



NOTA DE PREMSA

LA POSTA EN MARXA DEL CORREDOR DEL MEDITERRANI ENTRE PERAFORT I VANDELLÒS COMPORTARÀ UNA RETALLADA IMPORTANT DEL SERVEI FERROVIARI A L'ÀREA DEL CAMP DE TARRAGONA

El Ministeri de Foment preveu posar en funcionament del tram Camp de Tarragona – Vandellòs del Corredor del Mediterrani a mitjans de desembre. Aquesta variant ferroviària escurçarà el temps de recorregut entre Barcelona i València, però tindrà un seguit d'efectes negatius en el servei del Camp de Tarragona:

	Circulacions actuals			Circulacions futures		
	Regionals i rodalies	Llarg recorregut	Total	Regionals i rodalies	Llarg recorregut	Total
Tarragona (estació urbana)	54	28	82	54	12	66
Salou	32	12	44	0	0	0
Port Aventura (trens directes a/de BCN)	22	2	24	8	0	8
Port Aventura(trens limitats a/de TGN/Arboç)	10	0	10	10	0	10
Port Aventura (a/de Salou/Cambrils/Tortosa)	32	2	34	0	0	0
Cambrils - est. actual	24	3	27	0	0	0
Cambrils - est. futura	0	0	0	22	3	25

Cas de consumir-se les previsions actuals, les estacions de Salou i Cambrils-centre queden definitivament sense cap servei ferroviari, deixant desatesos i sense cap alternativa en transport públic a 675.000 viatgers anuals; mentre que Port Aventura perd més del 60% de les actuals circulacions i Tarragona més de la meitat de les circulacions de llarg recorregut:

- Estació de Tarragona-ciutat: **disminució 58% serveis de llarg recorregut**
- Estació de Salou: **Clausura definitiva**
- Estació de Port Aventura:
 - o **Disminució del 47% en nombre de trens direcció nord**
 - o **Disminució 66% nombre trens directes a Barcelona**
 - o **Desaparició de circulacions sentit sud (Salou/Cambrils/Tortosa)**

- Cambrils:
 - o Substitució de la cèntrica estació actual per una de perifèrica
 - o **Pèrdua de 2 circulacions diàries**
 - o **Cap circulació de regional d'altres prestacions** directe a Barcelona via AVE.

Es consolida el model “mercaderies per la costa, viatgers per l'interior”, en contradicció flagrant amb la distribució territorial de la població.

La proposta del Tramcamp: un mínim de 5 anys sense servei ferroviari a les estacions urbanes de Salou i Cambrils

El tancament de les estacions urbanes de Salou i Cambril generarà queixes dels usuaris afectats, molts dels quals encara no són coneixedors de la fi del servei. Potser per anticipar-se a les crítiques, la Generalitat ha insistit darrerament en el projecte d'un tramvia de nova construcció (Tramcamp) sobre la traça actual del ferrocarril, assegurant que es tracta d'un projecte prioritari i factible a curt termini.

La Generalitat ha licitat aquest estiu diferents estudis tècnics per a la fase 1 del Tramcamp entre Tarragona i Cambrils. La licitació inclou la redacció del pla especial de la infraestructura, l'estudi de impacte ambiental i l'estudi informatiu. Comptant els terminis de presentació d'ofertes (2 mesos), d'adjudicació (mínim 3 mesos) i d'execució dels treballs (11 mesos) una previsió realista és que no es disposarà d'aquests documents fins al primer trimestre del 2021.

A partir d'aquest moment s'haurà de licitar, adjudicar i redactar el projecte constructiu, un tràmit que en el millor dels casos comportarà 18 mesos més. Per tant, la licitació de les obres i dels nous vehicles es podrà fer com a molt aviat al setembre del 2022. Suposant que no hi ha hagut canvi de prioritats polítiques, que hi ha partida pressupostària ad hoc, que es fa una adjudicació molt ràpida i que les empreses adjudicatàries compleixen amb un termini de construcció/lliurament de 2 anys (realment molt ajustat per a una infraestructura nova), el tramvia podria estar operatiu com a molt aviat el primer semestre de 2025. Amb un risc molt elevat de que aquest període s'allargui per més temps o fins i tot indefinidament.

En el millor dels casos, hauran passat més de 5 anys sense servei ferroviari a les estacions urbanes de Salou i Cambrils-platja, amb un servei molt limitat i en cul de sac a Port Aventura, i amb els usuaris obligats a optar entre un servei d'autobusos molt deficient o el vehicle privat, i amb uns elevats costos econòmics i ambientals. Si tal com és previsible ADIF opta per un desmantellament consistent únicament en la retirada dels elements ferroviaris, alguns trams la via actual es poden convertir en un cau de brutícia i abocaments incontrolats, mentre que d'altres serviran d'aparcaments més o menys regulats per als vehicles privats.

Tramcamp: és que ni ADIF ni l'ajuntament de Salou se'l creuen?

A més del llarg termini que requereix un tramvia de nova construcció, hi ha altres senyals d'alerta que ens fan dubtar de la voluntat real de construir el Tramcamp, almenys per part d'alguna de les institucions implicades:

- ADIF acaba de treure a informació pública el “Proyecto Básico de la Nueva Estación de Salou-Port Aventura (Tarragona)”. <https://boe.es/boe/dias/2019/09/18/pdfs/BOE-B-2019-38914.pdf> . A la documentació tècnica de l'expedient no hi figura cap referència ni cap espai reservat per al tramvia. De debò que ens hem de creure que farem una estació nova que refarem abans que estigui acabada per a encabir-hi el tramvia?

- L'ajuntament de Salou, en el seu projecte d'ordenació de l'espai actualment ocupat per l'estació (“Eix Cívic”), tot i que formalment esmenta el tramvia en la seva presentació, presenta uns plànols en planta que són incompatibles amb un tramvia operatiu. En canvi, un aparcament per a vehicles privats de 400 places hi és ben present.

Amb tensions pressupostàries a la vista i amb la malvolença municipal, el Tramcamp té tots els números per acabar en el sac de les inversions promeses i mai realitzades.

La millor alternativa: mantenir un servei ferroviari de passatgers en el tram Tarragona – Port Aventura – Salou – Cambrils

La posta en marxa de la variant comportarà la desaparició de les circulacions de trens de mercaderies i de gran velocitat per l'interior de Salou i Cambrils. El manteniment del servei de rodalies, amb vehicles que circulen a menor velocitat (ja que paren a totes les estacions), permetria atenuar des del primer dia l'efecte barrera de la via actual, adaptar la via i efectuar la integració urbana progressivament, i incorporar quan se'n disposi de noves unitats tipus tramvia. Tot això, evitant l'afectació als més de 675.000 usuaris anuals registrats.

Les entitats de defensa del ferrocarril realitzarem accions de protesta davant d'aquest atemptat sense precedents al patrimoni públic.

ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP) i PLATAFORMA EN DEFENSA DEL FERROCARRIL PÚBLIC I SOCIAL AL CAMP DE TARRAGONA (PDF)

Per a més informació, podeu posar-vos en contacte amb els telèfons 609 058 504 o 678 675 651; o bé al correu electrònic info@transportpublic.org