

COMUNICAT 18/01/2018

## Denunciem la passivitat de les administracions públiques davant l'amenaça del tancament del servei de Tarragona a Salou i Cambrils

- Per primera vegada en democràcia, es procedirà al tancament d'una línia de rodalies a Catalunya
- La conversió a tren-tramvia (TramCamp) només és viable si s'aprofiten trams d'infraestructura actual, no si es desmantella la línia per complet

**Camp de Tarragona, 18 de gener de 2018.** Amb l'entrada en funcionament de la variant Vandellòs - Vila-seca / Perafort prevista per aquest any 2018, l'actual via de costa Tarragona - Salou - Cambrils, seria desmantellada i no convertida progressivament en tren-tramvia com s'havia anunciat. L'actual traçat, que quedaria alliberat de les circulacions més problemàtiques de llarg recorregut i mercaderies, podria iniciar una transformació cap a un servei tramviàrie integrat, però segons una comunicació oficial del Ministeri de Foment en resposta a la pregunta del diputat per Tarragona Fèlix Alonso (vegeu annex número 1), es preveu un desmantellament ferroviari integral immediat a la posada en marxa de la variant.

**Considerem que la pèrdua de l'actual corredor ferroviari resultaria irreversible: si el servei desapareix, també ho farà la demanda actual, i si les vies són aixecades, serà molt més car reposar-les.** Per contra, tal i com s'ha fet exitosament a moltes ciutats europees (Lió, Alacant...), el que seria desitjable és la reconversió ràpida i progressiva dels vehicles (tramvies enlloc de trens) i de l'espai (vies de tramvia semaforitzades a les zones urbanes en comptes de vies convencionals amb passos a nivell). Però el que hauria d'evitar-se és qualsevol interrupció perllongada del servei. Tot el que s'aparti d'aquesta dinàmica de manteniment i reconversió posterior no són més que promeses buides que tant aviat com els vehicles motoritzats hagin ocupat l'espai de la via actual seran aparcades *sine die*.

**D'acord amb la llei estatal 38/2015 del Sector Ferroviari, la Generalitat pot assumir l'explotació d'aquesta infraestructura ferroviària si aquesta queda desafectada per part del Ministeri de Foment, però n'ha de sol·licitar el traspàs oficialment.** A més, d'acord amb la llei ferroviària catalana 4/2006, és la Generalitat la competent dels tramvies interurbans que discorren per més d'un municipi íntegrament a Catalunya, no els

ajuntaments. Però a menys de sis mesos de la desafectació de la línia, el Ministeri de Foment indica en la resposta parlamentària que no li consta cap petició de la Generalitat en aquest sentit.

D'altra banda, resulta incompreensible la connivència dels ajuntaments de Salou i Cambrils que afronten l'amenaça de pèrdua definitiva de la connexió ferroviària directa des dels seus centres amb Port Aventura i Tarragona, perjudicant la mobilitat no només dels seus residents sinó dels visitants que actualment arriben en tren.

L'amenaça del tancament d'aquesta línia coincideix amb altres pèrdues de servei i deterioraments en la seva prestació: la desaparició dels trens de llarg recorregut de l'estació urbana de Tarragona, les obres d'instal·lació del tercer fil entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders (i les posteriors limitacions per al trànsit per aquesta línia), la negativa de la Generalitat a plantejar un enllaç directe d'alta velocitat regional entre les estacions urbanes del Camp de Tarragona i l'àrea metropolitana de Barcelona... configurant un panorama global que hauria de preocupar als poders públics d'aquesta zona.

Des de la PDF i la PTP impulsarem totes les iniciatives al nostre abast per a reivindicar el manteniment de la línia Tarragona-Salou-Cambrils, i la seva ràpida reconversió en un transport públic ràpid, fiable, i eficient al servei dels habitants del Camp de Tarragona. Considerem aquest assumpte extremadament greu, ja que es tracta del primer desmantellament d'una línia de rodalies en democràcia. **Un país que destrueix el seu ferrocarril de proximitat està comprometent seriosament la seva cohesió social i territorial.**

*Per a major informació podeu contactar amb:*

Carlos Montejano (609.058.504)

Daniel Pi (678.675.651)

# ANNEX 1. Resposta parlamentària anunciant el desmantellament del tram Tarragona-Salou-Cambrils.



## 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: Vandellós-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

## ANNEX 2. Articles de la Llei 38/2015 d'aplicació en el cas de la línia Tarragona-Salou-Cambrils.

### TÍTULO II. La infraestructura ferroviaria

#### CAPÍTULO I. Disposiciones generales

##### 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 discurre, 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 aquella. 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».



## CAPÍTULO II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General

### 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.

## ANNEX 3. Documents



[Enllaç a document "Salvem la línia ferroviària de Costa"](#)

[Enllaç a estudi sobre el ferrocarril del Camp de Tarragona](#)