

Queja al *Síndic de Greuges* por la amenaza del desmantelamiento integral del ferrcarril Cambrils-Salou-Port Aventura



Albert Pallarès Roig,
Ricard Riol Jurado,
Daniel Pi Noya,
Carlos Montejano

8 de febrero de 2018

¿Por qué recurrimos al *Síndic de Greuges*?

Gravedad de los hechos en Cambrils y en Salou

- Por primera vez en democracia, se prevé suprimir un servicio de Cercanías en Cataluña sin alternativa ferroviaria equivalente.
- No existen precedentes de otros alcaldes que, en vez de exigir soterramientos u otras integraciones urbanas, apuesten directamente por el desmantelamiento de este servicio público.
- Se perjudicaría la movilidad de miles de personas usuarias sobre un servicio de alta demanda en la actualidad, y mucha más demanda potencial.

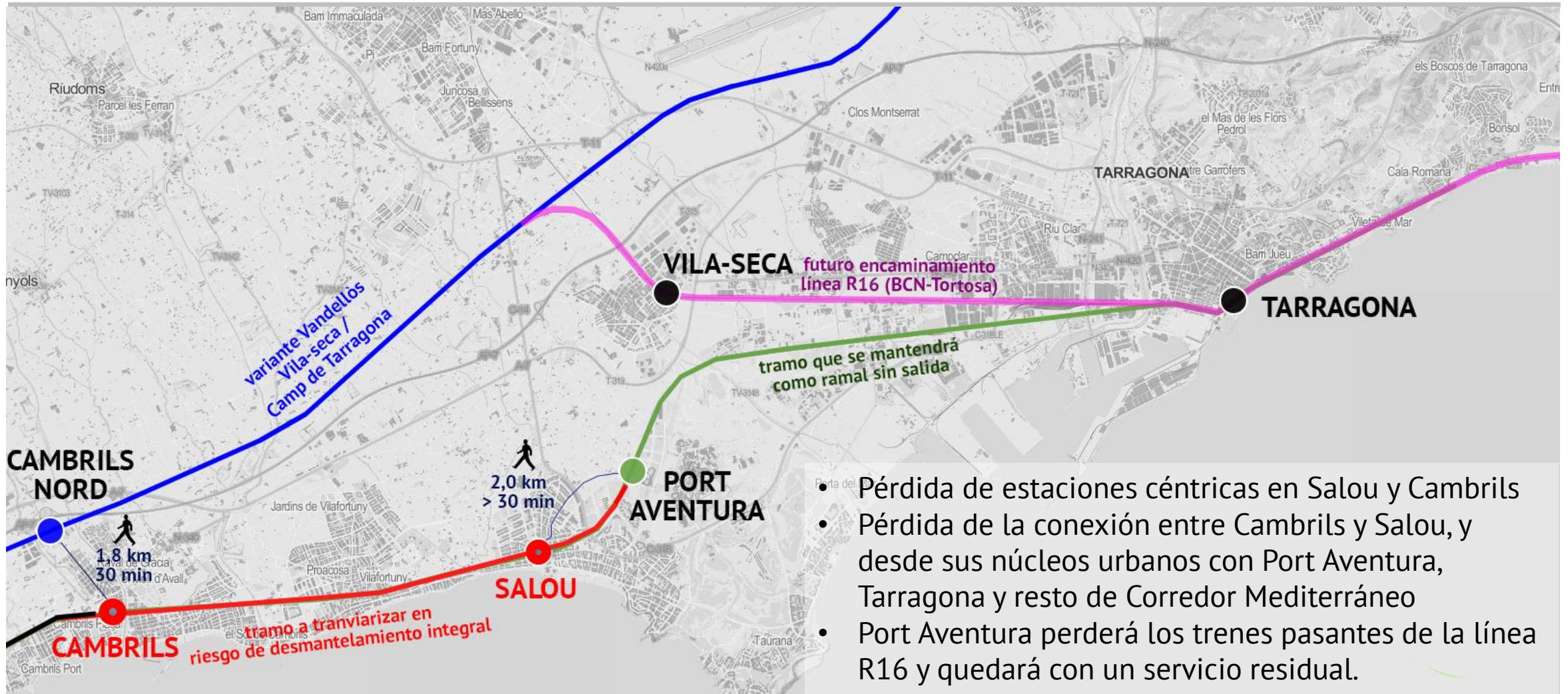
Gravedad en las formas

- En el caso de los alcaldes de Cambrils y Salou, se incumplen leyes, ordenación territorial y buena parte del ordenamiento legislativo de movilidad.



Foto: Cambrils.cat

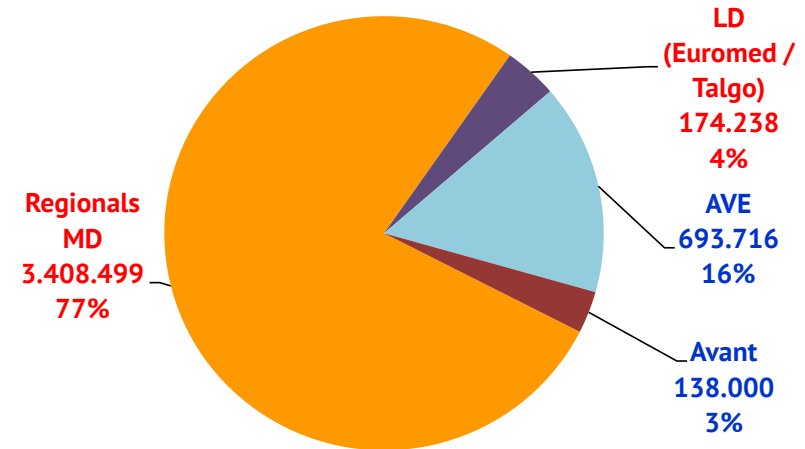
Afectaciones inmediatas a los usuarios



Fuente: elaboración propia

Afectaciones inmediatas a los usuarios

- Salou, una de las 20 estaciones de regionales más importantes de España.
- Salou y Cambrils transportan anualmente cerca de 675.000 viajeros, 4 veces lo que mueve toda la línea Lleida-La Pobla y 5 veces viajeros que el Avant en Camp de Tarragona.



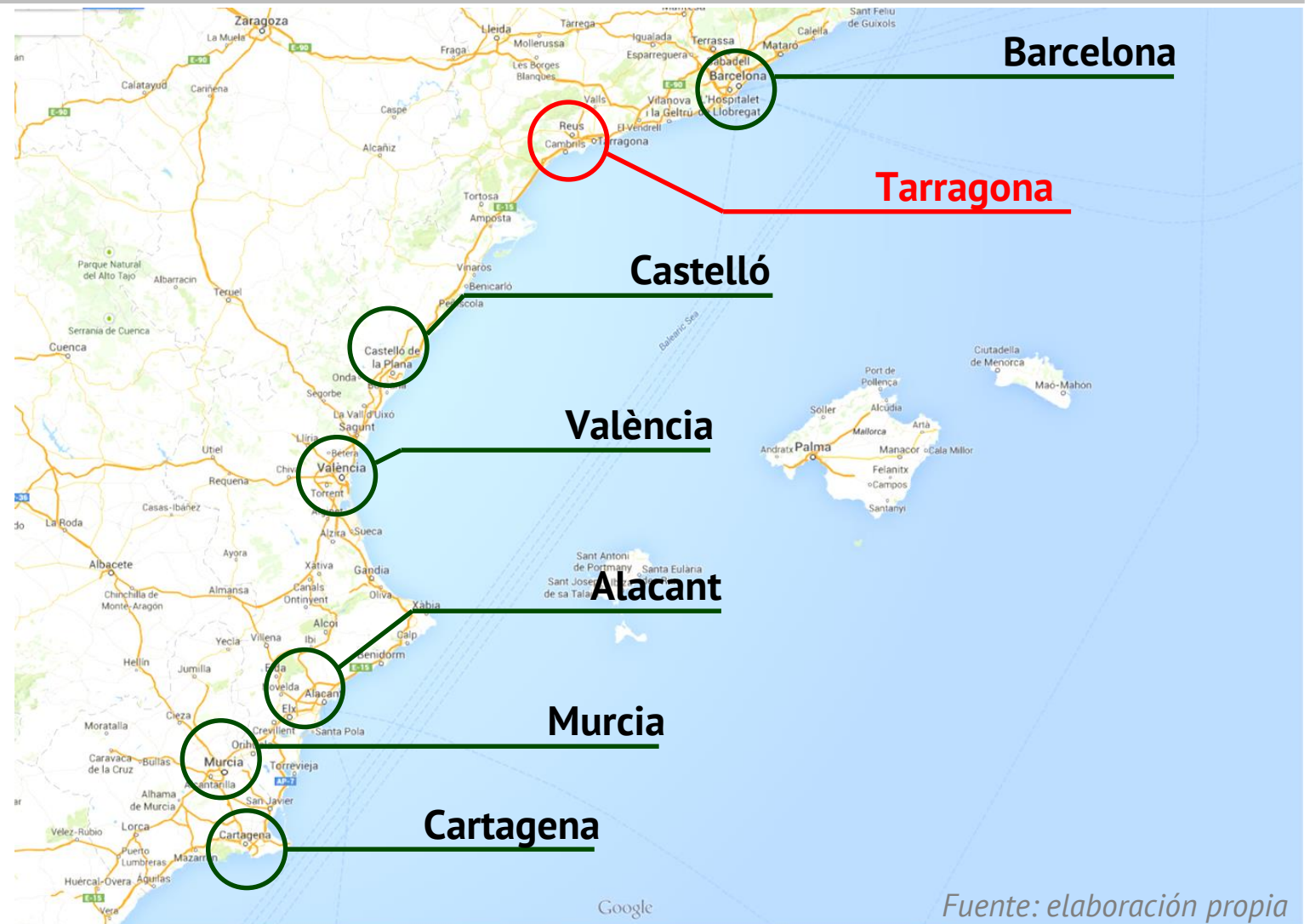
Principales estaciones en la zona Camp de TGN	Alta velocidad regional (Avant)	Regional convencional (Reg y R.Exprés)	Alta Velocidad (AVE, Alvia...)	Larga dist. convencional (Euromed, Talgo)	Total por estación
Camp Tarragona	138.000		693.716		831.700
Tarragona		1.673.697		174.238	1.847.935
Reus		747.050			747.050
Salou*		497.487*			497.487*
Torredembarra		490.265			490.265
TOTAL	3.408.499		1.909.040		5.317.539

Fuente: elaboración propia

Afectaciones inmediatas a los usuarios

2018 Tarragona se convertiría en la primera capital del Corredor Mediterráneo sin estación urbana de larga distancia.

Asimismo sería la primera ciudad que no conectaría sus trenes Euromed / Talgo con el sistema de Cercanías.



Afectaciones inmediatas a los usuarios



Incumplimiento de la Ley 38/2015 del sector ferroviario

- El argumento de la Declaración de Impacto Ambiental de 1998, reafirmada en 2002, es utilizada por los ayuntamientos para justificar la legalidad del desmantelamiento ferroviario.
- Pero desde el año 2015 cualquier descatalogación de líneas de la RFIG debe pasar por el visto bueno autonómico. La Generalitat tiene derecho legal de recibir la línea en traspaso.

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: Ley 38/2015 del sector ferroviario

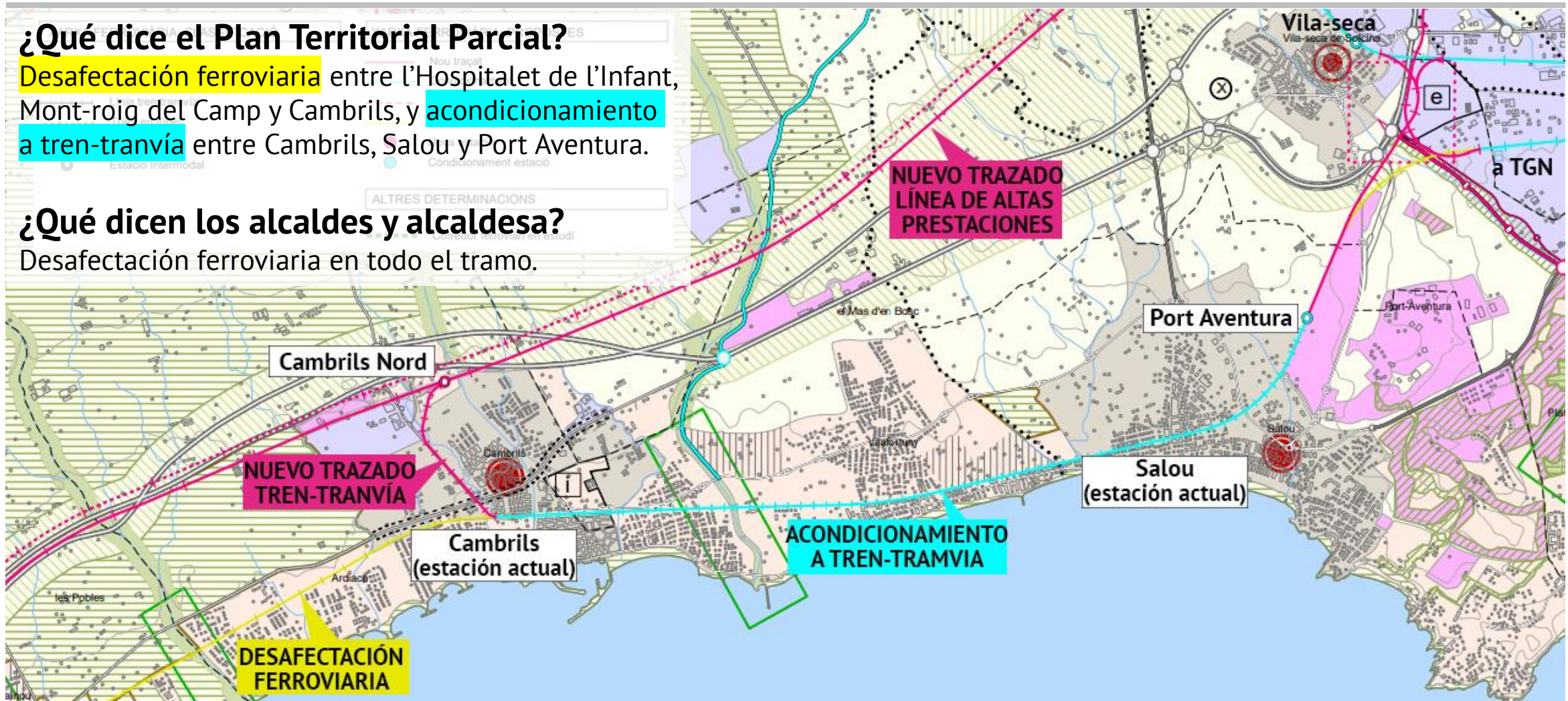
Incumplimiento del Plan Territorial Parcial del CdT

¿Qué dice el Plan Territorial Parcial?

Desafectación ferroviaria entre l'Hospitalet de l'Infant, Mont-roig del Camp y Cambrils, y acondicionamiento a tren-tranvía entre Cambrils, Salou y Port Aventura.

¿Qué dicen los alcaldes y alcaldesa?

Desafectación ferroviaria en todo el tramo.



Fuente: Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona

Contradicción con estudios en curso y ley ferroviaria

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.

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

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: Departamento de Territorio y Sostenibilidad

Contradicción con el ordenamiento jurídico de la movilidad

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 (...)
j) Disminuir la congestión de las zonas urbanas mediante medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y por medio de actuaciones disuasorias de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades. (...)
x) Relacionar la planificación del uso del suelo con la oferta de transporte público."

Directrices Nacionales de Movilidad (a partir de la ley 9/2003)

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

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.*

Ley catalana 16/2007 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".*

Dudas sobre la viabilidad de la urbanización del espacio



Fuente: Ayuntamiento de Salou

Integración SÍ, desmantelamiento NO. 3 fases

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

Fuente fotos desconocida

Integración SÍ, desmantelamiento NO



¿Cuál es la alternativa al desmantelamiento integral?

Mantenimiento del servicio de transporte público y avance progresivo hacia la tranviarización (66 M €)

- **20 M € de adquisición de 4 trenes-tranvía.** Gracias a los nuevos vehículos se pueden suprimir los pasos a nivel y sustituir por cruces urbanos semaforizados.
- **5 M €** para cocheras, talleres y señalización.
- **1 M €** para convertir los pasos a nivel periurbanos y nuevas paradas
- **20 M €** para la urbanización urbana de Salou
- **20 M €** para la urbanización urbana de Cambrils

Integración SÍ, desmantelamiento NO

Transformación progresiva, más viable económicamente y respetuosa con los usuarios



Antes y después de la integración ferroviaria en la línea Alicante-Benidorm.

Fuente fotos: Joan Carles Salmeron

¡Gracias por vuestra atención!

pdf.camp 

www.pdfcamp.org
pdf.camp@gmail.com
609 058 504



www.transportpublic.org
info@transportpublic.org
93 244 49 70