

Barcelona, 18 de enero de 2024

Cuatro años sin tren en el tramo Port Aventura - Cambrils - Vandellòs



El emplazamiento fuera del casco urbano de las nuevas estaciones ha provocado un perjuicio significativo para las personas usuarias del tren

La modificación también ha supuesto un perjuicio por la línea R16, la línea de Tortosa y que antes pasaba por el centro de Salou y Cambrils, que ha visto disminuido en un 40% su demanda

La actitud del Ayuntamiento de Salou ante el TramCamp resulta incomprensible, puesto que llega a amenazar con acciones judiciales argumentando que considera este proyecto como una barrera urbana

Hace cuatro años, un cambio significativamente negativo marcó la movilidad en el Camp de Tarragona después de la última circulación del servicio ferroviario en el tramo Port Aventura - Salou - Cambrils. Con este cambio, **han perdido este servicio y han tenido que buscar alternativas** las cerca de **675.000 personas usuarias que se registraron en los últimos años en las estaciones céntricas de Salou y Cambrils.**

Actualmente, las personas usuarias que deben utilizar el servicio en Salou y Cambrils se ven obligadas a hacerlo en la nueva estación de Cambrils (a 30 minutos a pie del centro), en Port Aventura (25 minutos a pie desde el centro de Salou) o a ir hasta Vila-seca. Esta nueva situación implica que las personas residentes de Salou y de Cambrils **hayan visto aumentado sustancialmente el tiempo de viaje**, ya que es necesario un desplazamiento de más distancia para llegar o marcharse de la estación. **El perjuicio para las personas usuarias del transporte público es evidente**, de forma que se prueba una situación en la que se empuja a las personas que pueden hacerlo a utilizar el vehículo privado. De hecho, actualmente la mayoría de las personas usuarias se desplazan a la estación de Vila-Seca,

mientras que Port Aventura sigue siendo prácticamente la estación del resorte temático, quedando vacía en invierno. Se calcula que las estaciones de Salou y Cambrils [han perdido alrededor de 450.000 viajeros](#).

Además, **la demanda de la línea regional R16 ha descendido un 40% desde la inauguración de la nueva variante**, que actualmente presenta un tiempo **de viaje de 8 minutos más en el tramo Tortosa - Tarragona que por la antigua línea**. Asimismo, el R16, de nuevo, vuelve a estar amenazada por el cambio de ancho entre Tarragona y Castelló. **Solo será posible realizar la ruta Tortosa - Tarragona - Barcelona con trenes dotados de cambio de ancho**, y el día de hoy no tenemos constancia de que se haya tomado una decisión clara sobre cómo se garantizará la continuidad del servicio.

Por último, no debemos pasar por alto que **los proyectos relacionados con el desmantelamiento de la infraestructura ferroviaria del tramo están ascendiendo a casi los 12 millones de euros**, algunos financiados con fondos Next Generation de la UE. En plena crisis climática, parece incomprensible que se apueste por la eliminación de un servicio de transporte público electrificado y con una capacidad tan elevada.

De una clausura incomprensible a un proyecto de tranvía

Después de la clausura, el esperado proyecto del TramCamp ha avanzado mucho más lento de lo que quisiéramos. En febrero de 2021 se presentó el primer “Estudio Informativo del nuevo Tren-tranvía del Camp de Tarragona de FGC. Tramo Cambrils-Tarragona”, en el que la PTP y la PDFCamp [presentamos alegaciones en su trazado](#). A grandes rasgos, las alegaciones que en buena parte fueron aceptadas, iban en la línea de poder garantizar que el proyecto avanzara lo más rápido y mejor posible sin perder atractivo.

Más adelante, el 24 de enero de 2022, dos años después del cese del servicio del tramo Port Aventura – Salou – Cambrils, pudimos ver por fin el inicio de redacción del proyecto constructivo del primer tramo del tren-tranvía del Camp de Tarragona, con gran parte de las alegaciones presentadas aceptadas.

Por otro lado, en 2023 se presentó el “Estudio Informativo del nuevo Tranvía del Campo de Tarragona de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Tramo: Tarragona – Reus y otros ramales”, correspondiente a la 2ª fase hacia Reus y Tarragona, a la que presentamos también [de alegaciones](#), pendientes aún de resolución.

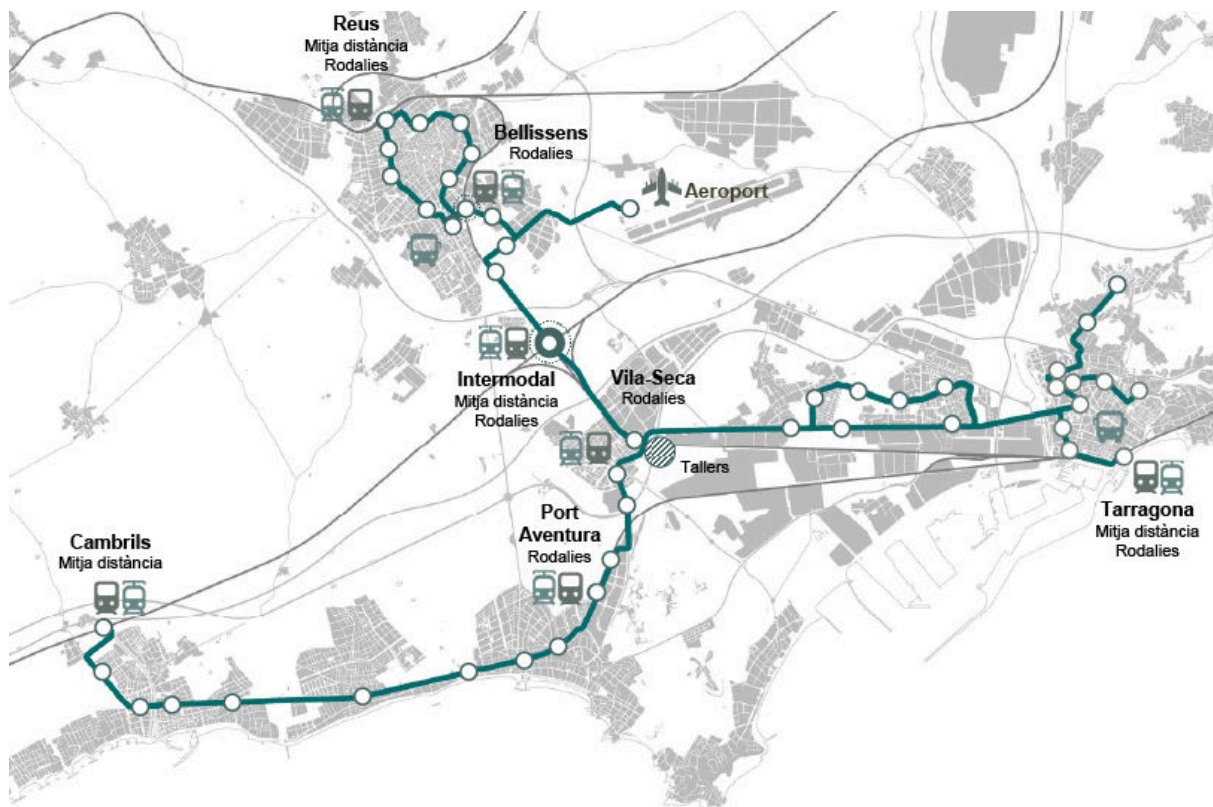
En estas alegaciones planteamos mejorar la velocidad de la línea, que consideramos insuficiente y penaliza los tiempos de viaje. También planteamos incorporar catenaria en todo el recorrido para mejorar la eficiencia energética, la autonomía y para poder equiparse con vehículos estandarizados (de menos coste y mayor oferta por parte de los fabricantes). Asimismo, también proponemos dejar preparada la red para poder atender futuros incrementos de demanda sin necesidad de realizar nuevas obras (reducción de los tramos en vía única, andenes previstos para circulaciones en doble composición, etc.).

Cuatro años después del cierre, queremos recordar que el proyecto del TramCamp, por encima de todo, debe permitir **recuperar un servicio eficiente de transporte público en las zonas centrales de Salou y Cambrils, el que nunca debería haberse eliminado**. Es urgente mejorar las paupérrimas cifras de movilidad sostenible en el área: [la cuota modal del](#)

[vehículo privado en desplazamientos interurbanos en el Camp de Tarragona en torno al 90%.](#)

En este contexto, resulta incomprensible la actitud del Ayuntamiento de Salou, que continúa el discurso del tranvía como una barrera urbana, [y que incluso ha amenazado con acciones judiciales](#). No se entiende cómo un ayuntamiento puede oponerse a lo que es una oportunidad única: una inversión de la Generalitat que mejora la movilidad del municipio y dignificar urbanísticamente la traza actual del tranvía.

Iniciamos este 2024 con la promesa por parte de FGC de finalizar el Proyecto Constructivo y empezar las obras del tranvía; deseamos que así sea.



Propuesta de trazado del TrampCamp según el “Estudio Informativo del nuevo Tranvía del Camp de Tarragona de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Tramo: Tarragona – Reus y otros ramales”