda la infraestructura actual.

Figura 12. Etapas de un acondicionamiento a tren-tranvía progresivo, sin desmantelamiento integral de infraestructura previa

Servicio ferroviario previo. Pocas paradas, pasos a nivel, efecto barrera, etcétera.



Fase 1. Nuevo material móvil. Permite hacer **más paradas** sin perjuicio del tiempo de viaje (aceleración/freno altos)



Fase 3. Regeneración urbanística



Fase 2. Adaptación de la infraestructura

- **Se elimina la demanda de viajeros actual, que se traspasará generalmente a la carretera.** Al cabo de un tiempo será mucho más difícil justificar la inversión del TramCamp.

6.3 Cuestionamiento de la viabilidad económica y la previsión de implantación del TramCamp al proyecto urbanístico municipal de “Vía Cívica”.

Existen serias dudas de que la “Vía Cívica” proyectada por el ayuntamiento de Salou sea viable a corto plazo e integre verdaderamente las necesidades infraestructurales de un tren-tranvía:

- **El desmantelamiento integral del ferrocarril no asegura la reurbanización de la traza actual.** Según el propio ayuntamiento de Salou, la reurbanización de la traza ferroviaria, por sí sola, exige una inversión de **60 millones de euros**, por los cuales sería necesario generar plusvalías urbanísticas en base a nuevas edificabilidades que no están aseguradas (*Salou construirá 600 viviendas cuando se desmantele la vía del tren*, véase pág. 16 del Diari de Tarragona, 29/07/2012). Más adelante el ayuntamiento apelaba a la Generalitat para financiar parte de este coste ligándolo a la operación del Centro Recreativo Turístico, antes conocido como “Barcelona World” (*El trazado de la vía del tren será sustituido por una avenida comercial y de servicios*, véase pág. 21 del Diari de Tarragona, 25/01/2015). Existen numerosos casos donde la desaparición de una vía ferroviaria no ha supuesto su reurbanización inmediata por problemas económicos (Vilafranca del Penedès, Burgos, l’Aldea...).
- **No se han mostrado proyectos concretos del encaje del TramCamp en la “Vía Cívica” en planta ni sección.** Únicamente se han mostrado *renders* difusos y mapas a gran escala, donde no existe un trabajo de encaje urbano mínimamente aceptable.
- **La “Vía Cívica” proyectada por el ayuntamiento de Salou encarece el proyecto de tranviarización simple por el hecho de incorporar un aparcamiento subterráneo**, que nada tiene que ver con las necesidades básicas de mejora del transporte público.

6.4 La estación de Port Aventura no mantendrá la conectividad ferroviaria de Salou porque quedará aislada y conectada sólo con Tarragona

La variante Vandellòs – Vila-seca / Camp de Tarragona está prácticamente terminada pero no así las propuestas municipales para convertir el apeadero de Port Aventura en un “macrointercambiador” de trenes de alta velocidad, cercanías, tranvía y autobús interurbano (*Pere Granados: “La estación de Port Aventura será intermodal”, véase pág. 9 del Diari de Tarragona, 13/05/2015*). Tampoco ha prosperado la idea de hacer una nueva estación un poco más adelante en el mismo ramal, delante del Hotel Regina, también en cul-de-sac.

Por el momento, lo único seguro es que Port Aventura perderá todas las circulaciones regionales de la línea R16 (Barcelona-Tortosa), que se encaminarán por la nueva variante. El Ministerio de Fomento descartaba la idea del “macrointercambiador”, que a parte de un edificio más vías, requería construir una serie de costosos ramales ferroviarios en ancho internacional procedentes desde la línea de alta velocidad (*Fomento descarta construir una nueva estación de tren en Salou, véase pág. 17 del Diari de Tarragona, 01/12/2015*).

Aún así, el alcalde de Salou considera que la ciudad mantiene su conectividad ferroviaria (*Pere Granados: “Salou tiene una buena conexión con la red ferroviaria”, véase Laciutat.cat de 18-01-2018*). Las entidades promotoras del ferrocarril en el Camp de Tarragona ya advertíamos que los planes municipales no eran viables por los siguientes motivos:

- **No es operativo un modelo ferroviario de alta velocidad con 4 estaciones en un radio de 10 kilómetros:** Camp de Tarragona (existente, en Perafort), estación “central” del Camp de Tarragona (proyectada al sur del aeropuerto de Reus y defendida por el ayuntamiento de la población), estación urbana de Tarragona (proyectada de forma soterrada y defendida por el ayuntamiento de la población) y una cuarta en Port Aventura (proyectada y defendida por el ayuntamiento de la población).
- **El servicio de alta velocidad solo puede aspirar a tener una estación para los trenes de largo recorrido del Corredor Mediterrani,** mientras que la movilidad cotidiana necesita diversas estaciones, céntricas y bien conectadas con los servicios y centros generadores de movilidad. Desgraciadamente las propuestas para los servicios cotidianos (tren-tranvía, cercanías y regionales de alta velocidad) no han estado en el foco de las inversiones ni del debate político.
- **Las estaciones en cul-de-sac tienen menos demanda potencial que las que se integran en una línea con más destinos.** La estación de Port Aventura perderá todos los servicios de la R16 y como estación única de un ramal en cul-de-sac podrá aspirar a pocos servicios ferroviarios, al estar en competencia con la línea general de Tortosa (R16 por la nueva variante) y Reus (R15) debido a las limitaciones de capacidad del tramo Tarragona – Sant Vicenç de Calders. El único servicio sin restricción de frecuencia sería una lanzadera entre Port Aventura y Tarragona, pero este servicio ya quedaría cubierto por el servicio del TramCamp, que sumaría más demanda al poder adentrarse hasta el centro de Salou y de Cambrils.

7. Acciones de la PTP y la PDF para poner en conocimiento de la sociedad y las administraciones estas problemáticas

Durante mucho tiempo las entidades defensoras del ferrocarril en el Camp de Tarragona hemos tenido una voluntad de entendimiento con las administraciones local y autonómica. Desgraciadamente las principales advertencias y preocupaciones mostradas en esta queja no han sido verdaderamente escuchadas por los ayuntamientos de Cambrils y de Salou.

Actos públicos

14-11-2011. Presentación de la PTP en Tarragona: [“La PTP propone 11 medidas para que el transporte público tenga un papel central en los Juegos de Tarragona 2017”](#)

22-03-2012. Presentación de la PTP en Reus: [“Conferencia en el círculo de infraestructuras y Cámara de Comercio de Reus”](#)

17-02-2015. Presentación de la PTP en Tarragona: [“Salvemos la línea ferroviaria costera de TGN: integración SÍ, supresión NO”](#)

12-03-2015. Debate organizado por PTP, PDF y con todas las fuerzas políticas del ayuntamiento de Cambrils.

10-10-2016. Acto “¡Basta!” de la PDF, Plataforma Trens Dignes de les Terres de l’Ebre, PTP y nutrida representación de los ayuntamientos del Corredor Tarragona-Reus/Tortosa en Vila-seca. [“Manifiesto en defensa del ferrocarril en el Camp de Tarragona y Terres de l’Ebre”](#).

12-07-2017. Presentación estudio de la PTP y PDF en Tarragona. [La PDF.Camp y la PTP presentan un estudio diagnóstico y propuestas para reavivar el ferrocarril en el Camp de Tarragona](#)

Reuniones con administraciones públicas o partidos políticos

18-07-2013. Reunión PTP y Departamento de Territorio y Sostenibilidad con Ricard Font y Xavier Flores sobre la situación ferroviaria en el Camp de Tarragona.

19-02-2014. Reunión PTP y Departamento de Territorio y Sostenibilidad con Ricard Font.

12-03-2015. Reunión PTP, PDF y ayuntamiento de Cambrils, con la alcaldesa Mercè Dalmau.

20-03-2015. Reunión con el candidato de ERC en Salou.

25-05-2015. Reunión PTP, PDF y ayuntamiento de Salou, con el alcalde Pere Granados.

29-05-2015. Reunión PTP y Departamento de Territorio y Sostenibilidad con Ricard Font.

18-05-2016. Reunión con el ayuntamiento de Tarragona, con el Sr. Milà, concejal de urbanismo.

21-06-2016. Reunión PTP, PDF y ayuntamiento de Cambrils, con la alcaldesa Camí Mendoza.

18-07-2016. Reunión PTP, PDF y ayuntamientos de Salou, con el alcalde Pere Granados.

17-03-2017. Reunión PTP y M.H. President de la Generalitat Carles Puigdemont. El President manifiesta estar informado de los estudios de la Generalitat para tranviarizar el tramo Cambrils – Port Aventura. Se hace un comunicado: [“La PTP celebra el encuentro oficial con un President de la Generalitat, el Molt Honorable Carles Puigdemont”](#).

25-05-2017. Reunión PTP, PDF y ayuntamiento de Salou, con el alcalde Pere Granados. Se hace un comunicado: [“El Alcalde Granados confirma a la PTP y la PDF.Camp que el ayuntamiento de Salou apuesta por el TramCamp”](#)

12-07-2017. Reunión PTP, PDF y ayuntamiento de Tarragona, con el Sr. Milà, concejal de urbanismo.

10-10-2017. Reunión PTP, PDF y el coordinador general del Ministerio de Fomento para el Corredor Mediterráneo. Se hace un comunicado: [“La PDF.Camp y la PTP presentan al delegado de Fomento para el Corredor Mediterráneo un estudio para evitar el aislamiento del Camp de Tarragona”](#)

8. Conclusiones

- La petición de desmantelamiento ferroviario integral reclamada por los ayuntamientos de Salou y de Cambrils eliminaría dos estaciones de los respectivos centros urbanos y perjudicaría la movilidad de cerca de 675.000 pasajeros, cuyas alternativas serán estaciones más alejadas y, en el caso de Salou, añadiría el problema de un menor servicio (Port Aventura). La consecuencia directa sería un uso más intensivo del vehículo privado y de los autobuses subsidiarios de la congestión viaria, que entra en contradicción con la Ley catalana de movilidad 9/2003, las Directrices Nacionales de Movilidad y con la Ley catalana de cambio climático 16/2017. El desmantelamiento ferroviario sin un proyecto de TramCamp financiado y con plazos provoca una grave afectación a la movilidad de miles de personas.
- Por primera vez en Catalunya, unos alcaldes tramitan un desmantelamiento integral en lugar de una integración urbanística para resolver problemas asociados a pasos a nivel o permeabilidad urbana. Se consumaría el primer desmantelamiento de un ferrocarril de Cercanías de Catalunya en democracia.
- La planificación ferroviaria de Salou para conectarse con el Corredor Mediterráneo ha sido un fracaso, y la estación de Port Aventura quedará únicamente conectada con Tarragona.
- Un desmantelamiento integral, como el que piden los ayuntamientos de Salou y Cambrils, dificultará extraordinariamente la posibilidad de implantar el tren-tranvía (TramCamp) entre Tarragona, Port Aventura, Salou y Cambrils. Construir un tranvía desde cero a los 8,5 kilómetros que separan Port Aventura de Cambrils, costaría prácticamente el doble que acondicionar dos kilómetros de travesía urbana de la línea a Salou por un lado y a Cambrils por el otro. Generalmente los trenes-tranvía parten de remodelaciones de infraestructuras preexistentes, como es el caso de la línea Alicante-Benidorm.
- El desmantelamiento integral contradice el ordenamiento urbanístico oficialmente aprobado por la Generalitat de Catalunya en el Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona, donde se distingue claramente entre “Desafectación ferroviaria” para el tramo l’Hospitalet de l’Infant – Cambrils, del de “Acondicionamiento a tren-tranvía” para el tramo Cambrils-Port Aventura.
- El desmantelamiento integral no puede hacerse de manera unilateral por parte del Ministerio de Fomento de acuerdo con la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario. De conformidad con la ley, la Generalitat debe poder recibir la línea haciéndose cargo de su mantenimiento y aplicar el proyectado TramCamp, para el cual tiene competencias plenas de acuerdo con la ley catalana 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria.