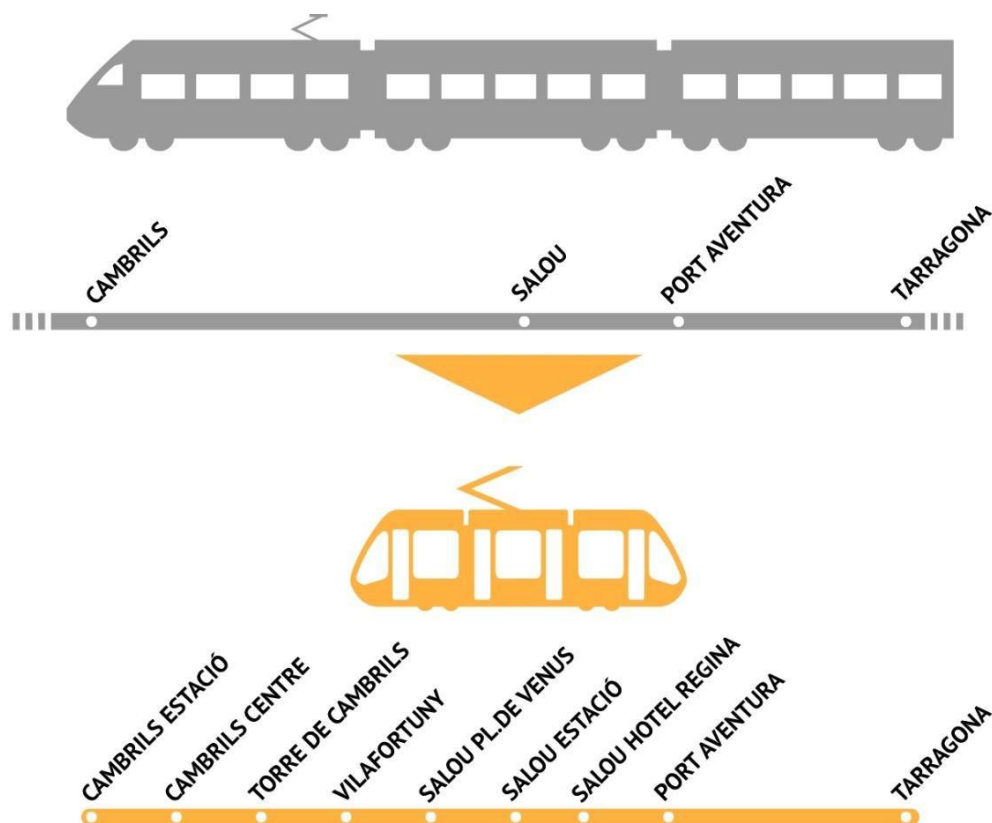


## L'amença de desmantellament del ferrocarril entre Cambrils, Salou i Port Aventura.



Barcelona, 17 de desembre de 2019

**Associació per a la Promoció del Transport Públic**  
[www.transportpublic.org](http://www.transportpublic.org) / [info@transportpublic.org](mailto:info@transportpublic.org)  
C. Indústria 220, entresòl  
08026 Barcelona

**Plataforma en Defensa del Ferrocarril Públic i Social al Camp de Tarragona**  
[www.pdfcamp.org](http://www.pdfcamp.org) / [pdf.camp@gmail.com](mailto:pdf.camp@gmail.com)

# ÍNDIX

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Introducció. El desdoblament i variant de la línia ferroviària Tarragona – l’Hospitalet de l’Infant .....</b>   | <b>4</b>  |
| 1.1. Desmantellament integral entre l’Hospitalet de l’Infant i Port Aventura.....   | 5         |
| 1.2. Desconnexió del servei de llarga distància amb les zones urbanes i les rodalies al Camp de Tarragona .....   | 5         |
| <b>2. Perjudicis per als usuaris a Cambrils i a Salou .....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>3. No es respecta la planificació oficial de la Generalitat: condicionament a tren-tramvia sense passar per desafectació/desmantellament integral.....</b> | <b>11</b> |
| <b>4. Incompliment de la <i>Ley 38/2015 del Sector Ferroviario</i>.....</b>   | <b>14</b> |
| <b>5. Incompliment dels preceptes de la llei 9/2003 de mobilitat, Directrius Nacionals de Mobilitat i llei 16/2017 de canvi climàtic.....</b>                 | <b>16</b> |
| <b>6. Qüestionament dels arguments de l’ajuntament de Salou a favor del desmantellament integral.....</b>   | <b>18</b> |
| 6.1. Se suspendrà indefinidament un servei públic ferroviari .....  | 18        |
| 6.2. Es dificultarà econòmicament i temporalment la implantació del tren-tramvia..  | 18        |
| 6.3. Qüestionament de la viabilitat econòmica i la previsió d’implantació del TramCamp al projecte urbanístic municipal de “Via Cívica”.....                  | 20        |
| 6.4. L’estació de Port Aventura no mantindrà la connectivitat ferroviària de Salou perquè quedarà aïllada i connectada únicament amb Tarragona.....           | 21        |
| <b>7. Accions de la PTP i la PDF per posar en coneixement la societat i les administracions d’aquestes problemàtiques .....</b>                               | <b>22</b> |
| <b>8. Conclusions .....</b>   | <b>24</b> |



## 1.1 Desmantellament integral entre l'Hospitalet de l'Infant i Port Aventura.

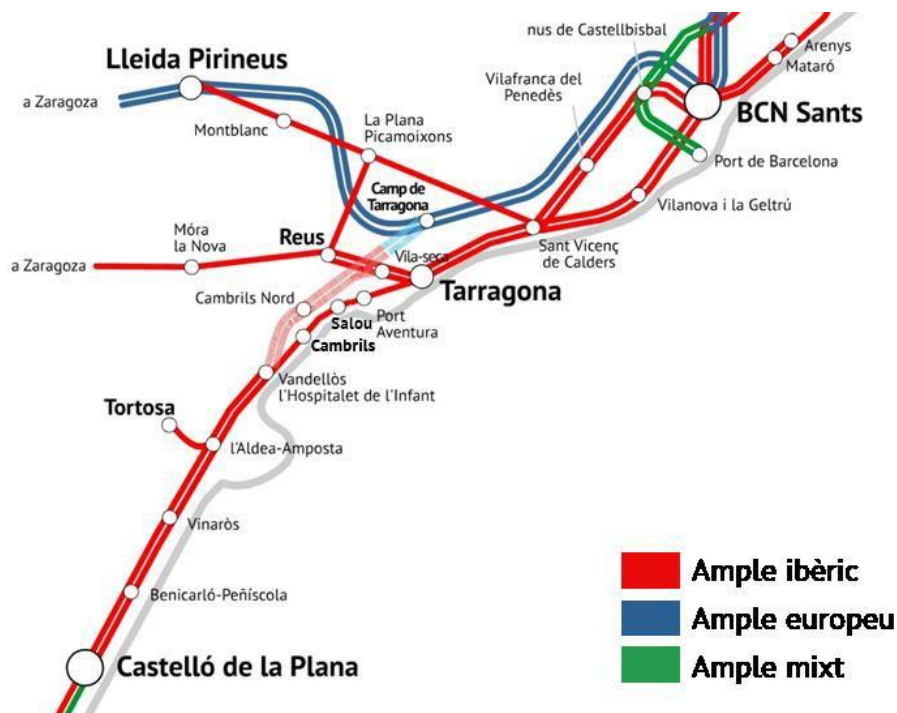
A partir de l'entrada en funcionament de la variant, i segons les exigències dels ajuntaments implicats, el Ministeri de Foment **procediria al desmantellament integral del sistema ferroviari actual entre les estacions de Port Aventura** (PK 265,6), Salou (PK 263,6), **Cambrils** (PK 257,1), Mont-roig del Camp (PK 251,1) i l'Hospitalet de l'Infant (PK 243,0) procedint a una suspensió definitiva del servei. Aquest desmantellament suposarà una **interrupció immediata del servei de rodalies que enllaça els centres Cambrils amb Salou**, i els centres d'aquestes poblacions amb Port Aventura i Tarragona. El desmantellament integral impedeix una transició gradual entre l'actual servei de rodalies i el tren-tramvia que la planificació oficial preveu entre Cambrils, Salou, Port Aventura i Tarragona.

**A Catalunya no hi ha precedents d'uns ajuntaments que hagin tramitat un desmantellament ferroviari integral en comptes de demanar una integració urbanística d'aquest servei públic. També a Catalunya, des de la reinstauració de la democràcia, mai s'ha desmantellat una infraestructura per on circulen trens de rodalies.** L'únic precedent català és la línia Barcelona Terme – Sant Adrià de Besòs, desmantellada el 1989 però precedida per l'extensió de la línia 4 del metro i altres millores al servei ferroviari. Les dues altres desaparicions de línies ferroviàries de passatgers no eren considerades trens de rodalies, i es corresponen al tram Ripoll-St. Joan de les Abadeses, tancat al 1984; i el Reus-Roda, tancat al 1992. Aquests dos casos tenien un nivell d'ús incomparable amb les estacions de Salou i de Cambrils. En el cas del tancament de la línia Reus-Roda el perjudici més important va ser el de pèrdua de capacitat de transport de mercaderies entre Reus i Sant Vicenç de Calders. D'altra banda, el desmantellament integral és totalment contradictori amb les decisions que, en matèria de mobilitat, s'estan prenent a la resta de Catalunya, on es potencien i amplien les xarxes ferroviàries.

## 1.2 Desconnexió del servei de llarga distància amb les zones urbanes i les rodalies al Camp de Tarragona

Al mateix temps, **Tarragona serà la primera demarcació on l'Euromed no tindrà parada en zona urbana ni connexió amb els sistemes de Rodalies.** La posada en funcionament de la variant Vandellòs-Vila-seca/estació Camp de Tarragona desviarà l'Euromed de la línia de la costa cap a la línia d'alta velocitat entre Sants i Camp de Tarragona, substituint la parada al nucli urbà de Tarragona per una parada a l'estació d'alta velocitat de Camp de Tarragona, en un àmbit totalment rural, molt desconnectat de qualsevol sistema eficaç de transport públic i lligant el seu ús a un model de mobilitat basat bàsicament en el vehicle privat.

Figura 2. Esquema ferroviari del tram central del Corredor Mediterrani, amb la variant Vandellòs-Camp de Tarragona en construcció. Any 2018.



Font: elaboració pròpia

Figura 3. Tarragona serà la primera capital del Mediterrani en perdre l'estació urbana de l'Euromed, perdre la connexió d'aquest servei amb Rodalies i desmantellar xarxa de rodalies.



Font: elaboració pròpia

El desmantellament integral de la línia ferroviària clàssica ha estat recentment reconegut per part del Ministeri de Foment en una resposta parlamentària al diputat Félix Alonso Cantorné.

*Figura 3. Confirmació per part del Ministeri de Foment del desmantellament integral de la línia ferroviària de costa, entre Vandellòs i les proximitats 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

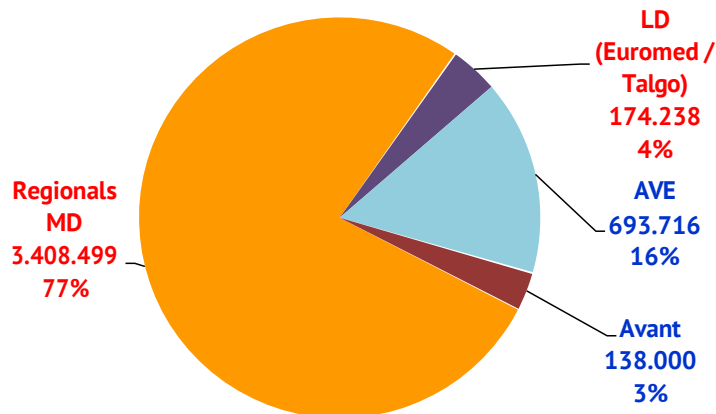


## 2. Perjudicis per als usuaris a Cambrils i a Salou

En el cas que es portés a terme el desmantellament de l'actual via, desapareixerien les estacions urbanes de Salou i Cambrils, que transporten anualment més de 675.000 viatgers, tot i el mal servei. L'estació de Salou ha estat durant molts anys una de les 20 estacions de regionals més utilitzades d'Espanya, tant pel públic resident a la vila com pels nombrosos turistes que rep la població. L'estació de Salou per sí sola ja porta més passatgers regionals que l'estació d'alta velocitat de Camp de Tarragona.

*Figura 4. Milers d'usuaris per any (2015) a les estacions amb més de 400.000 viatgers anuals del Camp de Tarragona (2015)*

| Principals estacions al Camp de TGN | Alta velocitat regional (Avant) | Regional convencional (Reg. i R.Exprés) | Alta Velocitat (AVE, Alvia...) | Llarga dist. convencional (Euromed, Talgo) | Total per estació |
|-------------------------------------|---------------------------------|---|--------------------------------|--|-------------------|
| 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           |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>3.408.499</b>                |   |                                |  | <b>5.317.539</b>  |



\* Les xifres de Salou es corresponen amb l'any 2012. Font: elaboració pròpia a partir d'Anuario del Ferrocarril 2016. FFE.

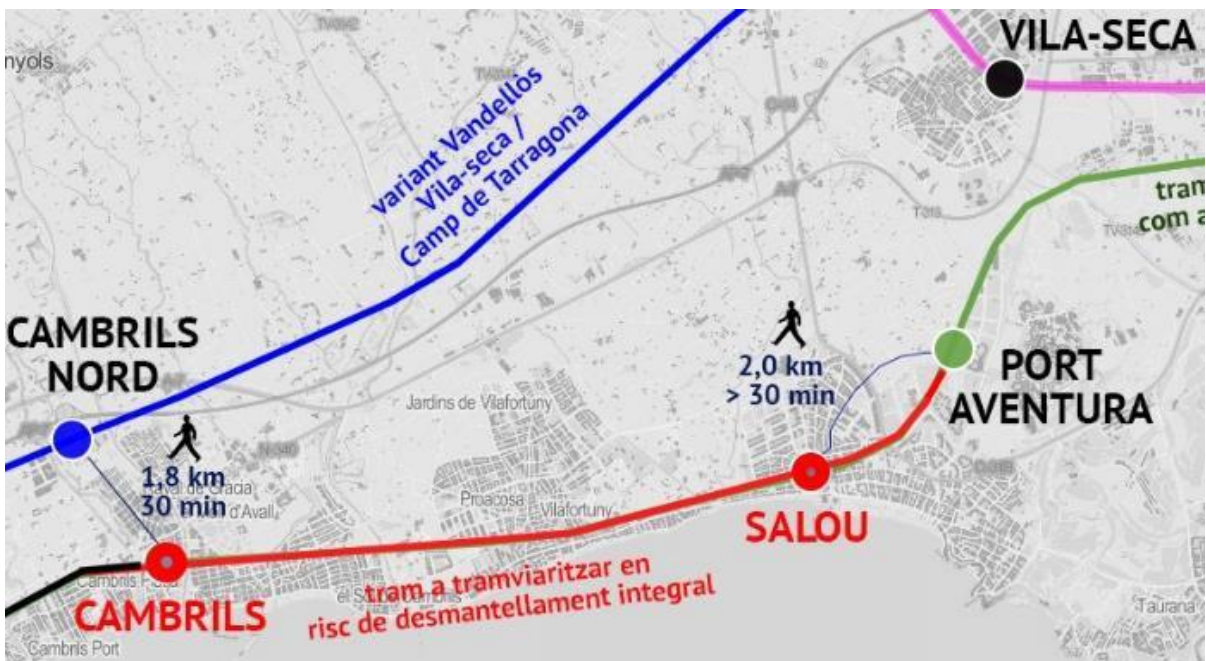
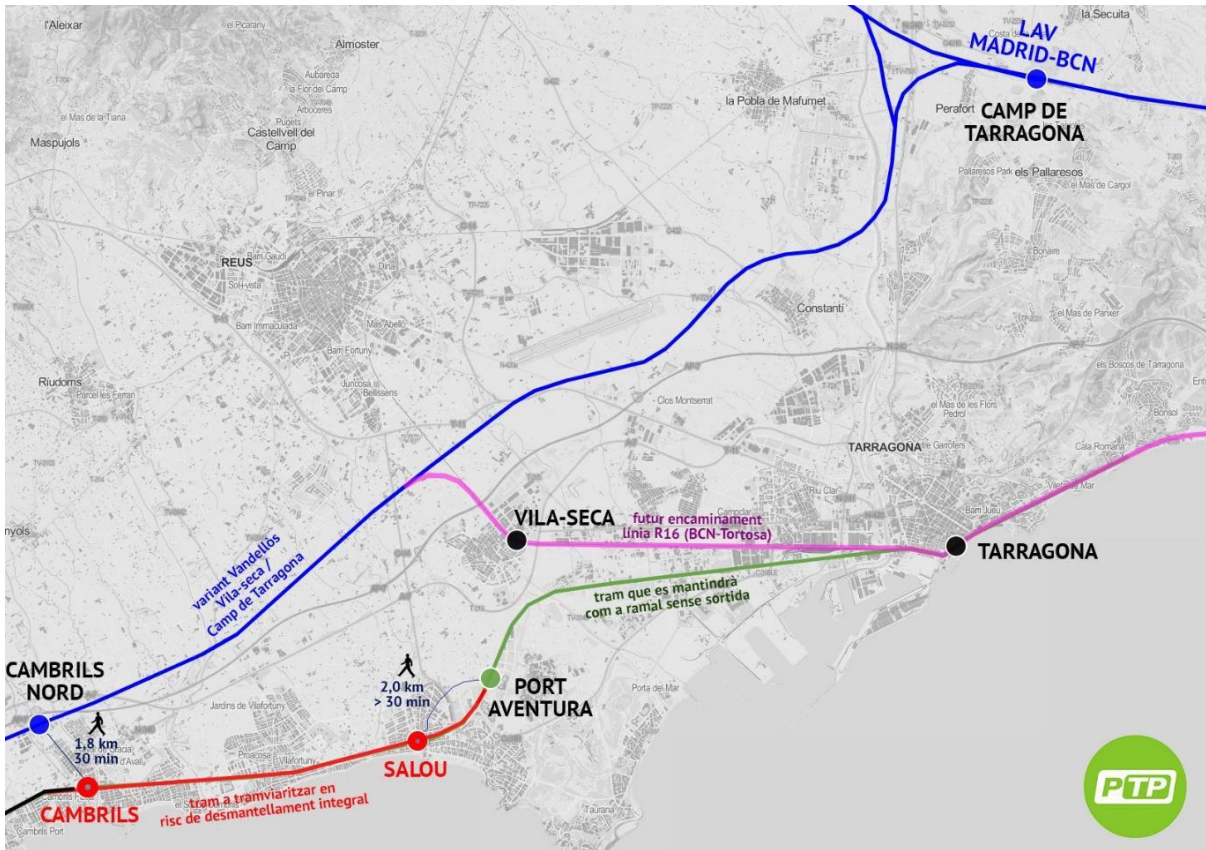
Si es desmantella la línia actual es produiran tres efectes especialment perjudicials per als usuaris del transport públic:

- Les cèntriques estacions actuals de Cambrils i Salou quedaran “substituïdes” per Cambrils Nord i Port Aventura, allunyades dos quilòmetres cap a l'exterior, forçant un increment del temps de desplaçament de 30 minuts quan s'hi accedeix a peu.
- 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 amb un servei residual, ja que passaria de ser "passant" a "cul-de-sac", perdent tots els serveis passants de la R16 actual i quedant únicament servida com a ramal des de Tarragona. L'estació de Vila-seca, a 5 km, prendrà més protagonisme, en tenir tots els serveis de les línies R15 i R16.

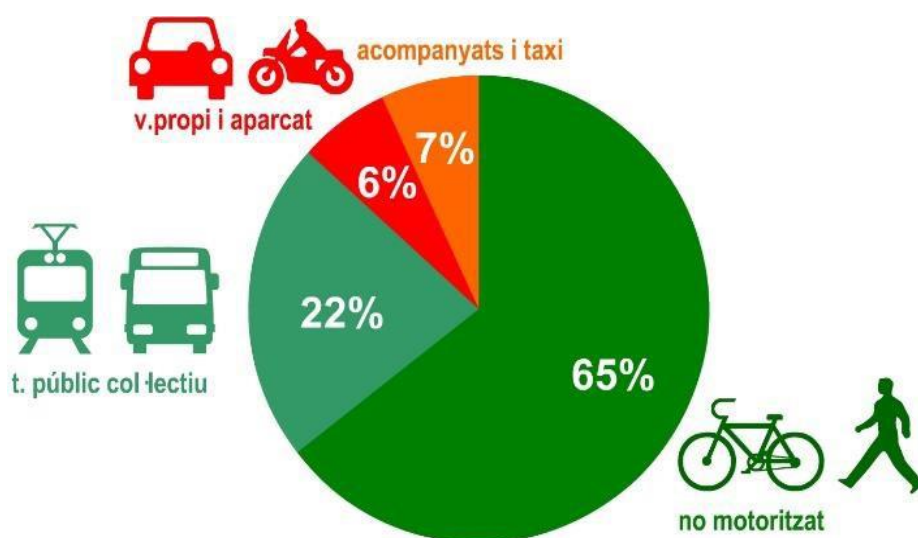
*Figura 5. Pèrdua d'accessibilitat ferroviària a Salou i a Cambrils*



Font plànol: elaboració pròpia a partir d'Instamaps (ICC)

Les estacions allunyades dels centres urbans a la pràctica no són útils per a la majoria dels usuaris potencials, que hi accedeixen a peu, bicicleta o altres sistemes urbans de transport públic. Sobre desplaçaments curts amb caràcter metropolità, **haver d'agafar un cotxe per arribar a una estació és fortament dissuasiu de l'ús del ferrocarril** perquè resulta més pràctic arribar amb vehicle privat directament a la destinació. **L'estímul del ferrocarril persegueix, en teoria, una lògica inversa: reduir la dependència del vehicle privat, especialment a les àrees metropolitanes.**

*Figura 6. Accés a les estacions de Rodalies de Barcelona l'any 2005*



*Font: PTP a partir de Renfe*

La pèrdua d'un servei ferroviari cèntric perjudica l'accés equitatiu de les persones al territori a un país on, segons dades de l'Idescat 2016 només el 54% de la població té permís de conduir. **A més de ser socialment i ambientalment inoportú, aquest desmantellament ferroviari integral que causarà una interrupció traumàtica de l'actual oferta de transport públic i no afavoreix una transició gradual cap al sistema de tren-tramvia, essent contrari als fonaments de la llei 9/2003 de la mobilitat, les Directrius Nacionals de Mobilitat i llei 16/2017 de lluita contra el canvi climàtic (vegeu capítol 4). Formalment també vulnera l'ordenació territorial vigent (Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, vegeu capítol 3) i la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (vegeu capítol 5).**

### 3. No es respecta la planificació oficial de la Generalitat: condicionament a tren-tramvia sense passar per desafectació/desmantellament integral

Des de les entitats en defensa del transport públic al Camp de Tarragona es porta anys denunciant **la manca de sensibilitat de les administracions amb les necessitats dels usuaris del transport públic en general i del ferrocarril en particular**: freqüència de pas, rapidesa, accessibilitat, cobertura territorial, bones tarifes, etcètera. La continuïtat del servei ferroviari cèntric a les poblacions de Salou i de Cambrils ha estat una de les demandes més intenses, perquè permet preservar una via reservada i electrificada preferent per al transport públic al segon corredor més important de mobilitat del Camp de Tarragona, després del Tarragona-Reus. Per fer compatible un bon servei de transport públic amb el raonable desig de suprimir barreres arquitectòniques o perills associats al tren actual, es va defensar el desviament total dels trens de mercaderies i llarg recorregut cap a la nova variant Vandellòs – Vila-seca / Camp de Tarragona i la **conversió de la traça ferroviària actual en tren-tramvia (TramCamp), garantint la permeabilitat urbana, noves estacions i la intensificació del transport públic de la zona.**

Què és un tren-tramvia? Es tracta d'un sistema ferroviari que utilitza vehicles lleugers, semblants als tramvies urbans, però que poden assolir velocitats més altes en zones interurbanes, fins i tot arribant a circular sobre xarxes ferroviàries convencionals. A nivell d'infraestructura, la majoria de trens-tramvia utilitzen vies tramviàries a zones de carrer amb règim de circulació urbà (velocitat màxima a 50 km/h), i vies ferroviàries més convencionals als trams interurbans (velocitat màxima a 80-120 km/h, segons model). Els sistemes tren-tramvia funcionen amb èxit a diversos països europeus, essent el sistema més desenvolupat el de Karlsruhe. A Espanya només existeix un sistema de tren-tramvia en servei, implantant sobre una antiga línia de tren, entre Alacant i Benidorm i un en construcció, entre Cádiz i Chiclana. **El condicionament a tren-tramvia de la línia d'Alacant a Benidorm es va fer progressivament, mai desmantellant la infraestructura amb caràcter general, ni molt menys sense tenir els projectes constructius de conversió a tren-tramvia finançats i amb una execució immediata.**

*Figura 7. Transformació del tren Alacant-Benidorm en tren-tramvia*



*Foto: Joan Carles Salmeron*

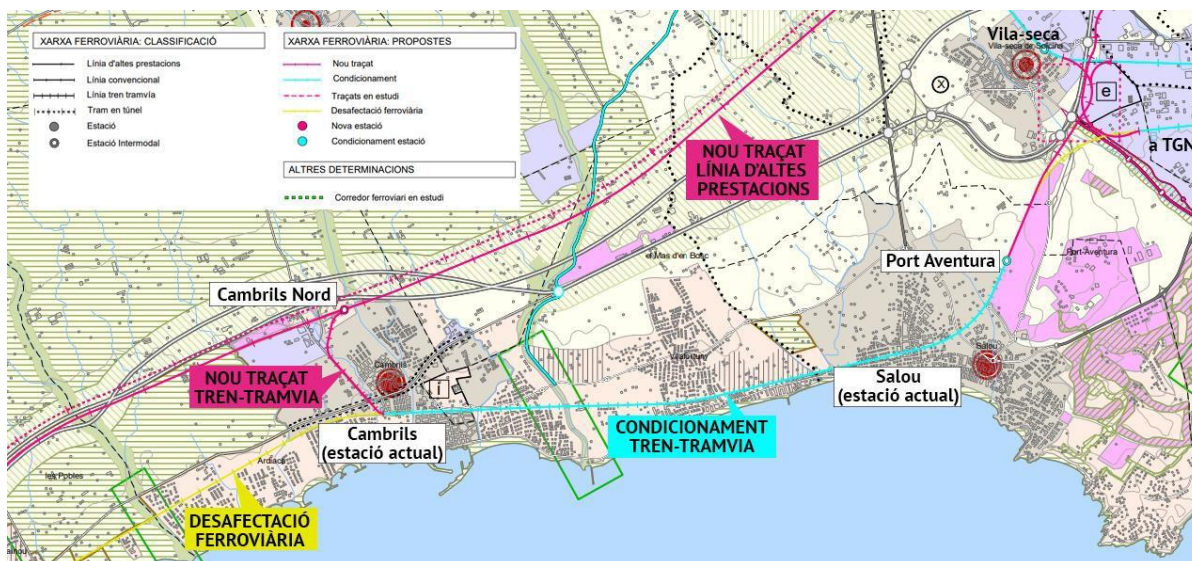


La realització d'aquesta actuació es veu afavorida per l'alliberament de circulacions de llarg recorregut i mercaderies entre Vandellòs i Port Aventura a la línia clàssica de la costa, amb la posada en marxa de la variant Vandellòs-Vila-seca / Camp de Tarragona. Els trams no urbans existents mantindrien el mode ferroviari actual (abaratint notablement el projecte) i a les zones urbanes s'integraria la infraestructura actual amb format de tramvia urbà de nova construcció. La introducció del tramvia modern suposa disposar d'un nou mode de transport urbà que gràcies a la superior capacitat d'acceleració i frenada pot incorporar noves parades sense gaire detriment dels temps de viatge. **La conversió d'infraestructura a tren-tramvia del tram Cambrils – Port Aventura s'ha d'entendre com a part integrant d'un servei metropolità i d'alta freqüència entre l'estació de Tarragona, Port Aventura, Salou i Cambrils (20 km) amb més parades que a l'actualitat.**

**La Generalitat, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques primer, i després a través del Departament de Territori i Sostenibilitat, ha donat el seu vist-i-plau a aquesta idea a través de diversos documents oficials, estudis i projectes, detallats a continuació:**

- 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. Aquest document oficial, que marca el futur de les infraestructures al Camp de Tarragona, **distingeix clarament entre “Condicionament Tren-Tramvia” i “Desafectació ferroviària”**. Així mateix, l'encàrrec per l'estudi previ del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona parla d'adaptacions de la infraestructura actual i no 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 l'objectiu de la contractació parla clarament de **l'aprofitament de la infraestructura i la seva adequació a les noves funcionalitats (tren-tramvia)**, mai d'un desmantellament integral previ. Els resultats d'aquest nou estudi encara no s'han fet públics.

**Figura 8. El Pla Territorial distingeix clarament entre “Desafectació ferroviària” (desmantellament integral) i “Condicionament tren-tramvia”.**



Font: PTP a partir de Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona

**Figura 9. Objectiu del darrer ordre d'estudi sobre aquest corredor encarregat per la Generalitat de Catalunya on especifica l'aproveïment i adequació de la línia actual en comptes del desmantellament integral.**

## 2.2.- Objectiu

L'objectiu de l'estudi és establir un full de ruta que determini les actuacions necessàries per implantar la 1a fase del TramCamp, entès com un sistema tren-tramvia entre Cambrils – Salou – Port Aventura i Tarragona, en el qual cal considerar diferenciadament els sub-trams següents:

- Sub-tram Cambrils – Port Aventura: En aquest sub-tram s'aprofita el corredor que quedarà alliberat de la RFIG, d'acord amb la DIA vigent, quan entri en servei el nou tram del Corredor del Mediterrani entre Vandellòs i Vila-seca. Per tant, aquest sub-tram romandrà d'ús exclusiu per al tren-tramvia i caldrà adequar la infraestructura existent a la nova funcionalitat i integrar-la urbanísticament.
- Sub-tram Port Aventura - Tarragona: En aquest sub-tram, a partir de l'estació de Port Aventura, el tren-tramvia circularia per la via única existent actualment fins a Tarragona, gestionada per ADIF, amb possible convivència amb altres serveis ferroviaris de tipus regional o de mercaderies.

Font: Ordre d'Estudi previ del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona.  
Tram Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona

#### 4. Incompliment de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario

Els arguments del Ministeri de Foment per justificar el desmantellament integral de la línia ferroviària, basant-se en una Declaració d'Impacte Ambiental de 1998, col·lideixen amb la nova Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

La nova llei determina que tota línia desafectada de la *Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)* ha de passar a disposició de les entitats local i autonòmica per procedir a una transferència en cas que aquests ens desitgin mantenir la seva continuïtat.

#### *Figura 10. Extractes de la Ley 38/2015 sobre el desmantellament de línies ferroviàries*

##### 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.

*Font: BOE 30-09-2015*

Per tant **és procedent que el Ministeri de Foment faci una notificació formal a la Generalitat prèvia de la desafectació de la línia a la RFIG per oferir-li la línia**. Una vegada transferida, i en virtut de la llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària, la Generalitat és l'única administració competent d'aquesta infraestructura de transport públic. Existeixen precedents de traspàs d'infraestructures de la RFIG a un ens autonòmic, com el tram Ribarroja de Túria – Quart de Poblet. Fou remodelat i actualment és explotat per FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana).

**Figura 11. Extracte de la llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària**

**ARTICLE 42. LICÈNCIES PER A OBRES D'INSTAL·LACIÓ I EXPLOTACIÓ DE SISTEMES TRAMVIARIS DE CARÀCTER SUPRAMUNICIPAL**

Les obres de construcció, reparació, conservació, millora o ampliació de les infraestructures tramviàries promogudes per la Generalitat, les seves entitats autònomes i les entitats de dret públic que hi són adscrites no estan subjectes a llicència urbanística municipal ni a cap altre control urbanístic municipal previ, sens perjudici de l'informe preceptiu que els ajuntaments afectats han d'emetre sobre l'adequació de les obres al planejament urbanístic. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emet en aquest termini, poden prosseguir les actuacions.

*Font: DOGC 4611. 10-04-2006*



## 5. Incompliment dels preceptes de la llei 9/2003 de mobilitat, Directrius Nacionals de Mobilitat i llei 16/2017 de canvi climàtic

Considerem que, pels motius exposats anteriorment, el desmantellament ferroviari integral ocasiona una interrupció traumàtica del transport públic i redueix les possibilitats d'una transició ordenada cap al tren-tramvia, vulnerant els següents articles:

### Llei 9/2003 de la mobilitat

Article 3. Objectius. “c) *Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils. (...)*

j) *Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats. (...)*

o) *Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei. (...)*

v) *Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà. (...)*

x) *Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.”*

**El Consell Català de la Mobilitat no ha informat convenientment sobre els canvis al Corredor Mediterrani d'acord amb l'Article 22, detallat a continuació.**

Funcions del Consell Català de Mobilitat. “f) *Rebre informació, amb la periodicitat que es determini, respecte de les polítiques d'ordenació viària, de transport públic col·lectiu i dels altres sistemes de transport de baix impacte, com el desplaçament a peu o amb bicicleta, que siguin establertes per les administracions competents en la matèria.”*

Disposició addicional novena. “*Les agrupacions, les associacions i les entitats d'usuaris del transport públic legalment constituïdes tenen la consideració d'interlocutors davant els òrgans competents de les diferents administracions públiques de Catalunya i les empreses concessionàries i han d'ésser escoltats pel que fa a les qüestions que afectin la prestació dels serveis públics de transport i llur finançament.”*

## **Directrius Nacionals de Mobilitat, d'octubre de 2006**

### ***“Directriu 10. Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb d'altres alternatives menys sostenibles.***

*10.1 Augmentar l'oferta de serveis ferroviaris, amb increment de la freqüència de pas i de la capacitat, especialment a les hores punta.*

*10.2 Augmentar l'oferta de serveis ferroviaris (rodalies, regionals i llarg recorregut), amb increment de la freqüència de pas en dies i hores d'especial mobilitat no quotidiana (festius, ponts, vacances, etc.).*

*10.3 Eliminar els colls d'ampolla a la xarxa ferroviària actual per tal de possibilitar l'augment de serveis ferroviaris necessari per atendre la demanda actual i futura, amb la construcció de noves infraestructures ferroviàries i la utilització de la xarxa d'alta velocitat per als serveis regionals. (...)”*

### ***“Directriu 23. Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.***

*23.1 Analitzar la mobilitat generada pels usos de la nova planificació urbanística (residencial, industrial, de serveis), amb condicionaments específics sobre l'accés al transport públic i als mitjans més sostenibles de transport.*

*23.2 Avaluar l'impacte de les noves implantacions singulars com a centres generadors de mobilitat no quotidiana (lleure, comerç, etc.), amb el desenvolupament de solucions que afavoreixin l'accés en transport públic.*

*23.3 Promoure la mobilitat sostenible amb millores al disseny del viari en els àmbits urbans consolidats, en la mesura que sigui possible, i fer més fàcil l'accés a peu, en bicicleta i en transport públic.*

*23.4 Fomentar els usos del sòl mixtos i establir densitats mínimes d'urbanització en la planificació urbanística com a eina per a reduir la mobilitat dels ciutadans. (...)”*

## **Llei 16/2017 de canvi climàtic**

*Article 24, punt 1: “Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle, per avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos d'efecte hivernacle”.*

## 6. Qüestionament dels arguments de l'ajuntament de Salou a favor del desmantellament integral

### 6.1 Se suspentrà indefinidament un servei públic ferroviari

L'ajuntament de Salou planteja la interrupció indefinida del servei ferroviari al centre de les poblacions sense tenir en compte les necessitats dels usuaris del transport públic. No s'hauria d'interrompre el servei de rodalies sense disposar d'un pla de finançament per al TramCamp i uns terminis d'execució, amb l'objecte de minimitzar les afectacions als usuaris i restringir-les al mínim exigible per les obres de reforma. Cal recordar que el ferrocarril és un servei públic que garanteix la mobilitat de milers de persones que opten pel tren de rodalies en comptes del vehicle privat o l'autobús.

Mentre no s'executi el TramCamp es podria mantenir un servei ferroviari "pacificat" basat en la intensificació de l'actual línia de rodalies RT2 entre Cambrils i Tarragona. Considerant l'eliminació total dels trens de llarg recorregut i mercaderies sobre l'antiga línia, tots els passos a nivell es podrien reprogramar en funció dels trens de rodalies -més lents i lleugers- per reduir dràsticament el temps de barreres baixades.

### 6.2 Es dificultarà econòmicament i temporalment la implantació del tren-tramvia

Formalment els ajuntaments manifesten el seu suport al tren-tramvia i el demanen a la Generalitat, però les seves decisions no fan altra cosa que dificultar-lo. L'ajuntament de Salou fins i tot afirma reiteradament que inclou una franja reservada per al TramCamp dins del seu projecte de "Via Cívica", nom amb el que es coneix la idea municipal de reurbanització de la traça ferroviària a Salou. Però més enllà de les declaracions la viabilitat del TramCamp quedarà seriosament condicionada per la política del desmantellament integral dels ajuntaments de Salou i Cambrils pels següents motius:

- **No podran aprofitar-se les vies actuals en zona interurbana**, on no seria necessari de moment cap reurbanització profunda en mode tramvia. Una via de tramvia nova amb remodelació urbanística integral té un cost entre els 8 i els 12 M€ per quilòmetre. Tenint en compte que la línia del TramCamp entre Port Aventura i Cambrils té uns 8,5 quilòmetres, però que menys de la meitat són traça urbana plenament consolidada a Salou i Cambrils; quin sentit té desballestar tota la infraestructura restant per tornar-la a fer de nova?
- **S'impedeix una urbanització / tranviarització progressiva**, com va fer-se a la línia Alacant-Benidorm. La inversió progressiva seria més coherent amb la realitat econòmica de la Generalitat de Catalunya, que seria la titular de la nova línia. La tranviarització progressiva requeriria una inversió inicial únicament de **66 M€**:
  - **Adquisició del material mòbil**: 4 trens-tramvia, 20 M€
  - **Cotxeres, tallers i senyalització**: 5 M€

- **Conversió dels passos a nivell periurbans en passos semaforitzats:** 1 M€
- **Urbanització de 2 km de traça urbana a Salou:** 20 M€ (via i voltants)
- **Urbanització de 2 km de traça urbana a Cambrils:** 20 M€ (via i voltants)

Però amb l'estratègia de "desmantellament integral" prèvia, la inversió inicial per poder posar en marxa el TramCamp pràcticament es doblaria, necessitant-se al voltant de 111 M€ pel fet d'haver de construir 8,5 km de vies des de zero, fins i tot en zones interurbanas on no és necessari canviar tota la infraestructura actual.

*Figura 12. Etapes d'un condicionament a tren-tramvia progressiu, sense desmantellament integral d'infraestructura prèvia*



- **S'elimina la demanda de viatgers actual, que es traspasarà generalment a la carretera.** Al cap d'un temps serà molt més difícil justificar la inversió del TramCamp.

### 6.3 Qüestionament de la viabilitat econòmica i la previsió d'implantació del TramCamp al projecte urbanístic municipal de "Via Cívica".

Existeixen seriosos dubtes de què la "Via Cívica" projectada per l'ajuntament de Salou sigui viable a curt termini i integri veritablement les necessitats infraestructurals d'un tren-tramvia:

- **El desmantellament integral del ferrocarril no assegura la reurbanització de la traça actual.** Segons el propi ajuntament de Salou, la reurbanització de la traça ferroviària, per sí sola, exigeix una inversió de **60 milions d'euros**, pels quals caldria generar plusvàlues urbanístiques en base a noves edificabilitats que no estan assegurades (*Salou construirá 600 viviendas cuando se desmantele la vía del tren*, vegeu pàg. 16 del Diari de Tarragona, 29/07/2012). Més endavant l'ajuntament apel·lava a la Generalitat per finançar part d'aquest cos lligant-lo amb l'operació del Centre Recreatiu Turístic, abans conegut com a "Barcelona World" (*El trazado de la vía del tren será sustituido por una avenida comercial y de servicios*, vegeu pàg. 21 del Diari de Tarragona, 25/01/2015). Existeixen nombrosos casos on la desaparició d'una via ferroviària no ha estat seguida de la seva urbanització immediata per problemes econòmics (Vilafranca del Penedès, Burgos, l'Aldea...).
- **No s'han mostrat projectes concrets de l'encaix del TramCamp a la "Via Cívica" en planta ni secció.** Únicament s'han mostrat *renders* difusos i mapes a gran escala, on no existeix un treball d'encaix urbà mínimament acceptable.
- **La "Via Cívica" projectada per l'ajuntament de Salou encareix el projecte de tranviarització simple pel fet d'incorporar un aparcament subterrani**, que res té a veure amb les necessitats bàsiques de millora del transport públic.

## 6.4 L'estació de Port Aventura no mantindrà la connectivitat ferroviària de Salou perquè quedarà aïllada i connectada únicament amb Tarragona

La variant Vandellòs – Vila-seca / Camp de Tarragona està pràcticament enllestida però no així les propostes municipals per convertir el baixador de Port Aventura en un “macrointercanviador” de trens d’alta velocitat, rodalies, tramvia i autobús interurbà (*Pere Granados: “La estación de Port Aventura será intermodal”,* vegeu pàg. 9 del Diari de Tarragona, 13/05/2015). Tampoc no ha prosperat la idea de fer una nova estació una mica més endavant al mateix ramal, davant l’Hotel Regina, també en cul-de-sac.

Pel moment, l’únic segur és que Port Aventura perdrà totes les circulacions regionals de la línia R16 (Barcelona-Tortosa), que s’encaminaran per la nova variant. El Ministeri de Foment descartava la idea del “macrointercanviador”, que a part d’un edifici i més vies, requeria construir una sèrie de costosos ramals ferroviaris en ample internacional procedents des de la línia d’alta velocitat (*Fomento descarta construir una nueva estación de tren en Salou,* vegeu pàg. 17 del Diari de Tarragona, 01/12/2015).

Tot i així, l’alcalde de Salou considera que la ciutat manté la seva connectivitat ferroviària (*Pere Granados: “Salou té una bona connexió amb la xarxa ferroviària”,* vegeu Laciutat.cat de 18-01-2018). Les entitats promotores del ferrocarril al Camp de Tarragona ja advertíem que els plans municipals no eren viables pels següents motius:

- **No és operatiu un model ferroviari d’alta velocitat amb 4 estacions en un radi de 10 quilòmetres:** Camp de Tarragona (existent, a Perafort), estació “central” del Camp de Tarragona (projectada al sud de l’aeroport de Reus i defensada per l’ajuntament de la població), estació urbana de Tarragona (projectada de forma soterrada i defensada per l’ajuntament de la població) i una quarta a Port Aventura (projectada i defensada per l’ajuntament de la població).
- **El servei d’alta velocitat només pot aspirar a tenir una estació per als trens de llarg recorregut del Corredor Mediterrani,** mentre que la mobilitat quotidiana necessita diverses estacions, centríques i ben connectades amb els serveis i centres generadors de mobilitat. Malauradament les propostes per als serveis quotidians (tren-tramvia, rodalies i regionals d’alta velocitat) no han estat al focus de les inversions ni del debat polític.
- **Les estacions amb cul-de-sac tenen menys demanda potencial que les que s’integren en una línia amb més destinacions.** L’estació de Port Aventura perdrà tots els serveis de la R16 i com a estació única d’un ramal en cul-de-sac podrà aspirar a pocs serveis ferroviaris, en estar en competència amb la línia general de Tortosa (R16 per la nova variant) i Reus (R15) degut a les limitacions de capacitat del tram Tarragona – Sant Vicenç de Calders. L’únic servei sense restricció de freqüència seria una llançadora entre Port Aventura i Tarragona, però aquest servei ja quedaria cobert pel servei del TramCamp, que sumaria més demanda en poder endinsar-se fins el centre de Salou i de Cambrils.

## **7. Accions de la PTP i la PDF per posar en coneixement la societat i les administracions d'aquestes problemàtiques**

Durant molt de temps les entitats defensores del ferrocarril al Camp de Tarragona hem tingut una voluntat d'enteniment amb les administracions local i autonòmica. Malauradament les principals advertències i preocupacions mostrades en aquesta queixa han estat veritablement escoltades pels ajuntaments de Cambrils i de Salou.

### **Actes públics**

**14-11-2011.** Presentació de la PTP a Tarragona: [“La PTP proposa 11 mesures per a què el transport públic tingui un paper central als Jocs de Tarragona 2017”](#)

**22-03-2012.** Presentació de la PTP a Reus: [“Conferència al cercle d'infraestructures i Cambra de Comerç de Reus”](#)

**17-02-2015.** Presentació de la PTP a Tarragona: [“Salvem la línia ferroviària costanera de TGN: integració SÍ, supressió NO”](#)

**12-03-2015.** Debat organitzat per PTP, PDF i amb totes les forces polítiques de l'ajuntament de Cambrils.

**10-10-2016.** Acte “Ja n'hi ha prou” de la PDF, Plataforma Trens Dignes de les Terres de l'Ebre, PTP i nodrida representació dels ajuntaments del Corredor Tarragona-Reus/Tortosa a Vila-seca. [“Manifest en defensa del ferrocarril al Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre”](#).

**12-07-2017.** Presentació estudi de la PTP i PDF a Tarragona. [La PDF.Camp i la PTP presenten un estudi diagnòstic i propostes per revifar el ferrocarril al Camp de Tarragona](#)

### **Reunions amb administracions públiques o partits polítics**

**18-07-2013.** Reunió PTP i Departament de Territori i Sostenibilitat amb Ricard Font i Xavier Flores sobre la situació ferroviària al Camp de Tarragona.

**19-02-2014.** Reunió PTP i Departament de Territori i Sostenibilitat amb Ricard Font.

**12-03-2015.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Cambrils, amb l'alcaldeessa Mercè Dalmau.

**20-03-2015.** Reunió amb el candidat d'ERC a Salou



**25-05-2015.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Salou, amb l'alcalde Granados.

**29-05-2015.** Reunió PTP i Departament de Territori i Sostenibilitat amb Ricard Font.

**18-05-2016.** Reunió amb l'ajuntament de Tarragona, amb el Sr. Milà, regidor d'urbanisme.

**21-06-2016.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Cambrils, amb l'alcaldesa Camí Mendoza.

**18-07-2016.** Reunió PTP, PDF i ajuntaments de Salou, amb l'alcalde Granados.

**17-03-2017.** Reunió PTP i M.H. President de la Generalitat Carles Puigdemont. El President manifesta estar informat dels estudis de la Generalitat per tranviaritzar el tram Cambrils – Port Aventura. Es fa un comunicat: [“La PTP celebra la 1a trobada oficial amb un President de la Generalitat, el Molt Honorable Carles Puigdemont”.](#)

**25-05-2017.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Salou, amb l'alcalde Pere Granados. Es fa un comunicat [“L'Alcalde Granados confirma a la PTP i la PDF.Camp que l'ajuntament de Salou aposta pel TramCamp”](#)

**12-07-2017.** Reunió PTP, PDF i ajuntament de Tarragona, amb el Sr. Milà (regidor d'urbanisme)

**10-10-2017.** Reunió PTP, PDF i el coordinador general del Ministeri de Foment per al Corredor Mediterrani. Es fa un comunicat: [“La PDF.Camp i la PTP presenten al delegat de Foment per al Corredor Mediterrani un estudi per evitar l'aïllament del Camp de Tarragona”](#)

## 8. Conclusions

- La petició de desmantellament ferroviari integral reclamada pels ajuntaments de Salou i de Cambrils eliminaria dues estacions dels respectius centres urbans i perjudicaria la mobilitat de prop de 675.000 passatgers, les alternatives dels quals seran estacions més allunyades i, en el cas de Salou, afegiria el problema d'un menor servei (Port Aventura). La conseqüència directa seria un ús més intensiu del vehicle privat i dels autobusos subsidiaris de la congestió viària, que entra en contradicció amb la Llei de mobilitat 9/2003, les Directrius Nacionals de Mobilitat i amb la Llei de canvi climàtic 16/2017. El desmantellament ferroviari sense un projecte de TramCamp finançat i amb terminis provoca una greu afectació a la mobilitat de milers de persones.
- Per primera vegada a Catalunya, uns alcaldes tramiten un desmantellament integral en comptes d'una integració urbanística per resoldre problemes associats a passos a nivell o permeabilitat urbana. Es consumaria el 1r desmantellament d'un ferrocarril de Rodalies de Catalunya en democràcia.
- La planificació ferroviària de Salou per connectar-se amb el Corredor Mediterrani ha estat un fracàs, i l'estació de Port Aventura quedarà únicament connectada amb Tarragona.
- Un desmantellament integral, com el que demanen els ajuntaments de Salou i Cambrils, dificultarà extraordinàriament la possibilitat d'implantar el tren-tramvia (TramCamp) entre Tarragona, Port Aventura, Salou i Cambrils. Construir un tramvia des de zero als 8,5 quilòmetres que separen Port Aventura de Cambrils, costaria pràcticament el doble que condicionar dos quilòmetres de travessia urbana de la línia a Salou d'una banda i a Cambrils per l'altra. Generalment els trens-tramvia parteixen de remodelacions d'infraestructures preexistents, com és el cas de la línia Alacant- Benidorm.
- El desmantellament integral contradiu l'ordenament urbanístic oficialment aprovat per la Generalitat de Catalunya al Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, on es distingeix clarament entre "Desafectació ferroviària" per al tram l'Hospitalet de l'Infant – Cambrils, del de "Condicionament a tren-tramvia" per al tram Cambrils-Port Aventura.
- El desmantellament integral no pot fer-se de manera unilateral per part del Ministeri de Foment d'acord amb la *Ley 38/2015 del Sector Ferroviario*. D'acord amb la Llei, la Generalitat ha de poder rebre la línia fent-se càrrec del seu manteniment i aplicar-hi el projectat TramCamp, pel qual té competències plenes d'acord amb la llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària.

**RESOLUCIÓ DE L'EXPEDIENT Q-00896/2018 (i altres), RELATIU AL DESMANTELLAMENT DE LA LÍNIA DE FERROCARRIL PORT AVENTURA-SALOU-CAMBRILS-MONT-ROIG DEL CAMP-L'HOSPITALET DE L'INFANT I EL SEU CONDICIONAMENT COM A TREN-TRAMVIA**

**1. ÍNDEX**

1. Índex
2. Antecedents
  - 2.1. L'objecte de les queixes
  - 2.2. Les actuacions dutes a terme pel Síndic
3. Consideracions
  - 3.1. Les actuacions del Síndic amb relació als serveis ferroviaris a Catalunya
  - 3.2. El foment del transport públic i la mobilitat sostenible
  - 3.3. La Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic
  - 3.4. La Llei estatal 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari
  - 3.5. El Pla territorial parcial del Camp de Tarragona
  - 3.6. Altres documents que cal tenir en compte
    - 3.6.1. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026)
    - 3.6.2. El projecte del Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona
    - 3.6.3. L'acord per a les infraestructures i serveis ferroviaris al Camp de Tarragona
  - 3.7. El Consell Català de la Mobilitat
  - 3.8. La participació ciutadana en l'urbanisme, el dret d'accés a la informació i el dret a rebre una resposta expressa de l'Administració
4. Resolució
  - 4.1. Departament de Territori i Sostenibilitat
  - 4.2. Ajuntaments de Cambrils i Salou
  - 4.3. Consideració final

## 2. ANTECEDENTS

### 1.1. L'objecte de les queixes

En data 2 de febrer de 2018 l'Associació per la Promoció del Transport Públic (en endavant, PTP) i la Plataforma en Defensa del Ferrocarril Públic i de Qualitat (PDFCAMP) van presentar una queixa referida al desmantellament de la línia de ferrocarril Port Aventura – Salou – Cambrils – Mont-roig del Camp – l'Hospitalet de l'Infant.

Segons s'exposa en la queixa, aquest desmantellament deixa sense cap alternativa que faciliti o millori la vida de les persones usuàries de la xarxa de Rodalies de Catalunya, atesa la llunyania de la variant del corredor mediterrani respecte als nuclis de població més importants, com ara Salou i Cambrils, que –a més– perden la connexió entre aquestes.

A més, la queixa afegeix els arguments següents:

- El desmantellament de la línia contradiu les determinacions urbanístiques del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona (aprovat per l'Acord de Govern 4/2010 de 12 de gener de 2010), en què es recullen les actuacions de “Condicionament Tren-Tramvia” (article 4.5 de les Normes d'ordenació):
  - “f) Les millores d'infraestructura i/o de gestió en el sistema ferroviari i tramviari tenen un caràcter estratègic i prioritari dins les infraestructures de mobilitat i transport.
  - g) El tramvia del Camp de Tarragona o Tram Camp és un projecte específic d'aquest àmbit territorial que es troba recollit en el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC). El projecte es formula a partir de la reconversió dels trams ferroviaris desafectats i de la utilització compartida dels trams ferroviaris que el Pla assenyalava, i de la construcció, si escau, de nova infraestructura. El seu traçat definitiu queda condicionat als corresponents estudis informatius.”
- Les determinacions anteriors relatives al condicionament d'un tren-tramvia queden diferenciades de les relatives a la “desafectació ferroviària” del recorregut de la línia en el tram Cambrils – Mont-roig del Camp – l'Hospitalet de l'Infant.
- La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i les Directrius nacionals de mobilitat que la despleguen contradiuen l'opció del desmantellament d'una línia que afectaria dràsticament les opcions de mobilitat en transport públic de les persones usuàries.
- El desmantellament també comportaria conseqüències rellevants de caràcter ambiental i social a la regió del Camp de Tarragona.
- El desmantellament no respecta les determinacions de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari (articles 4 i 11), ja que no s'ha optat pel seu traspàs previ a la Generalitat de Catalunya, i aquesta no ha emès els informes pertinents.

Les altres queixes rebudes també exposen el següent:

- Les estacions més properes quedaran a dos quilòmetres de les actuals, la qual cosa es tradueix en una mitja hora a peu, aproximadament. A Salou, l'estació més propera al centre serà la de Port Aventura, amb menys trens que els actuals; i a Cambrils, estarà situada al costat de l'autopista. Cap de les dues alternatives és adequada si no es vol o no es pot utilitzar el cotxe.
- Les estacions del centre de Salou i de Cambrils són utilitzades cada any per 675.000 persones usuàries. Si es desmantella la línia, aquestes persones veurien notablement retallat el seu dret a la mobilitat. El sistema de Rodalies de Catalunya i la política de promoció del transport públic no es poden permetre perdre una línia ferroviària sense una alternativa efectiva i immediata.
- La conversió de la línia actual en un tren-tramvia permetria integrar la infraestructura en el teixit urbà de manera adequada i segura, alhora que ja no suportaria el pas de trens d'alta velocitat o de mercaderies, que circularan pel nou corredor mediterrani.
- Hi ha exemples d'altres aglomeracions urbanes que han reconvertit línies ferroviàries a línies de tramvia (Alacant-Benidorm o Cadis-San Fernando) i de tecnologia per a material rodant (trens, combois, vasons) aptes per circular en xarxes mixtes de tren-tramvia.
- L'eficiència en l'ús dels recursos públics aconsella destinar el pressupost previst per al desmantellament de la línia ferroviària a la seva conversió en paral·lel en una línia de tren-tramvia adequadament integrada en la trama urbana dels municipis de Salou i Cambrils. Aquesta opció permet un estalvi de recursos gràcies a l'aprofitament de bona part de la infraestructura i dels elements auxiliars existents, sense dilatar la implantació del sistema tren-tramvia a una fase posterior, futura i sense data prevista, tal com recull l'Acord per a les infraestructures i serveis ferroviaris al Camp de Tarragona, presentat el 19 d'abril de 2018 pel Departament de Territori i Sostenibilitat.
- La substitució del servei de Rodalies de Catalunya per a les persones usuàries de Cambrils i Salou per un servei d'autobús interurbà no s'ajusta als requeriments de reducció en un 50% de la dependència dels combustibles fòssils, especialment dels derivats del petroli en l'àmbit del transport rodat.

## **1.2. Les actuacions dutes a terme pel Síndic**

En data 13 de febrer de 2018 es va sol·licitar informació sobre l'assumpte al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya (Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat) i als ajuntaments de Cambrils i Salou.

En data 2 de març de 2018 es va rebre l'informe de l'Ajuntament de Salou.

En data 16 de març de 2018 es va reclamar l'informe al Departament de Territori i Sostenibilitat i a l'Ajuntament de Cambrils.

En data 9 d'abril de 2018 es va rebre l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat.

En la data d'aquesta resolució, l'Ajuntament de Cambrils no ha fet arribar al Síndic l'informe sol·licitat.

En la data d'aquesta resolució, l'Ajuntament de Cambrils no ha fet arribar al Síndic l'informe sol·licitat i, fins ara, el Síndic ha rebut 226 queixes relatives a aquest assumpte.

### **3. CONSIDERACIONS**

#### **2.1. Les actuacions del Síndic amb relació als serveis ferroviaris a Catalunya**

El Síndic, d'acord amb l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la seva llei reguladora, té la funció de protegir i defensar els drets i les llibertats que reconeixen la Constitució i el mateix Estatut. Amb aquesta finalitat, el Síndic supervisa l'activitat de l'Administració de la Generalitat, la dels organismes públics o privats vinculats o que en depenen, la de les empreses privades que gestionen serveis públics o acompleixen activitats d'interès general o universal o activitats equivalents de manera concertada o indirecta i la de les altres persones amb un vincle contractual amb l'Administració de la Generalitat i amb les entitats públiques que en depenen. El Síndic també supervisa l'activitat de l'Administració local de Catalunya i la dels organismes públics o privats vinculats o que en depenen.

No hi ha dubte que el transport per ferrocarril és un servei essencial, bàsic i d'interès general, però per sobre de tot, sovint, imprescindible per a la vida quotidiana de les persones. Només cal pensar en quines són les conseqüències per al dia a dia quan n'hi ha una interrupció, ja que afecta de ple béns i drets protegits constitucionalment, com ara el dret a la mobilitat i a la lliure circulació, el dret al treball, el dret a l'educació, etc. El ferrocarril, el metro o el tramvia són mitjans de transport que presten servei a un gran nombre de persones que ha anat creixent de manera constant.

L'Estatut d'autonomia de Catalunya (EAC) determina que els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda (article 48).

Al costat d'això, l'EAC també disposa que els poders públics han de garantir la protecció de la salut, la seguretat i la defensa dels drets i els interessos legítims dels consumidors i usuaris (article 49).

Tanmateix, cal assenyalar que l'actuació de la institució en aquests assumptes no és nova. Des de fa anys el Síndic ha intervingut en relació amb els serveis ferroviaris i la mobilitat, tant per la via de l'estudi de les queixes que formulen les persones de manera individual com en el marc d'actuacions d'ofici o informes monogràfics que tracten problemàtiques d'abast més general. Per exemple, en són una bona mostra els informes corresponents als anys 2007 i 2008, presentats al Parlament de Catalunya, o l'informe monogràfic *Els drets de les persones en els serveis ferroviaris a Catalunya*, presentat al Parlament de Catalunya el mes d'octubre de 2016.

Aquest informe, disponible en el web de la institució ([http://www.sindic.cat/site/unitFiles/4217/Informe%20drets%20servei%20ferroviari%20a%20Catalunya\\_ok.pdf](http://www.sindic.cat/site/unitFiles/4217/Informe%20drets%20servei%20ferroviari%20a%20Catalunya_ok.pdf)), recull fins a 75 recomanacions i suggeriments que el Síndic ha proposat a les administracions públiques per millorar els serveis ferroviaris a Catalunya, en relació amb el dret a la mobilitat de les persones, les responsabilitats de les administracions competents, les infraestructures, l'accessibilitat, la informació i l'atenció a les persones, l'atenció a les queixes i reclamacions, o els preus i les tarifes socials.

Per la seva relació amb l'objecte d'aquesta queixa, interessa destacar aquí algunes de les recomanacions que conté l'informe presentat l'octubre de 2016:

- S'ha de superar la concepció de la persona com a simple usuària d'una empresa de transport per avançar cap a la consideració de la persona com a titular del dret a la mobilitat a un preu assequible amb relació a un servei bàsic com ara el del transport de persones. En aquest informe el concepte de ferrocarril inclou el tren, el metro i el tramvia.
- La utilització dels serveis públics de transport constitueix un element essencial per garantir el dret de mobilitat i la plena igualtat de les persones amb discapacitat, perquè la mobilitat és un aspecte rellevant per fer possible l'accés a les diverses activitats de la vida de les persones i, per tant, n'afavoreix la integració.
- Els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda. Així ho determina l'article 48 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya. D'acord amb això, les administracions han de fer una política activa de promoció de la mobilitat sostenible, i han de promoure la igualtat i l'autonomia de les persones (incloses les persones amb diversitat funcional) com a objectiu preferent. En aquest sentit, s'ha de destacar la importància d'impulsar totes les accions necessàries per assegurar l'accessibilitat dels entorns, els productes i els serveis en el transport per ferrocarril.
- Totes les persones tenen dret a accedir en condicions d'igualtat als serveis públics i als serveis econòmics d'interès general. D'acord amb això, les administracions públiques han de fixar les condicions d'accés i els estàndards de qualitat d'aquests serveis, amb independència del règim de prestació. Així ho determina l'article 30 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya.
- El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de les persones i assolir els objectius de cohesió social i territorial, amb la correlativa obligació de les administracions públiques competents en aquesta matèria de garantir l'accés de totes les persones a aquest servei, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.



## **2.2. El foment del transport públic i la mobilitat sostenible**

L'eficiència en el desplaçament de les persones és un objectiu fonamental de la política europea de transport, ja que contribueix, sens dubte, al foment del transport col·lectiu en detriment del transport privat, fonamentalment per carretera, que genera uns costos econòmics més alts.

Pel que fa al transport per ferrocarril, la Directiva reguladora de l'espai ferroviari europeu únic recorda que l'augment de la integració del sector del transport a la Unió Europea és un element essencial de la realització del mercat interior i que els ferrocarrils són vitals perquè el sector del transport de la Unió Europea es dirigeixi cap a la consecució d'una mobilitat sostenible (Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell de 21 de novembre de 2012, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic).

Com s'ha indicat, l'EAC determina que els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda (article 48).

D'acord amb això, el legislador català va aprovar la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que defineix la mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal (article 3 bis afegit per la disposició final primera de la Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya) en els termes següents:

“El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per a fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de la ciutadania i assolir els objectius de cohesió social i territorial, amb la correlativa obligació de les administracions públiques competents en aquesta matèria de garantir l'accés de totes les persones a aquest servei, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.”

La Llei 9/2003 té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tota la ciutadania una accessibilitat amb mitjans sostenibles. Aquesta llei té com a principis inspiradors, entre d'altres, els següents:

- El dret de les persones a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu.
- L'impuls d'una mobilitat sostenible.

Segons la Llei, els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya són diversos, tot i que cal destacar els següents:

- Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu.
- Establir mecanismes de coordinació per aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.
- Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats de les persones.

Aquesta llei ha estat desplegada per la Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, que determina que l'objectiu de la Llei s'ha d'assolir amb l'aplicació, al conjunt del sistema de transport públic de Catalunya, dels principis i els criteris d'ordenació i de gestió següents:

- a) Ús òptim del conjunt dels recursos de mobilitat.
- b) Prioritat dels mitjans de transport públics col·lectius.
- c) Garantia d'accessibilitat, flexibilitat, eficiència i equitat social.
- d) Reequilibrament territorial.
- e) Integració dels diversos sistemes de transport i garantia d'interoperabilitat i intermodalitat.
- f) Optimització dels impactes socioeconòmics, amb la maximització del benefici comú, tenint en compte la capacitat econòmica dels usuaris.
- g) Avaluació de les alternatives de mobilitat existents entre un origen i una destinació determinats i prioritització de les que siguin més eficients en termes ambientals i econòmics.
- h) Consideració dels efectes externs dels diversos modes de transport públic col·lectiu.

A més, la Llei dedica la disposició addicional sisena a la promoció de la mobilitat sostenible i determina que l'Administració de la Generalitat, els organismes que en depenen i la resta d'administracions públiques han de fer una política activa de promoció de la mobilitat sostenible amb relació als centres de treball respectius, que ha d'incloure, entre d'altres, la promoció de les mesures fiscals d'incentiu vigents i una gestió adequada dels aparcaments.

Finalment, en aquesta línia, cal remarcar que la sostenibilitat ambiental és un dels objectius del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026)<sup>19</sup> (en endavant, PITC). Per contribuir al compliment dels compromisos internacionals de reducció d'emissions a l'atmosfera, els consums d'energia i les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera generats pel transport interurbà haurien de disminuir, tot i l'augment previsible de la mobilitat. Per fer-ho possible, el PITC proposa, en línia amb el Llibre blanc de transport de la Unió Europea i del Pla estratègic d'infraestructures i

transport (2005-2020) del Ministeri de Foment, augmentar significativament la quota del ferrocarril i del transport públic en el repartiment modal, tant en l'àmbit de viatgers com en el de mercaderies.

Així, el PITC incrementa substancialment les inversions en infraestructura ferroviària, estableix com a prioritàries les inversions als entorns amb més congestió viària i afavoreix la utilització del mode de transport més apropiat en cada cas des del punt de vista dels costos totals, incloent-hi les externalitats ambientals.

### **2.3. La Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic**

L'article 3 de la Llei 16/2017 determina que “són principis d'actuació de l'Administració pública per a assolir els objectius d'aquesta llei els principis de deguda avaluació, càlcul objectiu i eficàcia”.

D'acord amb això, la Llei precisa que “el principi de deguda avaluació comporta el deure dels poders públics d'avaluar contínuament i periòdicament l'impacte ambiental de qualsevol política pública vigent o prospectiva per tal que el seu resultat s'hagi de tenir en compte en la presa de decisions respecte a la política concreta”. Així, els principis de deguda avaluació, càlcul objectiu i eficàcia s'han de tenir en compte amb caràcter general i, especialment, en els àmbits que detalla la Llei, entre els quals s'inclouen els transports i la mobilitat, el turisme, l'urbanisme i l'habitatge.

Més en detall, l'article 24 de la Llei especifica que les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, i concretament han d'anar encaminades a:

- La racionalització de la demanda de mobilitat i transport privat tant de mercaderies com de persones per optimitzar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic mitjançant l'adopció d'instruments de gestió, informació i foment del transport públic.
- La creació de les condicions tècniques i de gestió que facilitin la integració i la intermodalitat dels diversos modes de transport, potenciant els modes amb una menor intensitat en l'ús de combustibles fòssils.

Cal remarcar la vigència d'aquesta llei, especialment després que el Tribunal Constitucional acordés l'aixecament de la suspensió de tots els preceptes impugnats, excepte de l'article 19.4, per mitjà de la interlocutòria de 21 de març de 2018 emesa en el recurs d'inconstitucionalitat núm. 5334-2017, promogut pel Govern de l'Estat.

### **2.4. La Llei estatal 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari**

La Llei 38/2015 regula les infraestructures ferroviàries. La Llei detalla les seves finalitats en l'article 2 i, entre aquestes, cal destacar les següents:

- Facilitar el desenvolupament de la política europea comuna de transport ferroviari, per afavorir la interconnexió i la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris i la intermodalitat dels serveis de transport.
- Protegir els interessos de les persones usuàries, amb una atenció especial a les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda, per garantir els seus drets a l'accés als serveis de transport ferroviari de viatgers en condicions adequades de qualitat i seguretat.

En aquest sentit, l'article 4 de la Llei regula la Xarxa Ferroviària d'Interès General, que està integrada per “les infraestructures ferroviàries que siguin essencials per garantir un sistema comú de transport ferroviari a tot el territori de l'Estat o l'administració conjunta de la qual sigui necessària per al funcionament correcte d'aquest sistema comú de transport, com les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacin les diferents comunitats autònomes i les seves connexions i accessos als principals nuclis de població i de transport o a instal·lacions essencials per a l'economia o la defensa nacional”.

El mateix precepte, en l'apartat 3, indica el següent:

“El ministre de Foment pot excloure, amb l'informe previ de les comunitats autònomes afectades, una determinada infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General sempre que hagin desaparegut els motius d'interès general que en van justificar la inclusió. Aquesta infraestructura ferroviària pot ser traspasada a la comunitat autònoma corresponent. L'expedient de traspàs s'ha de promoure a instància de la comunitat autònoma o del Ministeri de Foment, i ha de ser resolt pel Consell de Ministres.”

A més, aquesta previsió es complementa amb el que disposa l'article 11.2 sobre la clausura de línies o trams de la infraestructura ferroviària:

“Amb caràcter previ a l'adopció de l'acord de clausura de la línia o el tram afectat, el Ministeri de Foment ho ha de posar en coneixement de les comunitats autònomes i entitats locals que puguin resultar afectades. Si les comunitats autònomes o entitats locals no assumeixen el finançament per administrar la línia ferroviària o el tram de línia, el Consell de Ministres n'ha d'acordar la clausura, o, si s'escau, el traspàs a la comunitat autònoma corresponent en els termes que preveu l'article 4.3.”

Tanmateix, i a partir de la informació de què disposa aquesta institució, no hi ha constància de l'emissió per part de la Generalitat de Catalunya de l'informe previ que exigeix l'article 4.3 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. Tampoc no es té coneixement de la comunicació del Ministeri de Foment a la Generalitat de Catalunya o els ajuntaments de Cambrils i Salou amb caràcter previ a l'adopció de l'acord de clausura de la línia, tal com determina l'article 11.2 de la Llei 38/2015.

Segons la informació rebuda del Departament de Territori i Sostenibilitat, l'aleshores Departament de Política Territorial i Obres Públiques va elaborar i sotmetre a informació

pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental "Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona" (claus EI-TX-07263 i IA-TX-07263), anunci publicat en el DOGC núm. 5681, de 29 de juliol de 2010. Segons el Departament, aquesta proposta – recollida en el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona– s'adreçava "reconvertir el corredor ferroviari actual entre Cambrils i Port Aventura en un corredor de tren tramvia amb un alt nivell d'integració urbana".

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha informat el Síndic del següent:

"Amb aquest objectiu, el Departament [...] va traslladar un escrit a Adif el 20 de novembre de 2015 [...] en què se sol·licita l'establiment dels mecanismes necessaris per fer possible la continuïtat del corredor ferroviari actual com a línia de tren-tramvia entre Cambrils i Port Aventura, i la reassignació dels fons previstos per al desmantellament i restitució del corredor actual a la nova configuració tramviària. Així mateix, aquest Departament va sol·licitar al Ministeri de Foment l'estudi conjunt dels instruments i figures operatives per implementar els possibles canvis en la titularitat o manteniment d'aquest tram d'infraestructura, objecte de l'actuació.

Amb aquest objectiu, el Departament de Territori i Sostenibilitat va impulsar, l'any 2016, la contractació d'un estudi previ per a la implantació d'un tren tramvia al corredor Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona, el qual està actualment en redacció. El sistema tren-tramvia previst considera l'aprofitament parcial de l'esmentat corredor ferroviari costaner, entre Cambrils i Salou, fins a l'estació de Port Aventura d'Adif.

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, estableix en l'article 4.3: "El ministre de Foment pot excloure, amb l'informe previ de les comunitats autònomes afectades, una determinada infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, sempre que hagin desaparegut els motius d'interès general que en van justificar la inclusió. Aquesta infraestructura ferroviària pot ser traspasada a la comunitat autònoma corresponent. L'expedient de traspàs s'ha de promoure a instància de la comunitat autònoma o del Ministeri de Foment, i ha de ser resolt pel Consell de Ministres".

Fins al moment, el Ministeri de Foment no ha donat resposta a l'escrit enviat el 20 de novembre de 2015, en el qual se sol·licitava l'aprofitament i canvis de titularitat del corredor ferroviari, tal com recull la Llei del sector ferroviari. Així mateix, tampoc hi ha constància en aquest Departament de cap sol·licitud d'informe del ministre de Foment per excloure el corredor costaner de la Xarxa Ferroviària d'Interès General."

Finalment, cal assenyalar que la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària de Catalunya, determina en l'article 39 que "els tramvies que circulen per diversos municipis formen part del Sistema Ferroviari de Catalunya" i que "el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport i els ajuntaments afectats, d'acord amb les autoritats territorials del transport si n'hi ha i tenen atribuïdes aquestes funcions, abans d'establir un sistema tramviari, n'han de determinar les condicions d'integració, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió del sistema viari, per mitjà d'un pla especial urbanístic del sistema tramviari".

## 2.5. El Pla territorial parcial del Camp de Tarragona (PTPCT)

El Pla territorial parcial del Camp de Tarragona (aprovat per l'Acord del Govern de la Generalitat 4/2010 de 12 de gener de 2010) recull les actuacions de "Condicionament Tren-Tramvia" en l'article 4.5 de les seves normes d'ordenació, en els termes següents:

"f) Les millores d'infraestructura i/o de gestió en el sistema ferroviari i tramviari tenen un caràcter estratègic i prioritari dins les infraestructures de mobilitat i transport.

g) El tramvia del Camp de Tarragona o Tram Camp és un projecte específic d'aquest àmbit territorial que es troba recollit en el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC). El projecte es formula a partir de la reconversió dels trams ferroviaris desafectats i de la utilització compartida dels trams ferroviaris que el Pla assenyalava, i de la construcció, si escau, de nova infraestructura. El seu traçat definitiu queda condicionat als corresponents estudis informatius."

D'acord amb l'article 1.3 de les seves normes d'ordenació, "el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, que desenvolupa el Pla territorial general de Catalunya, s'ha redactat d'acord amb la legislació territorial, sectorial i urbanística vigent, com també amb la resta de disposicions legals aplicables".

Per aquest motiu, s'especifica que "les determinacions del Pla són sense perjudici de l'observança obligatòria de les lleis i reglaments de l'Estat i de la Generalitat de Catalunya relatives a qualsevol matèria de caràcter sectorial present en el territori, en especial totes les disposicions d'obligat compliment referents a les infraestructures viària, ferroviària [...]."

En aquest sentit, el PTPCT té com una de les seves finalitats que "el desenvolupament sigui sostenible" i, per tant, reclama "fer de la mobilitat un dret i no una obligació" (punt 12 de l'article 1.4.e).

Cal recordar que l'article 1.10 –sota el títol d'obligatorietat– assenyalava que "les administracions públiques, les entitats que en depenen i els particulars estan obligats a complir les determinacions i les disposicions que estableix el Pla". En conseqüència amb això, els municipis tenen l'obligació d'ajustar el planejament urbanístic municipal a les determinacions del PTPCT.

El POUM de Cambrils va ser aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona en sessió d'1 de desembre de 2005. Per la seva banda, el POUM de Salou va ser aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona en sessió d'1 d'octubre de 2003.

El mateix PTPCT determina que la seva aprovació comporta que el planejament urbanístic vigent s'haurà d'adaptar progressivament a les determinacions del PTPCT d'acord amb el que disposa l'article 1.16. El PTPCT estableix la recomanació que el planejament urbanístic vigent, mitjançant els instruments de desenvolupament al seu abast, incloses les modificacions puntuals, s'ajusti als principis i objectius que propugna el PTPCT.

Així, el planejament urbanístic general que es revisi, els plans parcials de delimitació i les modificacions de planejament urbanístic vigent que augmentin el conjunt del sòl urbà més el sòl urbanitzable s'han d'adaptar a les determinacions del PTPCT. Igualment, els plans urbanístics municipals que s'aprovin després de l'entrada en vigor del Pla territorial han de contenir dins la memòria un apartat explicatiu i justificatiu de la conformitat de les propostes del Pla d'ordenació urbanística amb les determinacions del PTPCT.

Cal tenir present també que cal un informe del Programa de planejament territorial per a l'aprovació dels plans i projectes que incideixin de manera destacada en el desenvolupament de l'àmbit territorial del PTPCT. Aquest informe és preceptiu per a l'aprovació de diversos plans i projectes (com ara els estudis informatius d'infraestructures de mobilitat); a més, en els plans urbanístics d'iniciativa municipal, l'informe l'ha de sol·licitar l'ajuntament un cop aprovats inicialment aquests.

Per facilitar aquesta adaptació del planejament urbanístic al PTPCT, el Departament de Territori i Sostenibilitat “ha d'establir programes d'ajuda per a fomentar els processos d'adequació del planejament urbanístic i pot adoptar mesures per a promoure de manera específica aquelles adaptacions que siguin més necessàries pel grau de desajustament entre les determinacions del planejament urbanístic vigent i les propostes del Pla territorial” (article 1.16, apartat 8).

Val a dir que la relació entre el planejament territorial i l'urbanístic s'ha d'entendre com una relació complexa basada en tres principis bàsics, un, de caràcter funcional o procedimental: la coherència o jerarquia; un altre, de caràcter instrumental: l'obligació del planejament urbanístic de facilitar el compliment del planejament territorial; i, finalment, un altre de naturalesa substantiva i finalista: el concepte de sostenibilitat del territori com a element complementari de comparació per verificar el compliment de la necessària adequació del planejament urbanístic al territorial.

En qualsevol cas, ja sigui per l'aplicació conjunta o separada d'aquests principis, cal concloure la prevalença dels instruments d'ordenació territorial sobre els urbanístics. L'obligació que el planejament urbanístic sigui coherent amb el planejament territorial es proclama des de la normativa reguladora de l'ordenació territorial i urbanística (article 11.4 de la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial; article 5.4 de la Llei 1/1995, de 16 de març, per la qual s'aprova el Pla territorial general de Catalunya, i articles 13.2, i 87.3.a) i 4.b) del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme).

## **2.6. Altres documents que cal tenir en compte**

### 2.6.1. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026)

Aquest pla té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic a l'efecte del que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

El document de “Propostes per a la xarxa ferroviària” assenyala el següent:

“Tramvia del Camp de Tarragona (Tramcamp)

Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona. Atesa la distància entre nuclis s'analitzarà la possibilitat que sigui un sistema de tren tramvia. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 200 M €.”

Aquest pla va ser aprovat pel Decret 310/2006, de 25 de juliol, i no consta que hagi estat modificat.

#### 2.6.2.El projecte del Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona

De conformitat amb l'article 7 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les directrius nacionals de mobilitat.

L'elaboració, tramitació i avaluació del Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona és una de les funcions que corresponen a l'ATM (Autoritat Territorial de la Mobilitat) del Camp de Tarragona, tal com estableix la mateixa Llei 9/2003.

Tal com s'indica en el web de l'ATM ([www.atmcamptarragona.cat/informacio-pdm](http://www.atmcamptarragona.cat/informacio-pdm)), l'octubre de 2007 es va iniciar el procés d'elaboració i de redacció del Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona, que no consta que hagi estat aprovat en data d'avui. Tanmateix, el mateix web recull un projecte del Pla director de mobilitat, que, en el document “Doc 3 propostes” (publicat el 22 de desembre de 2011), indica el següent sobre el sistema tramviari del Camp de Tarragona (Tramcamp):

“El Tramcamp, a diferència de les rodalies, no és mode connexió ràpida entre les principals localitats del Camp de Tarragona, sinó que és un mode transport que vertebrava i facilita la mobilitat intramunicipal i intermunicipal de curta i mitjana distància mitjançant les seves nombroses parades. El seu objectiu és donar cobertura a les principals concentracions de població actuals i als creixements urbanístics del futur, facilitant-ne una connexió en transport públic que depèn bàsicament del transport urbà i interurbà en l'actualitat. Al mateix temps, ha de donar resposta a les necessitats de transport que es plantegen en la mobilitat turística durant els mesos d'estiu en les poblacions costaneres.”

#### 2.6.3.L'acord per a les infraestructures i serveis ferroviaris al Camp de Tarragona

Aquest acord, presentat el 19 d'abril de 2018 pel Departament de Territori i Sostenibilitat, fa referència al sistema tren-tramvia en els termes següents:

“El desmantellament i integració urbana de les vies actuals entre Cambrils i Port Aventura, que ha d'executar Adif en compliment de la DIA, ha de permetre la implantació posterior d'un sistema tren-tramvia des de Cambrils i Salou fins a Tarragona i Reus, complementat amb noves connexions amb el Vendrell i tot el Baix Penedès. Aquest sistema tren-tram via tindrà en consideració les estacions actuals i futures del corredor ferroviari d'ADIF i incorporarà de noves adaptades exclusivament per al servei tramviari.”

Tanmateix, aquest acord no inclou un calendari d'execució del sistema tren-tramvia ni fa referència en cap moment ni al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya ni al Pla territorial parcial del Camp de Tarragona que –com s'ha exposat prèviament– a les



seves normes d'ordenació determina que les millores d'infraestructura i/o de gestió en el sistema ferroviari i tramviari tenen un caràcter estratègic i prioritari dins les infraestructures de mobilitat i transport.

## **2.7. El Consell Català de la Mobilitat**

El Consell Català de la Mobilitat és l'organisme d'informació i de participació de les autoritats territorials de mobilitat i les entitats representatives de les associacions d'ens locals de Catalunya, i també del conjunt dels agents econòmics, sindicals i socials que integrin la Taula Social del Transport Públic de Catalunya.

El Consell Català de la Mobilitat ha de ser informat periòdicament de les accions dutes a terme per les autoritats competents en matèria de transport públic i del finançament d'aquest, i específicament per les autoritats territorials de mobilitat.

D'acord amb l'article 10 del Decret 466/2004, de 28 de desembre, el Consell de la Mobilitat s'ha de reunir almenys dues vegades l'any i sempre que així ho determini la seva presidència o sigui sol·licitat, com a mínim, per un terç dels seus membres. Entre els membres del Consell de la Mobilitat s'inclouen –entre molts altres– els representants dels sindicats més representatius en el sector i subsectors del transport, les associacions de consumidors i usuaris, les universitats catalanes que imparteixen matèries vinculades amb la mobilitat, les entitats sense ànim de lucre vinculades amb la mobilitat o les associacions o entitats representatives de les persones amb mobilitat reduïda.

Tanmateix, el Departament de Territori i Sostenibilitat ha informat el Síndic que “l'actuació de desmantellament de la línia és una actuació del Ministeri de Foment i no ha passat pel Consell Català de Mobilitat”.

En aquest sentit, cal remarcar que una de les funcions que l'article 7 del Decret 466/2004 atribueix al Consell Català de la Mobilitat, determinades per l'article 22 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, és la d'avaluar “les accions empreses en matèria d'organització de la mobilitat de persones i mercaderies, prestant una atenció especial a les qüestions vinculades a la intermodalitat, i fer-ne el seguiment”. A més, i com s'ha exposat prèviament, el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona (aprovat per l'Acord de Govern 4/2010, de 12 de gener de 2010) recull les actuacions de “Condicionament Tren-Tramvia” en l'article 4.5 de les seves normes d'ordenació.

## **2.8. La participació ciutadana en l'urbanisme, el dret d'accés a la informació i el dret a rebre una resposta expressa de l'Administració**

El Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, determina en l'article 5 (que encapçala el capítol dedicat a l'estatut bàsic del ciutadà) que totes les persones tenen, entre d'altres, el dret a:

- Accedir a la informació de què disposin les administracions públiques sobre l'ordenació del territori, l'ordenació urbanística i la seva avaluació ambiental, així com obtenir còpia o certificació de les disposicions o actes administratius adoptats, en els termes que disposa la seva legislació reguladora.
- Participar efectivament en els procediments d'elaboració i aprovació de qualssevol instruments d'ordenació del territori o d'ordenació i execució urbanístiques i de la seva avaluació ambiental mitjançant la formulació d'al·legacions, observacions, propostes, reclamacions i queixes, i obtenir de l'Administració una resposta motivada.
- Exercir l'acció pública per fer respectar les determinacions de l'ordenació territorial i urbanística, així com les decisions resultants dels procediments d'avaluació ambiental dels instruments que les contenen i dels projectes per a la seva execució, en els termes que disposa la seva legislació reguladora.

Aquesta regulació es veu completada pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (articles 8 i 11), la legislació de transparència i accés a la informació (Llei estatal 19/2013, de 9 de desembre, i Llei 19/2014, de 29 de desembre) i la legislació de procediment administratiu (Llei estatal 39/2015, d'1 d'octubre, i Llei 26/2010, de 3 d'agost).

#### **4. RESOLUCIÓ**

En conseqüència amb el que s'ha indicat, i d'acord amb la informació de què es disposa, el Síndic s'adreça al Defensor del Poble i al Ministeri de Foment amb relació al compliment dels articles 4.3 i 11 de la Llei estatal 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Així mateix, el Síndic adreça a les diverses administracions implicades els recordatoris, legals, suggeriments i recomanacions següents relatius a la línia Port Aventura – Salou – Cambrils – Mont-roig del Camp – l'Hospitalet de l'Infant i el seu condicionament com a tren-tramvia, i demana que l'informin de les decisions adoptades sobre aquesta qüestió.

##### **3.1. Departament de Territori i Sostenibilitat**

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha de defensar davant del Ministeri de Foment –conjuntament amb els municipis afectats– el projecte de condicionament tren-tramvia de la línia ferroviària actual, tot habilitant els estudis, els projectes i els recursos administratius i econòmics que siguin necessaris.

D'acord amb això, el Síndic proposa que el Departament:

1. Valori la decisió d'instar l'expedient de traspàs de la línia Port Aventura – Salou – Cambrils – Mont-roig del Camp – l'Hospitalet de l'Infant (article 4.3 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari).

2. Convoqui una reunió del Consell Català de la Mobilitat per avaluar el desmantellament de la línia Port Aventura – Salou – Cambrils – Mont-roig del Camp – l'Hospitalet de l'Infant, i també les seves conseqüències en la mobilitat i les alternatives possibles, i el seu condicionament com a tren-tramvia (Decret 466/2004, de 28 de desembre, del Consell de la Mobilitat).
3. Determini, abans del seu establiment i d'acord amb els ajuntaments afectats i l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, les condicions d'integració del sistema tramviari, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió del sistema viari, per mitjà d'un pla especial urbanístic del sistema tramviari (article 39 de la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària).

Igualment, el Síndic recorda que el Departament ha de:

4. Promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda (article 48 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya).
5. Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu (Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat).
6. Adoptar mesures en matèria de transports i mobilitat encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic).
7. Complir les determinacions i les disposicions que estableix el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, especialment les millores d'infraestructura i/o de gestió en el sistema ferroviari i tramviari, que –com remarca el mateix Pla– tenen un caràcter estratègic i prioritari dins les infraestructures de mobilitat i transport (Acord de Govern 4/2010, de 12 de gener de 2010).
8. Establir programes d'ajuda per fomentar els processos d'adequació del planejament urbanístic al planejament territorial i adoptar mesures per promoure de manera específica les adaptacions que siguin més necessàries pel grau de desajustament entre les determinacions del planejament urbanístic vigent i les propostes del Pla territorial (Acord de Govern 4/2010, de 12 de gener de 2010).
9. Garantir els drets de les persones a la informació i la participació amb relació als instruments d'ordenació territorial i urbanística relatius a la línia Port Aventura – Salou – Cambrils – Mont-roig del Camp – l'Hospitalet de l'Infant i el seu condicionament com a tren-tramvia.

### **3.2. Ajuntaments de Cambrils i Salou**

Els ajuntaments de Cambrils i Salou han de defensar davant del Ministeri de Foment – conjuntament amb el Departament de Territori i Sostenibilitat– el projecte de condicionament tren-tramvia de l'actual línia ferroviària.

D'acord amb això, el Síndic recorda que els municipis han de:

1. Promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda (article 48 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya).
2. Planificar la la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu (Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat).
3. Adoptar mesures en matèria de transports i mobilitat encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic).
4. Complir les determinacions i les disposicions que estableix el Pla territorial Parcial del Camp de Tarragona (Acord de Govern 4/2010, de 12 de gener de 2010).
5. Participar en la determinació, abans del seu establiment i juntament amb el Departament de Territori i Sostenibilitat i l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, de les condicions d'integració del sistema tramviari, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió del sistema viari, per mitjà d'un pla especial urbanístic del sistema tramviari (article 39 de la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària).
6. Sol·licitar un informe del Programa de planejament territorial, un cop aprovats inicialment els plans urbanístics d'iniciativa municipal (Acord de Govern 4/2010, de 12 de gener de 2010).
7. Garantir els drets de les persones a la informació i la participació amb relació als instruments d'ordenació territorial i urbanística relatius a la línia Port Aventura – Salou – Cambrils – Mont-roig del Camp – l'Hospitalet de l'Infant i el seu condicionament com a tren-tramvia.

### **3.3. Consideració final**

El Síndic recorda que cal potenciar el transport públic, especialment si es té present que malauradament ja es palesen els efectes del canvi climàtic en la vida quotidiana; canvi climàtic que només neguen aquells que en treuen benefici econòmic .

En aquest sentit, cal impulsar el transport públic que sigui més sostenible i que provoqui menys emissions contaminants a l'atmosfera, alhora que optimitzi les opcions de mobilitat de les persones.

El Síndic remarca la importància d'aquests principis, i també el fet que el desmantellament d'una infraestructura que podria ser reutilitzada per garantir la mobilitat amb el mínim d'efecte negatiu per al medi ambient vulneraria el dret a la mobilitat de les persones que avui requereixen el transport públic per a la seva vida quotidiana (laboral, d'estudi, d'oci, etc), però també tenint present les generacions futures.

En aquest sentit, els ajuntaments de Cambrils i Salou han de tenir present que no és el mateix una línia ferroviària convencional que creua la població que l'adequació d'aquesta línia a un sistema de tramvia que, per definició, és un mitjà de transport que conviu perfectament amb el medi urbà i que s'ajusta a criteris de sostenibilitat.

És per això que el Síndic insta el Govern de la Generalitat de Catalunya i el Govern de l'Estat perquè, conjuntament, cerquin la millor solució tècnica per convertir l'actual línia ferroviària en una infraestructura de transport públic intermunicipal (tren-tramvia). Aquest assumpte hauria de figurar entre els temes prioritaris en l'agenda que s'ha de tractar entre ambdós governs.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a horizontal line extending to the right.

Rafael Ribó  
Síndic

Barcelona, 12 de juny de 2018

### **Proposta de resolució sobre l'impuls del projecte de tren tramvia al Camp de Tarragona**

250-00087/12

PRESENTACIÓ: GP CATECP

Reg. 1789 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 23.03.2018

A la Mesa del Parlament

Elisenda Alamany Gutiérrez, portaveu, David Cid Colomer, diputat, Yolanda López Fernández, diputada del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució sobre l'impuls del projecte del Tren-Tamvia al Camp de Tarragona, per tal que sigui substanciada davant la comissió corresponent, amb el text següent:

Exposició de motius

A mitjans del 2018 està previst inaugurar la variant amb doble via del Corredor Mediterrani que permetria substituir la última via única existent entre Barcelona i València. Aquesta nova variant allunyada dels nuclis urbans afavorirà el transport de mercaderies i de passatgers de llarg recorregut, però no millorarà el transport de rodalies, degut a la pèrdua de les importants estacions centrals de Salou i Cambrils.

La nova variant estrenarà una nova estació a l'Hospitalet de l'Infant a 1km de l'actual i una nova estació a Cambrils Nord, al costat de l'autopista i a 2km de l'actual. Salou es quedaria sense estació, només amb la de Port d'Aventura al seu terme municipal, a 2 km del centre. Mont-Roig del Camp també es quedaria sense estació.

La nova variant provocaria per tant el desmantellament integral del sistema ferroviari actual entre les estacions de Port Aventura, Salou, Cambrils, Mont-roig del Camp i l'Hospitalet de l'Infant provocant, per tant, una suspensió definitiva del servei de rodalies. Aquest desmantellament ha estat reconegut recentment per part del Ministeri de Foment a preguntes d'En Comú Podem. A Catalunya no existeixen fins ara precedents d'Ajuntaments que hagin sol·licitat el desmantellament ferroviari integral en comptes de reclamar una integració urbanística d'aquest servei públic.

En cas que es produís el desmantellament de l'actual via, desapareixerien les estacions urbanes de Salou i Cambrils que transporten anualment més de 675.000 viatgers. L'estació de Salou ha estat, malgrat del servei deficient, una de les 20 estacions regionals més utilitzades a l'Estat espanyol. El desmantellament provocaria greus efectes sobre els i les usuàries del transport públic, allunyat enormement les estacions de Salou i Cambrils dels nuclis urbans, provocant la pèrdua de connexió ferroviària entre Cambrils i Salou i dels centres d'aquestes localitats amb Tarragona i Port Aventura i convertint l'estació de Port Aventura en un cul de sac.

Des de les entitats en defensa del transport públic en el Camp de Tarragona s'ha defensat des de fa temps fer compatible el bo servei de transport públic i l'eliminació de barreres arquitectòniques la reconversió d'aquest tram en un tren-tramvia permetent la permeabilitat urbana, noves estacions i la intensificació de l'ús del transport públic.

La Generalitat ha donat el seu vistiplau a aquesta proposta a través de diferents documents oficials, estudis i projectes, com el Pla Territorial del Camp de Tarragona. Alhora, considerem que el desmantellament ferroviari incompleix la llei catalana de mobilitat i el Consell Català de la Mobilitat no n'ha estat informat dels canvis en el corredor mediterrani.

Malgrat els Ajuntaments de Salou i Cambrils manifesten el seu suport formal al Tren-Tramvia, però, la viabilitat d'aquest transport públic quedarà fortament condicionada per la política de desmantellament integral de les vies implicant una trivialització progressiva del servei i doblant el preu de la infraestructura.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem presenta la següent:

#### Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya Insta al Govern de la Generalitat a:

1. Reclamar el traspàs de la línia ferroviària Port Aventura-Cambrils al Ministeri de Foment per poder impulsar l'acondicionament a Tren-Tramvia.

2. Publicar l'estudi «Nou Tren-Tramvia del Camp de Tarragona». Tram Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona amb clau EP-TX-162224 encarregat el 3 maig de 2016.

3. Convocar el Consell Català de Mobilitat davant la importància d'aquestes modificacions ferroviàries.

4. Concretar l'operatiu de mobilitat en coordinació amb les administracions locals en el moment que es posi en servei la variant del corredor del Mediterrani entre Vandellòs i Vilaseca.

5. A apostar de manera decidida i immediata per l'adaptació d'aquesta infraestructura ferroviària i impulsar el projecte del Tren-Tramvia al Camp de Tarragona.

**6. Promoure el manteniment del servei de rodalies mentre no es produeix la conversió en el Tren-Tramvia.**

Palau del Parlament, 13 de març de 2018

Elisenda Alamany Gutiérrez, portaveu; David Cid Colomer, Yolanda López Fernández, diputats, GP CatECP

#### ESMENES PRESENTADES

Reg. 8458 / Admissió a tràmit: Mesa de la CT, 04.07.2018

GRUP PARLAMENTARI DE JUNTS PER CATALUNYA I GRUP PARLAMENTARI REPUBLICÀ (REG. 8458)

#### Esmena 1

GP de Junts per Catalunya, GP Republicà (1)

*De modificació del punt 2*

2. *Informar* sobre l'estudi «Nou Tren-Tramvia del Camp de Tarragona». Tram Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona amb clau EP-TX-16224 encarregat el 3 maig de 2016.

#### Esmena 2

GP de Junts per Catalunya, GP Republicà (2)

*De modificació del punt 4*

4. Concretar l'operatiu de mobilitat en coordinació amb les administracions locals *per a la posada en servei de* la variant del corredor del Mediterrani entre Vandellòs i Vilaseca.

#### Esmena 3

GP de Junts per Catalunya, GP Republicà (3)

*De modificació del punt 6*

**6. Exercir les atribucions que té en relació amb el servei de rodalies mentre no es produeix la conversió en Tren-Tramvia**

**A L'EXCM. ALCALDE DE**  
**L'AJUNTAMENT DE SALOU**

**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 20, 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 promovent iniciatives de transport públic i sostenible.
- II. D'acord amb l'anterior, PTP s'ha oposat públicament en reiterades ocasions, 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, es deu a l'enorme perjudici que suposarà a l'interès general de la societat (en especial al gran nombre d'usuaris de la línia que es veuran afectats), a les polítiques en matèria d'infraestructures i mobilitat sostenible.
- III. 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** a nivell total de la línia.
  - L'estació cèntrica de Salou desapareixerà i només es mantindrà l'estació actual de Port Aventura, el que implicarà que els usuaris de la línia ferroviària de la seva localitat es veuran obligats a **desplaçar-se prop de dos quilòmetres fora del nucli urbà per tal d'accedir al servei**. Això derivarà en un increment del



temps de desplaçament, l'increment de l'ús de vehicle privat dins del propi municipi, i la pèrdua d'usuaris de la línia.

- Per altra banda, l'estació de Port Aventura quedaria posteriorment aïllada, ja que **perdrà totes les circulacions regionals de la línia R16, quedant a la pràctica el municipi de Salou sense connexió ferroviària cap al sud.**
  - Desapareixerà la connexió ferroviària entre els centres Cambrils i Salou, i d'aquestes poblacions amb Port Aventura i Tarragona, entre d'altres.
  - La desaparició de les vies i de l'estació de Salou, **dificultarà i postergarà la implementació de la nova infraestructura de tren-tramvia prevista a la població,** conduint probablement a la no realització final del projecte.
- IV. El desmantellament integral de la línia ferroviària comportarà un important retrocés del transport públic en aquesta zona, que perdrà connexions en via reservada, i no té precedent en la xarxa de Rodalies de Catalunya. És per aquest motiu que resulten ser incoherents les últimes declaracions dels Ajuntaments de Cambrils, Salou, i del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, juntament amb Tarragona i Vila-Seca. Tal i com es va fer públic el passat 19 d'abril, existeix la ferma voluntat de dur a terme un impuls en infraestructures estratègiques en el Camp de Tarragona. Tanmateix, l'estratègia actual les dificulta en partir d'un desmantellament integral i no abordar la transformació a tren-tramvia per etapes de la línia ferroviària actual.
- V. Aquesta posició no només és incoherent amb la finalitat perseguida, sinó que també implica un cost total innecessàriament elevat i l'incompliment d'acords territorials previs adoptats que obliguen a aquest Ajuntament. Tal i com aquesta organització ja assenyalat, el desmantellament de la línia, i la posterior creació d'una nova línia de tren-tramvia comportaria una **inversió inicial superior en 45 milions d'euros més** que si s'optés per la reutilització de les vies existents.
- VI. Pels motius anteriors es va formular escrit davant del Síndic de Greuges, sol·licitant la seva intervenció per valorar els efectes del desmantellament. Aquesta institució ha emès un informe oposant-se a la decisió administrativa, i resolent que la solució ha de passar, no pel desmuntatge de la línia, sinó per **la necessària adaptació i conversió de la línia de ferrocarril** en una infraestructura de transport públic alternatiu, com és el tren – tramvia.

També insisteix el Síndic de Greuges en l'obligació d'invertir de forma diligent els recursos procedents de les arques públiques. Resol en aquest sentit que el cost que s'hauria de destinar a la conversió de la línia integrada en l'entramat urbà **seria menor que el cost del desmantellament total de la infraestructura i posterior construcció d'un tramvia**. La conversió implicaria reutilitzar gran part de les infraestructures i dels elements auxiliars ja existents, mentre que el desmantellament es tradueix en una duplicitat de tasques: desmantellar per després tornar a construir.

VII. 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".

VIII. Per altra banda, el desmantellament de la línia no només suposaria una mala inversió dels recursos públics, sinó també un **incompliment de directrius d'ordenació territorial ja aprovades i de caràcter obligatori**.

En efecte, l'Ajuntament de Salou resta subjecte a complir la normativa i les decisions adoptades i aprovades pel Departament de Sostenibilitat i Territori de la Generalitat de Catalunya en matèria de mobilitat i transport públic. Així, estableix el **Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, aprovat el 10 de gener de 2010, i de caràcter vinculant**, que es procedirà a l'adaptació de la línia ferroviària actual per tal d'instal·lar una línia de Tren-Tramvia entre Cambrils i Port Aventura, davant de la desafectació ferroviària i en contraposició al desmantellament integral de la mateixa, prevista entre Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant.

Davant les últimes novetats que s'han publicat, hem d'assenyalar que l'Ajuntament de Salou té l'obligació d'intervenir de forma ajustada al plantejament territorial, 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 Pública, derivat del Principi General de Seguretat Jurídica**, i 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 l'anterior, i també per 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), els actes descrits en l'anterior paràgraf **obliguen al Consistori a prosseguir d'acord amb l'establert en el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona de 10 de gener de 2010**, essent inadmissible i contrari a Dret permetre i/o mostrar-se favorable al desmantellament de la línia.

- IX. En consideració a l'anterior, la PTP desitja ésser expressament considerada com a part interessada en tots els instruments de planejament i gestió que es puguin aprovar per l'Ajuntament, que guardin relació amb la línia ferroviària. A aquests efectes, val a dir que la Llei 27/2006, d'informació ambiental, reconeix (article 19.2 en relació a art. 2) el caràcter d'interessades i legitimades en els procediments a les persones jurídiques sense ànim de lucre dedicades a la protecció del medi ambient i relacionats. I l'article 18.1 exigeix que les Administracions públiques assegurin la participació quan es tracti de projectes d'ordenació urbana.

Per tot l'anterior,

**SOL·LICITO:**

a) Que es tingui com a **interessada i part a la PTP** en tots els procediments de planejament i gestió urbanística que s'elaborin i que directament o indirectament guardin relació amb el tractament de l'espai de la línia ferroviària Port Aventura – Salou – Cambrils al seu pas pel municipi, notificant-se a l'Associació totes les decisions que s'adoptin.

b) Que en tots els procediments esmentats es tingui en consideració l'obligatorietat de **DONAR COMPLIMENT** a les previsions del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona aprovat el 10 de gener de 2010, que exigeixen adaptar la línia ferroviària actual a l'ús com a tren – tramvia, i no el seu desmantellament.

Barcelona, 18 d'octubre de 2018



Ricard Riol Jurado  
President de l'Associació PTP

AJUNTAMENT DE SALOU  
Passeig del 30 d'Octubre 4, 43840 Salou, Tarragona

**A L'EXCM. ALCALDESSA DE**  
**L'AJUNTAMENT DE CAMBRILS**

**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 20, entresol de Barcelona (08026), atentament,

**EX POS 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 promovent iniciatives de transport públic i sostenible.
- II. D'acord amb l'anterior, PTP s'ha oposat públicament en reiterades ocasions, 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, es deu a l'enorme perjudici que suposarà a l'interès general de la societat (en especial al gran nombre d'usuaris de la línia que es veuran afectats), a les polítiques en matèria d'infraestructures i mobilitat sostenible.
- III. 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** a nivell total de la línia.
  - L'estació cèntrica de Salou desapareixerà i només es mantindrà l'estació actual de Port Aventura, el que implicarà que els usuaris de la línia ferroviària de la seva localitat es veuran obligats a **desplaçar-se prop de dos quilòmetres fora del nucli urbà per tal d'accedir al servei**. Això derivarà en un increment del

temps de desplaçament, l'increment de l'ús de vehicle privat dins del propi municipi, i la pèrdua d'usuaris de la línia.

- Desapareixerà la connexió ferroviària entre els centres Cambrils i Salou, i d'aquestes poblacions amb Port Aventura i Tarragona, entre d'altres.
- La desaparició de les vies i de l'estació actual de Cambrils, **dificultarà i postergarà la implementació de la nova infraestructura de tren-tramvia prevista a la població**, conduint probablement a la no realització final del projecte.
- Cambrils perdrà l'oportunitat de convertir-se en el punt d'enllaç entre aquest tren-tramvia i el Corredor Mediterrani ferroviari situat a la nova variant.

- IV. El desmantellament integral de la línia ferroviària comportarà un important retrocés del transport públic en aquesta zona, que perdrà connexions en via reservada, i no té precedent en la xarxa de Rodalies de Catalunya. És per aquest motiu que resulten ser incoherents les últimes declaracions dels Ajuntaments de Cambrils, Salou, i del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, juntament amb Tarragona i Vila-Seca. Tal i com es va fer públic el passat 19 d'abril, existeix la ferma voluntat de dur a terme un impuls en infraestructures estratègiques en el Camp de Tarragona. Tanmateix, l'estratègia actual les dificulta en partir d'un desmantellament integral i no abordar la transformació a tren-tramvia per etapes de la línia ferroviària actual.
- V. Aquesta posició no només és incoherent amb la finalitat perseguida, sinó que també implica un cost total innecessàriament elevat i l'incompliment d'acords territorials previs adoptats que obliguen a aquest Ajuntament. Tal i com aquesta organització ja assenyalat, el desmantellament de la línia, i la posterior creació d'una nova línia de tren-tramvia comportaria una **inversió inicial superior en 45 milions d'euros més** que si s'optés per la reutilització de les vies existents.
- VI. Pels motius anteriors es va formular escrit davant del Síndic de Greuges, sol·licitant la seva intervenció per valorar els efectes del desmantellament. Aquesta institució ha emès un informe oposant-se a la decisió administrativa, i resolent que la solució ha de passar, no pel desmuntatge de la línia, sinó per **la necessària adaptació i conversió de la línia de ferrocarril** en una infraestructura de transport públic alternatiu, com és el tren – tramvia.

També insisteix el Síndic de Greuges en l'obligació d'invertir de forma diligent els recursos procedents de les arques públiques. Resol en aquest sentit que el cost que s'hauria de destinar a la conversió de la línia integrada en l'entramat urbà **seria menor que el cost del desmantellament total de la infraestructura i posterior construcció d'un tramvia**. La conversió implicaria reutilitzar gran part de les infraestructures i dels elements auxiliars ja existents, mentre que el desmantellament es tradueix en una duplicitat de tasques: desmantellar per després tornar a construir.

VII. 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".

VIII. Per altra banda, el desmantellament de la línia no només suposaria una mala inversió dels recursos públics, sinó també un **incompliment de directrius d'ordenació territorial ja aprovades i de caràcter obligatori**.

En efecte, l'Ajuntament de Cambrils resta subjecte a complir la normativa i les decisions adoptades i aprovades pel Departament de Sostenibilitat i Territori de la Generalitat de Catalunya en matèria de mobilitat i transport públic. Així, estableix el **Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, aprovat el 10 de gener de 2010, i de caràcter vinculant**, que es procedirà a l'adaptació de la línia ferroviària actual per tal d'instal·lar una línia de Tren-Tramvia entre Cambrils i Port Aventura, davant de la desafectació ferroviària i en contraposició al desmantellament integral de la mateixa, prevista entre Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant.

Davant les últimes novetats que s'han publicat, hem d'assenyalar que l'Ajuntament de Cambrils té l'obligació d'intervenir de forma ajustada al plantejament territorial, 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 Pública, derivat del Principi General de Seguretat Jurídica**, i 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 l'anterior, i també per 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), els actes descrits en l'anterior paràgraf **obliguen al Consistori a prosseguir d'acord amb l'establert en el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona de 10 de gener de 2010**, essent inadmissible i contrari a Dret permetre i/o mostrar-se favorable al desmantellament de la línia.

- IX. En consideració a l'anterior, la PTP desitja ésser expressament considerada com a part interessada en tots els instruments de planejament i gestió que es puguin aprovar per l'Ajuntament, que guardin relació amb la línia ferroviària. A aquests efectes, val a dir que la Llei 27/2006, d'informació ambiental, reconeix (article 19.2 en relació a art. 2) el caràcter d'interessades i legitimades en els procediments a les persones jurídiques sense ànim de lucre dedicades a la protecció del medi ambient i relacionats. I l'article 18.1 exigeix que les Administracions públiques assegurin la participació quan es tracti de projectes d'ordenació urbana.



Per tot l'anterior,

**SOL·LICITO:**

a) Que es tingui com a **interessada i part a la PTP** en tots els procediments de planejament i gestió urbanística que s'elaborin i que directament o indirectament guardin relació amb el tractament de l'espai de la línia ferroviària Port Aventura – Salou – Cambrils al seu pas pel municipi, notificant-se a l'Associació totes les decisions que s'adoptin.

b) Que en tots els procediments esmentats es tingui en consideració l'obligatorietat de **DONAR COMPLIMENT** a les previsions del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona aprovat el 10 de gener de 2010, que exigeixen adaptar la línia ferroviària actual a l'ús com a tren – tramvia, i no el seu desmantellament.

Barcelona, 18 d'octubre de 2018



Ricard Riol Jurado  
President de l'Associació PTP

AJUNTAMENT DE CAMBRILS  
Plaça de l'Ajuntament 4, 43850 Cambrils, Tarragona

**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**

- 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 traspassada 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

Sr. Ricard Riol  
President  
Associació per a la Promoció del Transport Públic  
C/Industria nº 220, Entresol  
Barcelona (08026)

b?fi<>rall di;. Ctah.eiw.  
De!>art-t i.;rnton  
So.t!'l'libilit <BCfh.v. J.  
Trr:lo:las

Número: 0365/1228/2019  
Data: 29/01/2019 12:55:19

Registre de sortida

Benvolgut senyor.

En retardó amb el seu escrit de 18 d'octubre de 2018 en **que** sol·licita que l'Administració de la Generalitat, mitjanant el Departament de Territori i Sostenibilitat, insti el Ministeri de Foment per al traspas a l'Administració de la Generalitat de la línia ferroviària Cambrils-Salou-Port Aventura, us fa l'aguint que:

Com sabeu, el 20 de novembre de 2015, el Departament de Territori i Sostenibilitat va sol·licitar al Ministeri de Foment l'establiment dels mecanismes necessaris per fer possible la continuïtat del corredor ferroviari actual com a línia de tren-tramvia entre Cambrils i Port Aventura, i la reassignació dels fons previstos per al desmantellament i restitució del corredor actual a la nova configuració tramviària. Af mateix, va sol·licitar al Ministeri de Foment l'estudi conjunt dels instruments i figures operatives per implementar els possibles canvis en la titularitat o manteniment d'aquesta línia d'infraestructura, objecte de l'actuació.

Fins al moment, el Ministeri de Foment no ha donat resposta a aquest escrit i no es té coneixement que s'hagi iniciat, per part de l'òrgan competent, la tramitació de l'expedient de traspas de la línia ferroviària en els termes que preveu la Llei estatal 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

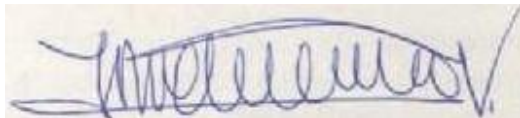
Direu-vos, af mateix, que el tractament del projecte del tren tramvia del Camp de Tarragona resta condicionat a la tramitació i aprovació de l'estudi Informatiu corresponent, tal com indica l'article 4.5, lletra g) de l'Annex del Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, aprovat definitivament per Acord GOV/4/2010, de 12 de gener. En conseqüència, no compartim els arguments que exposeu en el vostre escrit relatiu a eventuais incompliments de l'ordenament jurídic vigent.

Pet que fa al nou model de transport públic, que esdevindrà amb l'entrada en funcionament del nou corredor Vandellòs-Camp de Tarragona, el Departament de Territori i Sostenibilitat ha elaborat un document, consensuat amb l'Ajuntament de Salou i Cambrils i d'altres administracions locals del Camp de Tarragona, que recull una proposta de millora dels serveis de Rodalies de Catalunya, així com el desplegament per fases de la implantació d'un tren-tramvia al Camp de Tarragona. Aquest document ha estat exposat públicament i llurat al Govern de l'Estat.

En aquests moments, el Departament de Territori i Sostenibilitat està finalitzant la redacció de l'estudi previ d'implantació d'un tren tramvia al corredor Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona, en el marc de l'elaboració del qual s'han mantingut diverses reunions de coordinació amb els ajuntaments afectats.

Per tant, en cap cas desapareix el servei ferroviari de Rodalies de Catalunya als nuclis urbans de Cambrils i Salou, el qual es manté a la nova estació de Cambrils i l'estació de Port Aventura. D'altra banda, pel que fa al corredor costaner se substituirà per un sistema de tren tramvia que permetrà una millor integració urbana i disponibilitat d'estacions als nuclis urbans de Salou i Cambrils, complementant l'oferta de transport públic a la de Rodalies de Catalunya i millorant tant la infraestructura tant la infraestructura disponible com l'oferta de servei.

6en corcttalment,



Isidre Gavinet Valls  
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat

Barcelona, 23 de gener de 2019

## El pacte per a les infraestructures del Camp de Tarragona presentarà conjuntament el projecte al Govern de l'Estat

- El secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Isidre Gavín, s'ha reunit avui amb els representants dels ajuntaments de Tarragona, Reus, Cambrils, Vila-seca i Salou
- Els integrants del pacte acorden crear dues comissions permanents, una institucional i una altra de caràcter tècnic, per avançar en el projecte



Reunió, aquest matí, dels representants del Departament de TES i dels cinc ajuntaments.

El secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Isidre Gavín, i els representants dels ajuntaments de Tarragona, Reus, Cambrils, Vila-seca i Salou han acordat aquest matí presentar conjuntament el projecte per impulsar les infraestructures estratègiques del Camp de Tarragona al Govern de l'Estat.

Segons Gavín, **“hem refermat al 100%”** el pacte territorial per impulsar les infraestructures estratègiques del Camp de Tarragona assolit l'abril d'enguany i

**“hem decidit crear una agenda compartida i actuar de forma conjunta”.** Així, **“enviarem al Govern de l'Estat l'acord, tal com el tenim establert, amb la seva ratificació a la reunió d'avui, i demanarem hora per exposar conjuntament tot aquest projecte”** als responsables ministerials, ha avançat el secretari.

A més, s'ha acordat crear dues comissions de seguiment de l'estat del projecte, una de caire institucional, amb representants tant del Departament de TES com dels cinc ajuntaments implicats, i una altra tècnica.

**“Estem molt satisfets de la reunió d'avui”**, ha valorat Gavín, perquè **“significa l'inici del treball executiu de tot aquest projecte”**, condicionat a que **“es posi en marxa el servei d'alta velocitat i Adif retiri les vies obsoletes”**.

### **Un projecte multimodal**

L'entrada en servei de la doble via entre Vandellòs i Tarragona ha de permetre millorar els serveis ferroviaris actuals i impulsar noves infraestructures que dotin el territori de millor connectivitat amb els principals pols d'activitat econòmica.

L'acord territorial assolit el mes d'abril inclou la remodelació dels trens regionals, amb millors freqüències, més ràpides i millor cadenciades. També es crearà una nova línia R17 que connectarà l'estació de Salou/Port Aventura i Barcelona amb quatre freqüències al dia. Aquesta nova línia exigirà una actuació d'ampliació i millora de l'estació de Salou/Port Aventura. Les rodalies territorials es reforçaran.

### **Millora de l'accessibilitat a l'aeroport de Reus**

La nova connexió Vila-seca – Perafort amb la línia d'alta velocitat i la futura Estació Intermodal permetran implementar nous serveis per arribar més ràpidament a Barcelona. Els trens regionals provinents de les Terres de l'Ebre i de Tarragona utilitzaran la línia d'alta velocitat. A més, aquesta estació haurà de ser la porta d'entrada a l'aeroport de Reus, ja que permetrà arribar a Barcelona amb un temps a l'entorn dels 40 minuts. D'aquesta manera la instal·lació aeroportuària podrà assumir el paper de complementària respecte l'aeroport de Barcelona, d'acord amb els estudis realitzats en el marc del Pla Estratègic de l'Aviació a Catalunya.

Els cinc ajuntaments i la Generalitat també estan d'acord en impulsar una nova connexió ferroviària al nord de Tarragona, que aprofiti l'alta velocitat i que permeti connectar aquest àmbit amb Barcelona en 40 minuts. Per assolir aquest objectiu caldrà construir un nou corredor de connexió entre la línia convencional i la línia d'alta velocitat al nord de la ciutat.

## **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, juntament amb les variants de Roda, Reus i Vila-seca, i el nou accés al port.

I per fer arribar les millores dels serveis ferroviaris al conjunt del territori és imprescindible reforçar els serveis de transport públic per carretera a través de noves connexions des de Reus, Tarragona i els nuclis més turístics de la Costa Daurada amb l'estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona i amb l'aeroport de Reus. El passat setembre es van posar en marxa els busos llançadora des de Reus i Tarragona fins a l'estació d'alta velocitat.

**14 de desembre de 2018**



# Damià Calvet: 'Ferrocarrils de la Generalitat gestionará el TramCamp'

El Govern defiende que «definitivamente» ha llegado el momento de trabajar de forma conjunta para impulsar un sistema tranviario

NÚRIA RIU

9 de Diciembre de 2018 - 22:33 hs



El conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, en la sede de la Delegació del Govern en Tarragona. FOTO: pere ferré

Damià Calvet i Valera (Vilanova i la Geltrú, 1968) es el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. El pasado miércoles atendió a la entrevista del Diari, antes de reunirse con la Taula del Siurana- Riudecanyes.

(...)

## ¿La Generalitat gestionará a través de FGC el nuevo servicio tranviario?

Sí, éste y otros. Tenemos la experiencia y la capacidad. Me comprometí a convocar una cumbre para definir una hoja de ruta sobre cómo debemos actuar con el tren-tram del Camp de Tarragona. **Y esto pasa primero por cumplir la declaración de impacto ambiental, con la entrada en funcionamiento de la doble plataforma, lo que significa que se desmantelen las vías.** En segundo lugar, Cambrils y Salou deben poder cumplir su anhelo y disponer de



una ciudad más ordenada. Y, finalmente, debemos cumplir el acuerdo ferroviario del Camp de Tarragona, para disponer de un servicio más eficiente. Todo esto debemos poder ponerlo en una única hoja. Lo ideal es que el desmantelamiento se acompañe con la instalación del tren-tram.

### **¿Una reconversión de la infraestructura?**

Sí. Esto sería lo ideal. Como Govern de la Generalitat queremos pivotar a todos los implicados alrededor de una misma hoja de ruta. Necesitamos un plan urbanístico, ya que no puede pasar una cosa diferente en Cambrils que en Salou. Y debemos poder acompañar los diferentes pasos para que no perdamos ni un día.

### **Adif ya está trabajando en el proyecto para eliminar esta barrera. ¿Qué ha hecho la Generalitat?**

Adif se ha comprometido con muchas cosas pero ni siquiera sabemos cuándo entrará en servicio la nueva vía. En la Generalitat tenemos muy claro el concepto de este tren-tram. Tenemos estudios previos y FGC tiene encargado actualizarlos para que pueda convertirse en un estudio informativo. Lo esencial es esta hoja de ruta única con la Generalitat, los municipios, Adif, como gestor de la infraestructura, y Renfe, como empresa que presta el servicio.

### **¿Es osado hablar de un calendario?**

Lo es ya que debemos respetar la velocidad de todas las partes. Pero seremos exigentes. Este diciembre iniciaremos las reuniones.

### **¿Definitivamente es el momento del TramCamp?**

Sí.

(...)



## Tarragona

Ricard Riol, Presidente de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

# «NO HAY CULTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CAMP DE TARRAGONA»

### 1 Entrevista

La entidad defiende que no hay que desmantelar las vías de la costa cuando entre en funcionamiento la nueva variante, y que debería hacerse una transformación progresiva para el tranvía

NÚRIA RIU  
TARRAGONA

Ricard Riol (Tarragona, 1982) preside desde el año 2007 la Associació per a la Promoció del Transport Públic, una entidad sin ánimo de lucro que desde 1993 trabaja de forma continuada para conseguir una movilidad más sostenible. La entidad combina el activismo en la defensa del transporte público con la elaboración de propuestas técnicas, que afectan a problemáticas concretas.

En los últimos años, la asociación ha incrementado su impacto sobre la opinión pública y ha ejercido un papel destacado en la defensa del no desmantelamiento de la línea de la costa a partir de la entrada en funcionamiento de la variante del Corredor del Mediterrani.

**El conseller de Territori i Infraestructures de la Generalitat de Catalunya (FGC) quiere liderar la transformación de la vía de la costa en tranvía, ¿cómo ve usted esto?**

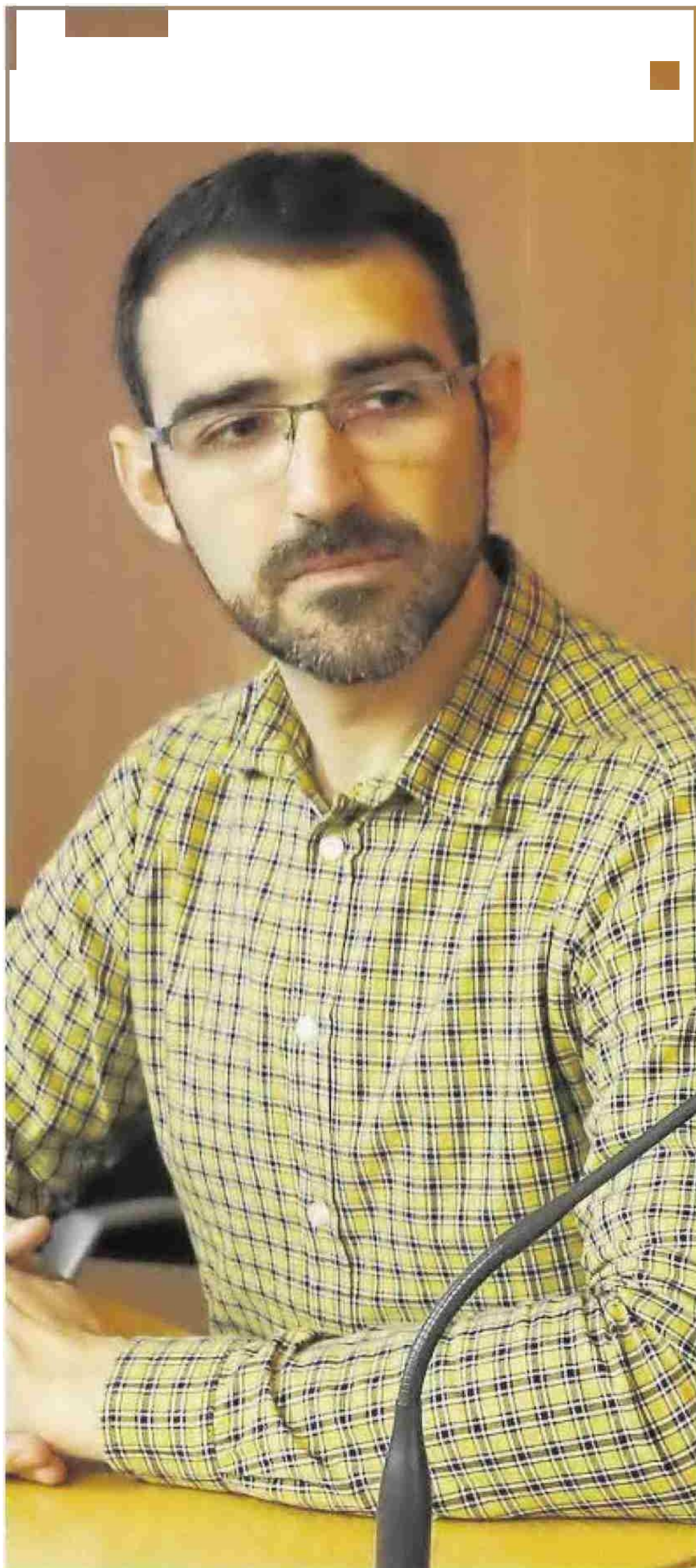
Si lo que hacen es una transformación, siguiendo el ejemplo de Ferrocarrils històrics, lo vemos bien. Lo que no vemos bien es que se desmantele la vía a la espera que, dentro de unos años, vengan con un puñado de millones para construirlo de nuevo, porque esto no se lo cree nadie.

**¿Si la vía se desmantela no se recuperará?**

No, los intereses que hay para levantar la vía no son para hacer un tranvía más bonito sino para construir un aparcamiento subterráneo y construir pisos.

**¿Intereses de quién?**

De promotor es inmobiliarios y del Ayuntamiento. Si el interés fuera para mantener un servicio de transporte público necesario, la vía no se desmantelaría, sino que se transformarla. Si quieren quitarla es para construir un aparcamiento subterráneo y tirar adelante una actuación urbanística.



El presidente de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) Ricard Riol. FOTO: PERE FERRÉ



«No hay ningún alcalde de Catalunya que haya solicitado suspender un servicio de cercanías, como está pasando en la costa»

«Decirle cercanías a un servicio que va cinco veces al día, cuando debería ser una línea de cercanías cada media hora, es engañar a la gente»

«Tarragona es el territorio peor planificado de Catalunya, con una falta de conciencia brutal de las necesidades de los usuarios»

**¿Por qué cree que los alcaldes quieren que desaparezca la vía?**

No están valorando la movilidad sostenible sino cuestiones urbanísticas y las infraestructuras del coche. No hay ningún alcalde de Catalunya que haya solicitado suspender un servicio de cercanías.

**¿Sin embargo, también hay muy pocos municipios de Catalunya en los que la vía divide su núcleo urbano de esta forma.**

El Maresme. No es más grave la situación de Salou que la de cualquier municipio entre Saut Adó de Besos y Mataró. En este país nos hemos acostumbrado a decir que el ferrocarril es una barrera y no un servicio, mientras en otras partes el tren se ve como lo que es, un transporte vertebrador de un territorio y de una sociedad.

Salou no tiene una situación extrema. Hay unos trenes que no deben pasar por allí y una vía muy mejorable pero la situación no es de extrema gravedad. Sin los Euromed y las mercancías, qué problema supone un tren de cercanías cada media hora. Defendemos la transformación de la vía. Estamos de acuerdo en que no debe dejarse tal y como está. Lo que pasa es que la llan abandonada.

**La Generalitat también habla de una transformación, ¿no tiene la sensación de que están hablando de lo mismo?**

No, no estamos hablando de lo mismo. Es definitorio de lo que pasará. Desmantelar significa sacar el tren y no volveremos a ver nada. Básicamente porque la Generalitat no tiene un duro.

**¿No hay voluntad para la transformación?**

Hay declaraciones políticas pero no hay presupuesto ni un proyecto constructivo.

**¿Entonces?**

Que no nos lo creemos. La Generalitat de Catalunya tiene atascada la línea 9 desde hace más de diez años. Si se ha avanzado es porque el Ayuntamiento de Barcelona ha puesto dinero. La situación inversora de la administración autonómica es pésima, con peajes a la sombra que hipotecan cualquier nueva inversión. ¿De dónde sacarán el dinero para el TramCamp? ¿Debemos creernos que la Generalitat prefiere un tranvía nuevo de trínca en lugar de condicionar una vía, que es más económico?

**¿Lo dan por perdido y creen que se seguirá adelante con la declaración de impacto ambiental, que obliga al desmantelamiento de la vía desde Vandebès a PortAventura, pese a que el SNM de Greuges les dio la razón?**

No, porque algún día entrarán en razón. La vía aún no está desmantelada y hay demasiadas incógnitas aún sobre la red tarraconense.



No tenemos fe en la hoja de ruta de desmantelar para construir. En cambio sí la tenemos en el hecho de que pueda haber algún cambio en la planificación. Construir un tranvía cuando tienes una traza ferroviaria es tan fácil como ir adaptando tramos y comprar el material móvil. Puedes ir haciéndolo poco a poco, pero arrancar de cero costará mucho. Hay miles de personas afectadas.

**¿Por qué estos miles de usuarios no se han movilizad y apenas han mostrado su malestar?**

Porque no hay una cultura de transporte público en el Camp de Tarragona.

**¿Esta falta de interés cree que tan solo afecta al Camp de Tarragona o es un problema generalizado de país?**

Esto en Barcelona sería impensable. Si un alcalde estuviera pro-

moviendo la desaparición de una vía de cercanías en el núcleo urbano, tendría una plataforma ciudadana montándole una manifestación cada semana. A nadie se le pasa por la cabeza algo así.

**En cambio aquí no ha pasado nada de todo esto.**

Aquí se toman las decisiones priorizando la movilidad en coche, que es lo que se está haciendo en el Camp de Tarragona, en cada nuevo paso ferroviario que se ha dado desde los años 90. Estaciones periféricas a las que hay que ir en coche. No se está planificando para dejar de depender del vehículo privado. Uno de los motivos por los que quiere sacarse el tren de Salou es para construir un parking.

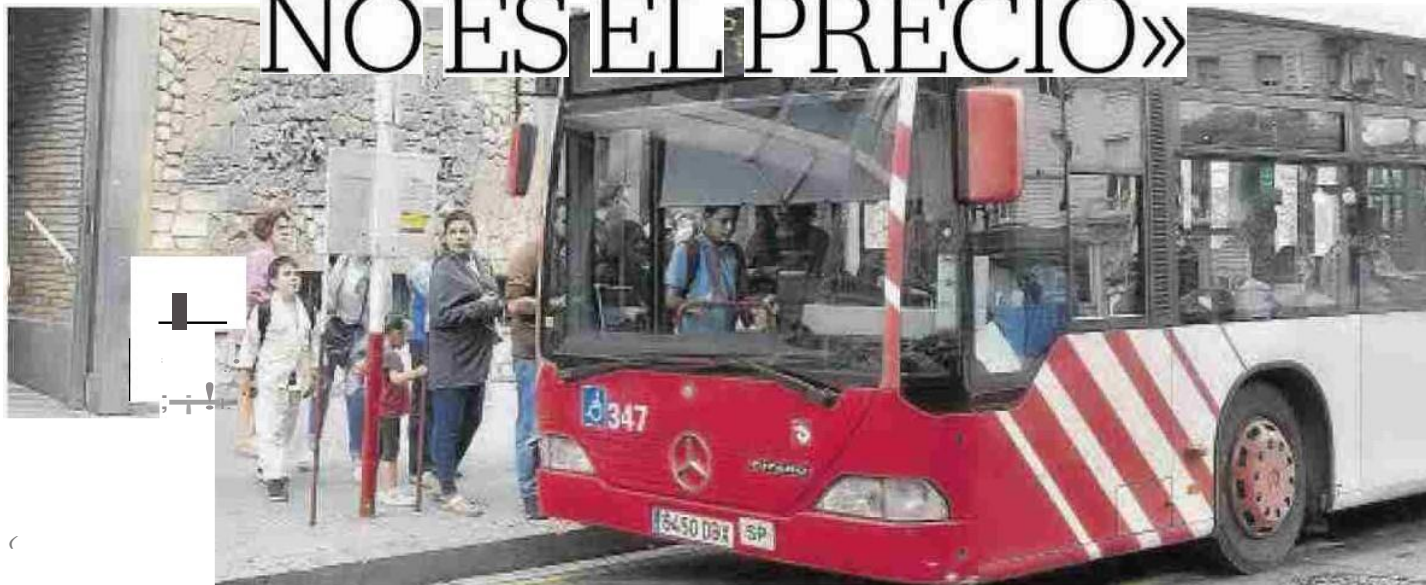
**¿Es un problema de la gente del Camp de Tarragona o de que los servicios no se adaptan?**

Es un pez que se muerde la cola o el huevo y la gallina, y aquí entraríamos en el eterno debate de qué es lo primero. Pero lo que es cierto es que muchos ciudadanos no se movilizan porque no lo saben. Cuando la afectación sea irreversible y lo experimenten en sus propias carnes se darán cuenta, como ya pasó cuando Tarragona perdió los trenes hacia el norte de la península.

**De repente los trenes de larga distancia ya no paraban en Tarragona ciudad sino en Camp de Tarragona.**

La gente se enteró en la taquilla, cuando les dijeron que tenían que coger un taxi o un autobús para ir a Perafaric y allí coger el tren hacia Bilbao, Zaragoza o Madrid. Y aquí pasará lo mismo, porque la gente no se informa y los políticos juegan con el desconocimiento, a pesar de que hay muchas personas afectadas. La red de cercanías de Tarragona está tan mal hecha que no ha generado una demanda.

## «EL PROBLEMA DEL BU S NO ES EL PRECIO»



**Primeros pasos para la gratuidad del autobús.** FOTO: ALFREDO GONZALEZ N.RIU

TARRAGONA

Ricard Riol habla de la medida que debe llevar a la gratuidad del autobús en Tarragona en la semana en la que ha entrado en vigor la reducción del 25% en las tarifas.

**La ciudad de Tarragona ha dado el primer paso para la gratuidad del autobús municipal.**

Vaticinemos que no será una revolución. Si la gente no utiliza el transporte público es porque no tiene una oferta rápida y frecuente.

**¿Cree que la gratuidad en el servicio servirá para aumentar los usuarios?**

La principal medida para incrementar los usuarios es más servicio y frecuencias. Ir a dónde quiere ir la gente. Potenciar líneas en vías reservadas, tranvías, intercambiadores... El autobús ya es más barato que el coche. El problema del transporte público es cuando tienes que esperar más de veinte minutos o cuando los trenes paran en el quinto pinto, no el precio. Pensar que bajará la congestión de Tarragona o que nos moveremos todos mejor por el simple hecho de hacerlo gratis está sobrevalorado.

**¿Es una medida populista?**

No me gusta utilizar estos términos porque todo puede ser populista, pero sí que es cierto que a la gente no le gusta pagar y puede ser un gancho fácil electoral. No creemos que sea

que sume, es que pasa a través de usuarios.

Tarragona necesita tener una estación intermodal de verdad para ir en las cercanías a Calafell o a la estación del Corredor del Mediterráneo o hacia Salou con el tranvía. Será un buen banco de pruebas y a ver cómo se asegura que se cubrirá el déficit, porque lo que puede pasar es que se genere deuda y no pueda pagarse la mejora de frecuencias que necesita la demanda.

**Implica replantearse todo el servicio.**

Creemos que la remodelación de la red, con el intercambiador de Battestini, permitirá que tengamos un autobús cada 20, 15 o 10 minutos, en función del corredor. Con el sistema actual de líneas de la EMT debes crear muchas líneas distintas y las frecuencias no son buenas.



**«Pensar que bajará la congestión de Tarragona o que nos moveremos todos mejor por el simple hecho de hacerlo gratis está sobrevalorado»**

**¿La recentralización permitirá una mejora de cara a los**

**usuarios?**

Sí, a pesar de que en algunos desplazamientos estás forzando un transbordo, si los autobuses están bien coordinados, no tendrá que esperarse tanto en las paradas periféricas. Se genera un efecto metro.

**¿La empresa de transporte optimiza mejor sus recursos?**

El coste es el mismo, pero llegas a más usuarios, porque la idea es no sacar vehículos, sino sacarles más rendimiento. Con el sistema actual lo que pasa es que pueden ir tres de encadenados, porque tienen un corredor común, y después la espera es muy grande. Es clave fijarse un tiempo máximo de espera y que la gente sepa que en cada hora pasa en los mismos minutos. Esto es muy positivo porque se crea un hábito nemotécnico, independientemente de la hora en que lo cojas.

**¿Incrementas el flujo de viajeros?**

En una ciudad como Tarragona, que tiene los núcleos tan separados, si coordinamos los horarios de Llevant, Ponent, Sant Pere i Sant Pau y Sant Salvador con la Imperial Tarraco, y después también con la Part Alta y la Part Baixa, puede generarse un flujo espectacular cada veinte minutos. Un ejemplo es el Metro de Barcelona. Todas las líneas confluyen en la Plaça Catalunya a la hora en punto, a las veinte y a las cuarenta

**¿Cómo puede generarse esta demanda?**

Con servicios. La RT2 es lamentable. Decirle cercanías a un servicio que va cinco veces al día, cuando deberíamos estar hablando de un tren cada media hora, como mucho, es engañar a la gente. Las cercanías de Tarragona son una tomadura de pelo. No están bien encajadas en el horario, circulan detrás de los trenes regionales...

**La demanda principal es la conexión con Barcelona y, con el paso del tiempo, el servicio tampoco ha mejorado.**

Es otra demostración de cómo se ha invertido en Tarragona. Por qué nadie ha defendido un tren rápido. Quizás se ha hecho pero de forma poco efectiva y cada ayuntamiento por su cuenta. La idea que hemos defendido de un tren Sants-Tarragona centro-Corredor del Mediterráneo no la comparte todo el mundo. Reus, está por

la estación mal denominada central intermodal del aeropuerto, que no es ni central, ni intermodal ni va al aeropuerto; Tarragona un día defiende la conexión del norte y el otro no; y Salou pide una terminal de alta velocidad en PortAventura, surrealismo. Cuatro estaciones en un radio de diez kilómetros.

**¿Tiene alguna lógica?**

No.

**¿La estación intermodal debe construirse?**

No. Considero que no debería construirse tal y como está planteada sino que debería hacerse verdaderamente intermodal, lo que significa ponerla en el cruce con la línea Reus-Tarragona, no a dos kilómetros del aeropuerto, que tampoco podrás ir andando. Estamos hablando de una segunda estación excéntrica. Si un tren sale de Valencia y para en Castelló, qué interés tendrá Renfe en parar dos veces en Tarragona en medio del campo. ¿Quién planifica esto? Debe poder llegarse desde los centros urbanos en un tren de cercanías que funcione.

**¿Qué pasa con Tarragona ciudad?**

Perderá todos los servicios rápidos, con las mercancías por la vía convencional. Es el territorio peor planificado de Catalunya, con una falta de criterio para el transporte público brutal y una falta de conciencia de las necesidades de los usuarios. Se nota que lo hace gente que no tiene idea, ni utiliza el transporte público.

**¿A qué lo atribuye?**

A la falta de liderazgo o de humildad de todos, de saber ceder competencias a un ente coordinador superior. Cuando se creó el área metropolitana de Barcelona no fue nada fácil ni obvio, porque estamos hablando de ayuntamientos que cedieron competencias.