

Presentación de denuncia a la fiscalia por el desmantelamiento integral del ferrocarril Cambrils-Salou-Port Aventura



¿Por qué luchamos por salvar este tramo de línea?

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

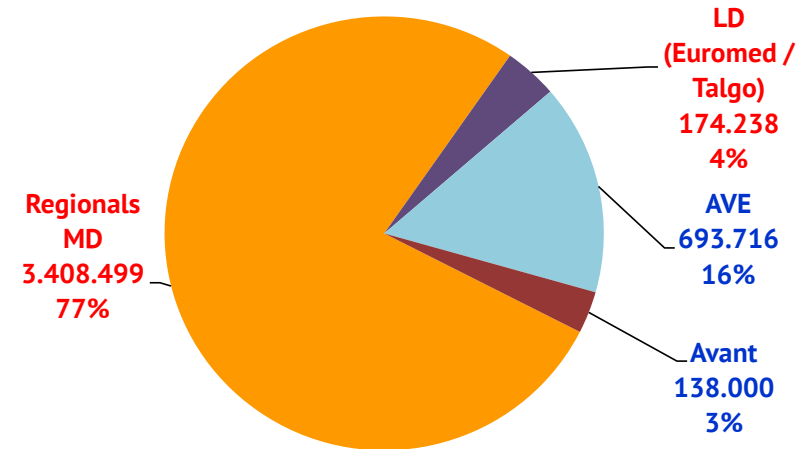
Afectaciones inmediatas a los usuarios



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 Pobra 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.



Sobre la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de 1998

- Es utilizada por los ayuntamientos de Salou y de Cambrils para justificar el desmantelamiento de la línea de cercanías
- Es un documento pensado para analizar los impactos ambientales y paisajísticos de la construcción de la nueva línea, y no tiene por objeto la definición de las políticas ferroviarias en una zona.
- **Es un documento contradictorio**

Las obras de obligado desmantelamiento de la vía actual se realizarán bajo la supervisión de Director Ambiental de la Obra y en coordinación con el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, prestando especial cuidado en evitar la afección a la vegetación existente en la zona, en particular en los terraplenes donde existe constancia de la presencia de *Limonium gibertii*. Toda actuación de excavación y movimiento de tierras deberá ser restaurada mediante revegetación, utilizando especies autóctonas, incluyendo los taludes del frente litoral de la actual línea ferroviaria que queden desnudos. Se demolerán las instalaciones ferroviarias actualmente abandonadas y se retirarán las traviesas y otros materiales de desecho, gestionando los residuos de acuerdo con la Ley 6/1993 de Residuos de la Generalidad de Cataluña. Caso de realizarse la adecuación peatonal o para bicicletas del corredor de la vía actual, se ejecutarán las actuaciones necesarias para evitar el acceso de otro tipo de vehículos.

El Estudio no proporciona datos suficientes para establecer una clara jerarquización de los dos impactos más relevantes a la hora de decidir entre la alternativa de duplicación (impacto acústico) y las alternativas más interiores (impacto sobre el sector agrícola), a pesar de concluir él con la elección de una alternativa en base a la valoración cuantitativa realizada.

La evaluación de las distintas alternativas realizadas en el Estudio parece indicar que la ejecución de alternativas interiores no implica el desmantelamiento de la vía actual. Este hecho debería haberse explicitado claramente, dado que en caso contrario la evaluación arrojaría unos resultados sensiblemente diferentes.

Font: DIA desdoblament línia València – Tarragona. Tram Vandellòs – Tarragona.

Sobre la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de 1998

- Es utilizada por los ayuntamientos de Salou y de Cambrils para justificar el desmantelamiento de la línea de cercanías
- Es un documento pensado para analizar los impactos ambientales y paisajísticos de la construcción de la nueva línea, y no tiene por objeto la definición de las políticas ferroviarias en una zona.
- Es un documento contradictorio
- **El documento no evalúa el impacto sobre la movilidad ni sobre los pasajeros. La propia Renfe alertaba -en sus alegaciones incorporadas al día- de la necesidad de preservar la línea para el transporte de viajeros regional.**

Renfe, a través de la Dirección General de Infraestructura, declara preferible la duplicación de la vía actual, aceptando alguna de las alternativas interiores únicamente si no existe otra posibilidad y en aras de acortar el plazo de ejecución. En este último caso manifiesta que sería muy conveniente mantener la línea actual en vía única para el servicio regional y como vía de auxilio para incidencias.

Font: DIA desdoblament línia València – Tarragona. Tram Vandellòs – Tarragona.

Sobre la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de 1998

- Es utilizada por los ayuntamientos de Salou y de Cambrils para justificar el desmantelamiento de la línea de cercanías
- Es un documento pensado para analizar los impactos ambientales y paisajísticos de la construcción de la nueva línea, y no tiene por objeto la definición de las políticas ferroviarias en una zona.
- Es un documento contradictorio
- El documento no evalúa el impacto sobre la movilidad ni sobre los pasajeros. La propia Renfe alertaba -en sus alegaciones incorporadas al día- de la necesidad de preservar la línea para el transporte de viajeros regional.
- Una Declaración de Impacto Ambiental sobre una nueva infraestructura tiene una vigencia de 10 años hasta que no se inicien las obras de construcción de lo que se estudia.
- Las obras de desmantelamiento se producirían a partir del año 2019; 21 años después de la DIA; y en cualquier caso se debería respetar la ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

Font: DIA desdoblament línia València – Tarragona. Tram Vandellòs – Tarragona.

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 y por el Consejo de Ministros**. La Generalitat tiene derecho legal de recibir la línea en traspaso.
- **Se tiene constància de la petició de traspaso por parte de la Generalitat.**

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 de la Ley 38/2015 del sector ferroviario

- No se ha elaborado **ningún expediente de traspaso** ni documento donde se justifique la desaparición del interés general de la línea ferroviaria general entre l'Hospitalet de l'Infant y Port Aventura, ni entre Cambrils, Salou y Port aventura en particular, como es preceptivo de acuerdo con el artículo 4 de la ley.
- Este expediente lo puede promover tanto el Ministerio de Fomento como la Comunidad Autónoma afectada.

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.

Font: Ley 38/2015 del sector ferroviario

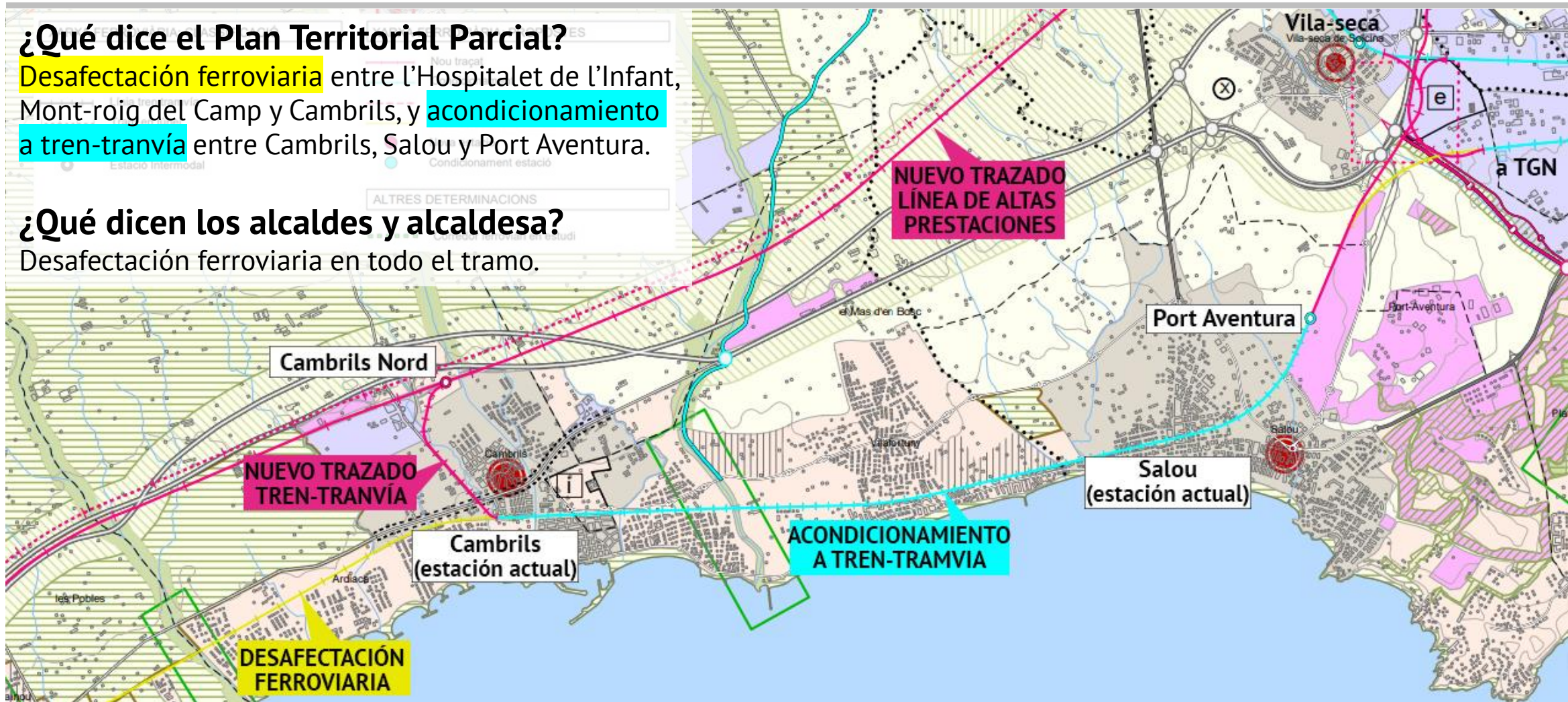
Incumplimiento del Plan Territorial Parcial del CdT

¿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 16/20017 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".*

La Generalitat no ha planificado mantener el servicio



■ Comunicat de premsa ■

La Generalitat de Catalunya tiene las competencias en materia de servicios de tren regionales interiores de la Comunidad Autónoma desde el 1 de enero de 2011, de acuerdo con el acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Administración del Estado-Generalitat con fecha 17 de noviembre de 2010, que da cumplimiento al Estatuto de Autonomía.

Las actuales líneas R16 (Barcelona - Port Aventura - Cambrils - Tortosa) y RT2 forman parte de estos servicios.

Desmantellament de les vies i implantació del tren-tramvia

Un altre element clau, llargament reivindicat pel territori, serà la implementació d'un tren-tramvia des de Cambrils i Salou fins a Tarragona i Reus, que enllaci amb una nova connexió amb el Vendrell i el Baix Penedès. El document aposta pel desmantellament i integració urbana de les vies entre Cambrils i Salou/Port Aventura, que ha d'executar Adif en compliment de la Declaració d'Impacte Ambiental, i la implantació posterior d'aquest tren-tram, que tindrà una demanda total estimada de 2,5 milions de passatgers l'any.

Noves connexions per a les mercaderies

La importància de l'activitat industrial i del Port de Tarragona en aquest territori fa necessària la connexió dels principals pols en ample estàndard europeu (Castelló-Nus de Vila-seca, Nus de Vila-seca-Reus, Nus de Vila-seca-Castellbisbal i Reus-Polígon Nord), així com la planificació i programació d'una variant interior de mercaderies aprofitant trams de la línia Reus-Roda,

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat. 14 de desembre de 2018

El TramCamp no puede ser la excusa del desmantelamiento

- Las entidades somos partidarias de la transformación de la línea en tranvía para mejorar su integración.
- Valoramos positivamente que Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña se haga cargo del proyecto del TramCamp.
- Desde su creación, en 1979, FGC nunca ha clausurado línea alguna, sí las ha transformado.
- Es diferente suspender el servicio unos meses para obras de mejora que desmantelar toda la infraestructura sin ni siquiera tener un presupuesto ni calendario por el tranvía.



Integración SÍ, desmantelamiento NO. 3 fases

Para transformar una línea en tren-tranvía no es necesario, recomendable ni económico proceder a un desmantelamiento integral:

- Se afecta la movilidad de miles de personas.
- Encarece el proyecto: deshacer para volver a construir. Hay zonas donde no hay reurbanizar.
- El proyecto puede desaparecer de la agenda política.
- Los terrenos pueden ser objeto de otros intereses y perderse para el transporte público.

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



Fase 3. Regeneración urbanística

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



Fase 2. Adaptación de la infraestructura

Font fotos: desconegut

Dudas sobre la viabilidad de la urbanización del espacio



Fuente: Ayuntamiento de Salou

¿Nuevos proyectos como excusa para el cierre de líneas?



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

PTP

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