

## Un año sin tren en las estaciones urbanas de Salou y Cambrils



*Un año después del cese del servicio, 675.000 usuarios han tenido que pasar al transporte por carretera y no se ha avanzado ni en la integración urbana de la traza ni en el proyecto de tranvía.*

*Se hace patente el grave error que supuso la eliminación de un servicio de transporte público electrificado y con una demanda más que suficiente para hacerlo socialmente rentable. Resulta incomprensible que la Generalitat, como administración supuestamente comprometida en la lucha cuenta el cambio climático, permitiera esta eliminación.*

*Desde la PTP advertimos que mantener un servicio ferroviario local mientras se planificaba la tranviarización era la mejor garantía contra la degradación del espacio y permitía atenuar desde el primer día el efecto barrera.*

Hoy hace un año circuló el último tren en el tramo Puerto Aventura - Salou - Cambrils. Un año después de la eliminación del servicio, el panorama es desolador. Como era de prever, la estación de Port Aventura (alejada del centro urbano y en fondo de saco, lo que dificulta la prestación de un servicio frecuente con cargas de pasaje aceptables) ha sido incapaz de retener a los usuarios de las antiguas estaciones, que han optado entre pasarse al vehículo privado o utilizar la estación de Vila-seca, mejor situada y con mayor frecuencia de trenes. La bajada de pasajeros en la R16 compromete el mantenimiento de la frecuencia en esta línea, e imposibilita su incremento. El autobús de enlace que debía suplir el servicio de tren resulta

disuasorio, ya que alarga en más de 20 minutos un trayecto que antes se hacía en 3 minutos ([Salou-Estacio tren PortAventura \(servicio lanzadera RENFE\) a partir 14.09.20.pdf](#)).

Al mismo tiempo, no se ha avanzado ni un milímetro en la integración urbana de la antigua vía, más allá de la eliminación de las barreras de los pasos a nivel (que también pudieron ser eliminadas mediante semaforización si el tramo se hubiera reservado únicamente para servicio local). Al contrario, el espacio se degrada rápidamente, tal como diversas quejas vecinales ya han puesto de manifiesto. Se va haciendo realidad lo que advertimos en un comunicado hace un año: "algunos tramos la vía actual se pueden convertir en una madriguera de suciedad y vertidos incontrolados, mientras que otros servirán de aparcamientos más o menos regulados para los vehículos privados. "

Al mismo tiempo, avanza muy lentamente el proyecto del Tramcamp, que se utilizó como justificación del cierre. Tal como advertimos, es mucho más difícil implantar un servicio ferroviario que transformarlo, y el plazo de cuatro años que se dio en su día es ahora ya totalmente irrealizable. Al mismo tiempo, el proyecto de la nueva estación de Port Aventura, un capricho absolutamente inútil por su escasa demanda y situación en callejón sin salida, y que costará más que la adquisición de tres tranvías completos por la línea, no contempla el espacio necesario para el Tramcamp y compromete seriamente su realización. Su nueva formulación excluye la llegada a las poblaciones de Tarragona y reos, que podrían darle carga, y compromete su viabilidad.

La Generalidad de Cataluña, como administración competente en materia de transporte público interurbano, debería valorar el daño causado a la movilidad sostenible del Camp de Tarragona y actuar decididamente para revertirlos en la medida de lo posible. Mantener la política de seguidismo de unas determinadas autoridades locales incompetentes en infraestructuras ferroviarias significa abdicar de la capacidad de acción de un gobierno que debería actuar para todo el país, y convierte su discurso de compromiso en la lucha contra el cambio climático en pura retórica vacía de todo contenido.