

COMUNICAT DE PREMSA

DIFÍCILMENT FGC PODRÀ OPERAR LA LÍNIA CAMBRILS - SALOU SI LES VIES ES DESMANTELLEN EN COMPTES DE SER TRANSFERIDES

El Camp de Tarragona segueix instal·lat en **dues grans quimeres** al voltant de la seva planificació ferroviària a futur: **el desmantellament de vies entre Cambrils i Salou com a pas previ al TramCamp i la mal anomenada estació "intermodal" al sud de l'Aeroport de Reus**. Aquesta estació, reivindicada pels polítics del territori, té la paradoxa de no garantir intermodalitat entre els trens del Corredor Mediterrani i l'aeroport, que té la terminal a l'altre costat de les pistes; i el que és més greu, tampoc no garantirà intermodalitat amb els trens de Rodalies, que cobreixen les àrees urbanes del Camp de Tarragona, i que passen a tan sols 3,5 quilòmetres.

Transformació progressiva, més viable econòmicament i respectuosa amb els usuaris



Font fotos: Joan Carles Salmeron

Pel que fa al **desmantellament de vies**, està previst a principis de 2019, i és una amenaça per a les actuals persones usuàries, perquè **implica la desaparició del transport públic en via reservada al centre de Salou i Cambrils**. Aquests recorreguts, que avui es fan sobre les línies R16 i RT2, passaran a dependre del bus i del cotxe sobre unes carreteres amb congestió i pitjors temps de viatge, empitjorant les connexions d'aquestes dues ciutats entre sí i amb Barcelona, Tarragona i Tortosa. Aquest fet i la pèrdua de parada dels trens Euromed a l'estació urbana de Tarragona tindrà com a conseqüència immediata la pèrdua d'usuaris del ferrocarril al Camp de Tarragona.

Fa anys que la Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic i de Qualitat (**pdf.camp**) i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (**PTP**) **demanen a l'administració general de l'Estat i a la Generalitat un pla de transformació gradual de la línia Cambrils – Salou enlloc**

del desmantellament total. La idea, contemplada a la planificació territorial, té el **suport** dels sindicats, del Parlament de Catalunya i del Síndic de Greuges, però que no ha estat recollida pel pacte entre els alcaldes del Camp de Tarragona i el Departament de Territori i Sostenibilitat.

La transformació gradual evita el disbarat de desmantellar per tornar a construir i les afectacions causades als usuaris que es quedarien sense transport ferroviari de 5 a 10 anys, sinó amb caràcter definitiu. Aquest és el temps que previsiblement es trigaria en fer el projecte de desmantellament, l'execució del desmantellament i urbanització provisional, el traspàs d'infraestructures de l'Estat als ens locals o Generalitat, el projecte constructiu, la declaració d'impacte ambiental, la construcció d'una infraestructura tramviària totalment nova i la posterior urbanització definitiva de l'entorn. Cal recordar que el Carrilet Reus-Salou també es va desmantellar sota la promesa d'una nova infraestructura, que mai no va arribar.

Demaneu que FGC piloti la transformació de la línia sense passar pel desmantellament previ. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) va reflatar amb èxit les seves línies metropolitanes i la línia Lleida – la Pobla a partir de la reforma d'unes infraestructures traspassades per part de l'Estat a partir de 1978 i 2005 respectivament. L'únic tren-tramvia en servei a Espanya, operat per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), també s'ha fet a partir de la transformació d'una infraestructura prèvia i no del seu desmantellament, l'antic trenet Alacant – Benidorm. A tots aquests casos les infraestructures es van modernitzar sense ser tancades al públic durant anys.

Xarxes ferroviàries de FGC a l'actualitat



Conversió del trenet Alacant – Benidorm a tren-tramvia per part de FGV

1. No desmantellar



2. Compra de tramvies



4. Regeneració urbana



3. Adaptació de vies