

NOTA DE PREMSA 09-04-2019

## **Volem que la Generalitat faci públic l'informe de transformació sense desmantellament de la línia Cambrils – Salou – Port - Aventura elaborat el 2017**

Avui, una delegació de la Generalitat de Catalunya i dels ajuntaments del Camp de Tarragona assistirà a una reunió amb el Ministeri de Foment on es defensarà un “pacte per les infraestructures” que empitjora el transport públic del Camp de Tarragona a curt termini. Aquest pacte institucional no té en compte la principal reclamació de la concentració d'usuàries i usuaris el passat dissabte a Salou: apostar per la transformació i no pel desmantellament de la línia Cambrils – Salou – Port Aventura.

Per aquest motiu l'Associació per a la Promoció del Ferrocarril (PTP) i la Plataforma per a la Defensa del Ferrocarril al Camp de Tarragona (PDF) i reclamem **que es faci públic l'informe tècnic encarregat de la Generalitat en el que es proposava l'adaptació de la via actual per a fer el tramvia en comptes del desmantellament** ([Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció de l'estudi previ del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona. Tram: Cambrils – Salou – Port Aventura – Tarragona. Clau: EP-TX-16224](#)), i que el Departament de Territori no ha volgut fer públic. L'estudi fou adjudicat a Ardanuy Ingeniería, SA & Ingeniería de Infraestructuras, SA (UTE) per 175.417,87 €.

**Resulta absolutament sorprenent que la Generalitat defensi que se li traspassi un desmantellament i no una línia en servei.** Recordem que cap servei traspasat a FGC ha passat prèviament per un desmantellament integral, sinó que s'ha transformat gradualment.

També recordem que és rotundament fals que les determinacions d'un Estudi d'Impacte Ambiental sobre una altra línia, la variant del Corredor Mediterrani, tinguin preeminència sobre la Llei Ferroviària 38/2015, i obliguin a desmantellar. La Generalitat de Catalunya té plenes competències per aturar aquest desmantellament d'acord amb la llei 38/2015: “*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.*”. Per tant som davant d'una renúncia greu i incomprensible de la Generalitat a exercir les competències que li atorga l'esmentada llei i el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya en matèria transport intern..

**En aquest context, ens temem que la reunió d'avui entre alcaldes, Generalitat i Ministeri servirà sobretot per a reclamar un calendari de desmantellament que perjudicarà les persones usuàries i només comportarà la pèrdua de servei durant un llarg període de temps o per sempre, si finalment no s'executés el TramCamp.**

## En què ens perjudica el “pacte per les infraestructures” als usuaris del transport públic?

Aquestes són les principals afectacions del pacte a **curt termini**:

- Avala un desmantellament d'infraestructura pel qual es perdran les estacions cèntriques de Salou i Cambrils, que mouen cada any 675.000 passatgers i promet un tramvia que podria trigar 5 anys a executar-se en el millor dels casos.
- Fruit del desmantellament anterior, obliguen a crear una nova línia de rodalies R17 exclusivament per servir l'estació de Port Aventura, que quedaria en cul de sac, i que només tindria 4-5 serveis a Barcelona, front els 12 actuals. A més aquesta línia utilitzarà uns solcs d'entrada a Barcelona Sants que podrien haver-se utilitzat per fer el necessari reforç de les línies R15 i R16.
- Deixa l'Euromed fora de la ciutat de Tarragona i les mercaderies per la costa, consagrant un model ferroviari absolutament irracional i contrari a les necessitats ciutadanes i de l'economia. Tarragona es convertirà en la primera demarcació mediterrània on l'Euromed no enllaça amb les Rodalies.
- Manté les mercaderies per la saturada línia de la costa perquè no s'ha optat per reobrir la línia Reus-Roda, com demanem des de fa dècades.

### **A llarg termini:**

- Promou una estació “intermodal” a la variant Perafort - Vandellòs, a 2 quilòmetres de l'Aeroport de Reus, que mantindrà Tarragona com a única demarcació del Corredor Mediterrani on l'Euromed no tindrà correspondència amb Rodalies. Només desplaçant aquesta nova estació a la cruïlla amb el ferrocarril convencional Reus-Tarragona s'hauria resolt aquest problema.
- Continua confiant el servei de Rodalies en un esquema de regionals antic amb unes línies de Rodalies (RT) molt mal planificades, en comptes de generar un servei ferroviari costaner sense interrupcions a Sant Vicenç de Calders.

Totes les mesures a curt termini suposaran una pèrdua d'usuaris de ferrocarril al Camp de Tarragona, als quals haurem de sumar els afectats per la instal·lació del 3r carril entre Vila-seca, Tarragona i Castellbisbal.

## En què ens millora?

### **A llarg termini i sense garantia de compliment:**

- Aposta pel tramvia al triangle Reus / Cambrils / Tarragona
- Aposta per la línia Reus-Roda (tot i que a llarg termini)
- Aposta per construir la nova estació de Reus-Bellisens
- Aposta per recuperar la línia Reus-Roda per als principals itineraris de mercaderies
- Aposta per enllaçar l'estació urbana de Tarragona amb el corredor Mediterrani