

AL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT
GENERALITAT DE CATALUNYA

RICARD RIOL JURADO, major d'edat, amb número de D.N.I. xx.xxx.xxx-0 , en nom i representació -en qualitat de President- de l'Associació per a la **PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC**, amb domicili al Carrer Indústria nº 220, entresol de Barcelona (08026), atentament

EXPOS O

- I. L'Associació PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (**PTP** en els següents apartats), vetlla per la defensa dels interessos generals en qüestions relacionades amb el transport, oposant-se a totes aquelles iniciatives que responen a interessos privats que puguin afectar al benestar de la societat, i promovent iniciatives de transport públic i sostenible.

- II. D'acord amb l'anterior, la PTP ha tingut coneixement i s'ha oposat públicament a la decisió de les Administracions públiques competents **de desmantellar completament la línia ferroviària entre les estacions de Port Aventura – Salou - Cambrils - Mont-Roig del Camp - l'Hospitalet de l'Infant**. El motiu d'aquesta oposició és l'enorme perjudici que aquest fet suposarà a l'interès general (en especial al gran nombre

d'usuaris de la línia que es veuran afectats), i la seva contradicció amb les polítiques públiques en matèria d'infraestructures i mobilitat sostenible.

- III. El desmantellament integral de la línia ferroviària implicarà un retrocés en matèria d'integració urbanística i inversió en infraestructura sense precedents, i sense cap tipus de justificació. A Catalunya únicament han existit dos antecedents de desmantellament de línies ferroviàries sense la seva posterior conversió o adaptació a altres mitjans de transport públic: el tram Ripoll – St. Joan de les Abadesses; i el de Reus – St. Vicenç de Calders; i cap d'ells és comparable amb el que ens ocupa, ja que el volum d'usuaris i freqüència del servei era molt inferior.

- IV. Pels motius anteriors es va formular escrit davant del Síndic de Greuges, sol·licitant la seva intervenció per valorar la decisió i els efectes del desmantellament. Aquesta institució ha emès informe oposant-se a la decisió administrativa, resolent que la solució ha de passar, no pel desmuntatge de la línia, sinó per la **necessària i efectiva adaptació i conversió de la línia de ferrocarril** en una infraestructura de transport públic alternatiu, com és el tren – tramvia.

- V. Un altre factor de rellevància contrari a la decisió i que el Síndic de Greuges remarca és l'ús diligent i degut dels recursos procedents de les arques públiques i el cost de l'operació. En aquest sentit, resol que el cost que s'hauria de destinar a la conversió de la línia integrada en l'entramat urbà **seria molt menor que el cost del desmantellament total de la infraestructura**. La conversió implicaria reutilitzar gran part de les infraestructures i dels elements auxiliars ja existents, fet que es tradueix en un cost total de l'operació menor.

En definitiva, no té cap tipus de lògica desmantellar unes instal·lacions, quan la seva conversió resulta més econòmica i beneficiosa per la ciutadania. A més, cal tenir present que les conseqüències més rellevants fruit del desmantellament de la línia ferroviària seran:

- La pèrdua del mitjà de transport diari per a una mitjana de **675.000 usuaris anuals**, essent algunes de les estacions afectades -com és el cas del municipi de Salou-, **una de les 20 estacions regionals més utilitzades de Catalunya i d'Espanya**.
- Les estacions de Cambrils Nord i Port Aventura, allunyades dos quilòmetres cap a l'exterior dels nuclis urbans, seran les úniques disponibles pels usuaris, forçant a aquests a un major desplaçament fora del nucli urbà i un increment del temps de desplaçament.
- 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 com a servei residual, perdent tots els serveis procedents de la R16 actual, quedant únicament com a ramal des de Tarragona. També s'ha de fer menció al conseqüent perjudici a l'activitat del parc temàtic per la menor accessibilitat.
- Desconnexió entre les zones urbanes i les rodalies del Camp de Tarragona amb el servei de llarga distància. La línia Euromed no tindrà parada en cap zona urbana ni connexió amb sistemes de rodalies, sinó amb una zona rural (única demarcació en l'Estat amb aquesta situació). Conseqüentment, l'ús del vehicle privat augmentarà, i disminuirà l'ús de la pròpia línia per la dificultat al seu accés.

VI. La decisió de desmantellament no només resulta contrària a tot l'anterior, sinó que també vulnera **l'ordenament jurídic**, i en concret les obligacions legalment

establertes respecte de la Generalitat de Catalunya, ja que no s'està aplicant la legislació vigent en matèria ferroviària.

En efecte, la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari estableix en el seu article 4.3 i .4, que prèviament a ser exclosa una línia de la Xarxa Ferroviària, s'haurà de donar trasllat a la Comunitat Autònoma per tal que s'emeti un informe sobre l'interès general sobre aquella via. **La línia podrà ésser traspasada a la Comunitat Autònoma a instància d'aquesta** o a proposta del Ministeri.

Així mateix, l'article 11.2 estableix que el Ministeri de Foment no podrà adoptar la decisió de clausurar i desmantellar una línia sense el coneixement previ de les **CCAA i entitats locals, les quals podran sol·licitar el seu traspàs.**

Aquest fet implica que la Generalitat de Catalunya té la possibilitat (i el deure) **d'evitar el desmantellament definitiu, i assolir competències en matèria de mobilitat, infraestructures, i transport ferrocarril.**

Per tant, davant l'evident coneixement del desmantellament per part de l'Administració de la Generalitat, aquesta és obligada a realitzar les actuacions al seu abast, i en concret **sol·licitar formalment el traspàs** de la línia per tal de complir així la legalitat i els propis plans de la Generalitat en la matèria. Cap pas s'ha fet en aquest sentit, per la qual cosa la PTP –en nom dels usuaris afectats i en la confiança que els plans de l'Administració s'han de complir de forma efectiva- es veu obligada a instar aquest traspàs, acudint fins i tot a la via judicial si la passivitat es manté.

- VII. La inoperància i passivitat adoptada per l'Administració de la Generalitat, no efectuant el requeriment per part del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat al Ministeri de Foment per tal d'instar el traspàs de la línia, suposa un incompliment de les disposicions legals esmentades i d d'altres promulgades

per la pròpia Generalitat o el Parlament de Catalunya: entre altres la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat (art. 3); el Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat (arts. 10, 23,); i la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del Canvi Climàtic (art. 24). Totes aquestes normes estan destinades a l'objectiu de promoure el transport públic i la transició cap a mitjans de transport públics com el tren-tramvia, assolint així un model de transport més sostenible, igualitari i de caràcter universal.

- VIII. La no aplicació de la normativa, mecanismes legislatius i, en concret, dels preceptes citats, implica una clara vulneració per part del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya del **Principi General de Legalitat**, segons el qual l'Administració resta subjecte a la Llei aplicable, havent-se de complir en tot moment amb l'establert per la mateixa.

Estableix l'article 9 de la Constitució Espanyola que tant ciutadans com Poders Públics estan subjectes tant a la Constitució, com a la resta de l'ordenament jurídic. Concretament, i pel que respecta l'àmbit administratiu, l'article 103.1 del mateix text normatiu estipula que es actes administratius estaran supeditats a les disposicions vigents de caràcter general.

De conformitat amb l'anterior, doncs, la Generalitat de Catalunya ha de procedir al compliment de la normativa citada i **instar l'expedient de traspàs de la línia**, requerint al Ministeri de Foment prèviament perquè compleixi amb les disposicions legals exposades, així com als Ajuntaments corresponents perquè compleixin amb es seus compromisos territorials.

- IX. Pels motius anteriors també es va informar tots els grups polítics del Parlament de Catalunya, que en una moció de la Comissió de Territori aprovada per

unanimitat el passat 13 de setembre, on es va acordar “Promoure el manteniment del servei de rodalies, sent conscients de les atribucions que té la Generalitat en relació al servei, mentre no es produeixi la conversió en Tren-Tramvia”.

X. Per últim, tal i com ja s’ha introduït en apartats anteriors, la Generalitat de Catalunya ja ha adquirit el compromís a la adaptació de la línia ferroviària pel tren – tramvia, amb la publicació de diversos documents oficials (actes administratius), estudis i projectes:

- 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. Document oficial relatiu al “Condicionament Tren-Tramvia” davant de la desafectació ferroviària i tracta expressament l’adaptació de la infraestructura davant 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 relació a l’apartat de contractació, es fa referència a l’aprofitament de la infraestructura i la seva adequació (tren-tramvia).

En aquest punt, i davant la manca d’intervenció del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, hem d’assenyalar que aquesta té l’obligació d’intervenir no només per tal de donar compliment a la legalitat vigent, sinó també en base al **principi de bona fe i protecció de la confiança legítima en que es regeixen les relacions entre ciutadans i l’Administració, derivat del Principi**

General de Seguretat Jurídica, contemplat pels articles 9 i 103 CE, i 3.1.e) de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre de Règim Jurídic del Sector Públic.

D'acord amb els preceptes citats i la doctrina jurisprudencial sobre els actes propis o «*de venire contra factum proprium*» del Tribunal Suprem en matèria de Dret Públic (STS Sala Tercera, nº 843/2004, de 22 gener de 2007, amb referència a sentències del mateix Tribunal de 1 de febrer de 1990, 13 de febrer de 1992, 17 de febrer, 5 de juny i 28 de juliol de 1997), la realització dels actes descrits en l'anterior paràgraf **obliguen a la Generalitat de Catalunya a procedir a la sol·licitud de traspàs de la línia ferroviària per a la seva posterior adaptació**, essent inadmissible i contrari a Dret permetre el desmantellament de la línia.

Per tot l'anterior,

S O L · L I C I T O: Que, en atenció a l'argumentació continguda en la part expositiva, l'Administració de la Generalitat de Catalunya –mitjançant el Departament de Territori i Sostenibilitat- **INSTI al Ministeri de Foment EL TRASPÀS de la línia ferroviària** Port Aventura – Salou – Cambrils. En cas que aquesta sol·licitud de traspàs no es produís, quedarà oberta la via judicial per exigir a l'Administració de la Generalitat el compliment de la legalitat i els seus propis plans i projectes, protegint així l'interès general i l'ajust a la normativa vigent.

ALTRESSI EXPOSO I SOL·LICITO: Que atès que la passivitat en la reivindicació del manteniment de la línia ferroviària afecta també les Administracions municipals, el Departament haurà de requerir també als Ajuntaments de Salou i Cambrils per tal que **COMPLEIXIN EL PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA**, aprovat el 10 de gener de 2010, la qual cosa es sol·licita de forma expressa

Barcelona, 18 d'octubre de 2018



Ricard Riol Jurado
President de l'Associació PTP

GENERALITAT DE CATALUNYA

DEPARTAMENT DE SOSTENIBILITAT I TERRITORI

Av. de Josep Tarradellas, 2-6, 08029 Barcelona