

**Clau: TCT\_GL\_PRJ\_PB\_23\_033  
PB-FNT-22013.1.1**

**A LA DIRECCIÓ GENERAL D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT  
DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA**

**L'AJUNTAMENT DE SALOU**, amb domicili a efectes de notificacions al Passeig del 30 d'Octubre número 4 de Salou (43840), compareix i **EXPOSA**:

**I.-** Que en el DOGC de data 15 de desembre de 2023 ha estat publicat l'anunci que dona publicitat a l'acord adoptat en data 1 de desembre de 2023 per aquesta Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, pel qual s'aprova tècnicament el "*Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou (Cr. Joan Fuster) - Centre Operatiu de Vila-seca*" i se sotmet a informació pública durant 30 dies hàbils.

**II.-** Que dins l'esmentat termini d'informació pública, l'Ajuntament de Salou compareix i formula les següents

**AL·LEGACIONS**

**PRIMERA.- EL TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA S'HAURIA D'HAVER CONSENSUAT AMB L'AJUNTAMENT ATESES LES GREUS AFECTACIONS AL TERME MUNICIPAL DE SALOU**

Com be coneix aquesta Direcció General, l'Ajuntament de Salou ha vingut manifestant de forma reiterada la seva disconformitat amb el Tramvia del Camp de Tarragona pel que fa al seu terme municipal atesa la forma en què s'està plantejant la infraestructura.

En tot moment, aquest Ajuntament ha exposat que aquesta actuació ferroviària tramviària no es pot promoure sense tenir en compte els interessos municipals ni tampoc els compromisos econòmics adquirits per la Generalitat, ni menys desconeixent que la seva afectació al teixit urbà exigeix d'una integració d'aquesta infraestructura ara per ara totalment inexistent.

Malauradament, tot desconeixent les reivindicacions municipals, el projecte bàsic objecte d'informació pública constitueix una constatació més de l'absoluta manca de voluntat de la Generalitat d'aprovar una proposta que serveixi els objectius de mobilitat que persegueix l'actuació ferroviària de forma respectuosa amb els interessos de la població de Salou.

Des de l'any 2008, aquest Ajuntament està promovent les actuacions necessàries per a transformar els terrenys que ocupen les actuals vies del tren en un parc lineal, un passeig arbrat, un eix cívic, i crear un nou espai de centralitat significativa per al municipi de Salou, valorant i proposant una millora de l'entorn de l'estació de tren i la seva més adequada relació amb el conjunt urbà.

La realitat ha demostrat que la transformació d'aquest àmbit urbà d'acord amb les necessitats del municipi requereix el compliment per part de la Generalitat dels compromisos econòmics que va assumir a rel de la implantació del Centre recreatiu de Port Aventura.

En aquest sentit, per tal d'assolir aquests objectius de ciutat, l'Ajuntament ha iniciat una modificació del POUM que estableix les determinacions urbanístiques necessàries per assolir aquest important projecte de ciutat. La voluntat dels veïns de Salou i de l'Ajuntament és continuar amb la tramitació d'aquesta modificació de planejament -que actualment es troba en fase de participació ciutadana- i urbanitzar l'àmbit al voltant de la infraestructura ferroviària. A tal efecte, i de forma paral·lela a la MPGOUM, aquest Ajuntament va encarregar la redacció del projecte bàsic i executiu de la urbanització d'aquest nou Eix Cívic, així com del projecte bàsic constructiu d'un aparcament soterrat a ubicar sota l'àmbit de referència i el traçat del tramvia.

La Generalitat és plenament coneixedora d'aquestes actuacions, de vital importància per a Salou, i que han de permetre tancar la "cicatriu" que històricament ha provocat el pas del ferrocarril pel municipi.

Doncs be, malgrat això, aquesta Direcció General en data 29 de gener de 2022 va procedir a l'aprovació tècnica de l'Estudi Informatiu i de l'Estudi Ambiental del "*Nou Tren-Tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram: Cambrils-Tarragona*" (Clau PO88/19); i es va sotmetre l'estudi informatiu i l'estudi ambiental a informació pública.

En data 7 de maig de 2021, durant el període d'informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi ambiental, l'Ajuntament de Salou va presentar l'oportú escrit d'al·legacions.

Malauradament, les al·legacions presentades van ésser desestimades per aquesta Direcció General sense donar cap satisfacció, en el propi Estudi informatiu ni de cap altre forma, als interessos municipals tot procedint en data 7 d'octubre de 2022 a aprovar definitivament l'estudi informatiu i l'estudi

d'impacte ambiental del “*Nou Tren-Tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*” pel que fa al tram comprès entre les estacions de Cambrils Centre i Vila-Seca Estació, que comprèn els terrenys afectats al terme municipal de Salou.

La compatibilitat d'aquesta actuació ferroviària amb els interessos del municipi passa necessàriament per garantir la viabilitat de desenvolupar l'eix cívic en els termes que s'acaben d'exposar.

Al respecte, és obligat recordar una vegada més que, d'acord amb l'article 6.1 (precepte relatiu als estímuls a la infraestructura viària) del *Decret 152/1989, de 23 de juny, pel qual s'aprova la instal·lació d'un centre recreatiu turístic a Vila-seca i Salou*, la Generalitat de Catalunya es va obligar a procedir directament o conjuntament amb els ens locals, mitjançant conveni i en els límits que estableixin les corresponents consignacions pressupostàries, a la construcció de les obres d'infraestructures viàries previst a l'Annex 2 del Decret.

L'Annex 2 del Decret va determinar que la Generalitat durà a terme el vial de connexió entre el centre urbà de Salou i el parc a través del traçat actual del ferrocarril.

En compliment d'aquestes previsions normatives, en data 19 de novembre de 2013 aquest Ajuntament i la Generalitat de Catalunya van subscriure un conveni pel qual la Generalitat es va comprometre a dotar pressupostàriament una sèrie de projectes, entre els quals està inclòs el vial de connexió entre el centre urbà de Salou i el Parc a través del traçat actual del ferrocarril, amb un pressupost de 9.480.933,90 €.

Des de l'any 2019 l'Ajuntament de Salou ve reclamant a la Generalitat la necessitat de preveure en els seus pressupostos l'execució de l'obra d'urbanització esmentada, sense que s'hagi rebut cap resposta al respecte, tant en les Comissions Paritàries de 28 de gener de 2019, 19 d'octubre de 2021, 10 de juny de 2022 i 3 de novembre de 2023, com formalment, per acords del Ple de dates 6 d'abril i 22 d'octubre de 2022 i per Decret de 2 de març de 2023.

Per tant, la Generalitat ha incomplert de forma manifesta i reiterada aquests compromisos.

No es pot concebre que el desmantellament de les instal·lacions ferroviàries de la línia de RENFE no comporti, alhora, l'execució del projecte constructiu del vial de connexió entre el centre urbà de Salou i Port Aventura i la desafectació de terrenys del domini públic ferroviari per tal de destinar-los a sistema viari municipal, tot això donat compliment dels compromisos econòmics pactats.

D'altra banda, si bé la Generalitat s'ha compromès, durant l'execució de l'obra del tramvia, a deixar la infraestructura preparada amb una plataforma de formigó per a què sigui possible posteriorment construir l'aparcament soterrani

projectat per l'Ajuntament, aquesta opció esdevindrà pràcticament inviable un cop estigui implantat el tramvia, per l'elevat cost econòmic que tindria l'excavació del subsol. Cal insistir que hi ha fórmules jurídiques (com ara, l'encomana de gestió) per tal que la Generalitat porti a terme la construcció de l'aparcament soterrani projectat per l'Ajuntament de forma simultània a l'execució de les obres del tramvia, a càrrec de l'Ajuntament de Salou.

Aquestes consideracions haurien d'haver portat a la Generalitat a reflexionar, i a arribar a acords i solucions que permetessin respectar els interessos del municipi de Salou.

Lluny d'això, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat ha continuat amb les actuacions, de tal forma que, en data 1 de desembre de 2023, ha aprovat tècnicament i sotmès a informació pública el **“Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou (Cr. Joan Fuster) - Centre Operatiu de Vila-seca”**, que constitueix l'objecte de les presents al·legacions.

El projecte bàsic aprovat a l'àmbit comprès entre els PPKK 10+940 i 13+990 del tram entre Cambrils nord i Vila-Seca Intermodal, inclòs el Centre Operatiu situat a Vila-Seca.

Pel que fa al terme municipal de Salou, el traçat del tramvia definit pel projecte bàsic – que discorre en part pels terrenys de l'antic traçat ferroviari València-Barcelona, que es troba fora de servei des del 13 de gener de 2020- afecta a àmbits del terme municipal de Salou, tal i com es pot observar en el següent plànol elaborat pels serveis tècnics municipals:



Aquest àmbit té una longitud de 3.759 m amb amplades diferents que van des dels 8-9 m en la part més estreta, zona Joan Fuster, a la més ampla uns 70-80 m. en la zona on s'ubicava l'antiga estació.

Doncs be, fetes les consideracions anteriors, cal constatar que el projecte bàsic aprovat no només és lesiu per als interessos de la població de Salou, sinó que no s'ajusta a Dret, tal i com s'acredita a continuació

**SEGONA.- NUL·LITAT DE PLE DRET DEL PROJECTE BÀSIC TÈCNICAMENT APROVAT PER INFRACCIÓ DE L'ARTICLE 41 DE LA LLEI FERROVIÀRIA. PROCEDÈNCIA DE REDACTAR UN PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DEL SISTEMA TRAMVIARI SUPRAMUNICIPAL DE FORMA PRÈVIA A LA TRAMITACIÓ DE L'ESTUDI INFORMATIU I DEL PROJECTE BÀSIC DEL TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA.**

El "Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou - Centre Operatiu de Vila-seca" (clau PB-FNT-22013.1.1) objecte de les presents al·legacions modifica l'estudi informatiu del "Nou Tren-Tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram: Cambrils-Tarragona" (Clau PO88/19), que, alhora, desenvolupa una infraestructura supramunicipal tramviària prevista pel Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona.

El Tramvia del Camp de Tarragona constitueix, per tant, un **sistema tramviari d'abast supramunicipal** regulat pel Títol VI de la Llei 4/2006, de 31 de març,

ferroviària (LF). El Títol VI de la LF, sota la rúbrica de “*Normes específiques per als sistemes tramviaris article 39-article 45*) contempla les determinacions legals que s’apliquen concretament a les infraestructures tramviàries:

*“1. Els tramvies que circulen per diversos municipis formen part del Sistema Ferroviari de Catalunya, que es regula per les normes d’aquesta llei, **amb les especificitats que estableix aquest títol**”.*

Doncs bé, d’acord amb l’article 39.2 de la LF, **abans d’establir un sistema tramviari**, el departament competent en matèria d’infraestructures i serveis de transport i els ajuntaments afectats **“n’han de determinar les condicions d’integració, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió del sistema viari, per mitjà d’un pla especial urbanístic del sistema tramviari”**.

L’apartat segon de l’article 41 reitera que per a instal·lar un sistema tramviari d’àmbit supramunicipal *“s’ha d’aprovar un pla especial urbanístic, que ha d’elaborar l’òrgan administratiu que té al seu càrrec l’execució directa d’aquesta infraestructura, amb la participació dels municipis afectats, i que s’ha de tramitar d’acord amb el que estableix la legislació urbanística”*.

A més a més, el propi article 41 determina:

- A l’apartat tercer, estableix que el pla especial urbanístic que defineixi el sistema tramviari supramunicipal ha de procurar fer compatibles les necessitats del sistema tramviari i de la mobilitat en general amb la inserció del sistema tramviari en el medi urbà, de manera que se’n minimitzi l’impacte en la urbanització i es garanteixi l’accessibilitat dels espais on s’hagi d’instal·lar; i
- l’apartat quart afegeix que si la instal·lació de sistemes tramviaris supramunicipals s’ha de complementar amb l’execució d’obres d’urbanització de vies públiques de les quals són titulars els ajuntaments afectats, n’han d’acordar, per mitjà d’un conveni, el règim de finançament.

De tot aquest articulat es desprèn que **resulta preceptiu tramitar un pla especial urbanístic del tramvia del Camp de Tarragona de forma prèvia a la implantació d’uns sistema tramviari i, per suposat, de forma, prèvia a l’aprovació dels corresponents estudis informatius i projectes bàsics i constructius**; per tal de garantir la màxima inserció del sistema tramviari en el teixit urbà dels diferents municipis, minimitzar l’impacte en la urbanització i garantir l’execució de les obres d’urbanització necessàries per a integrar el sistema de tramvia en la malla urbana. Cal recordar que, d’acord amb l’article

3 LF, la Infraestructura tramviària és la infraestructura ferroviària d'un sistema tramviari implantada sobre la via pública.

Aquests preceptes de la Llei Ferroviària constitueixen normes específiques aplicables a la implantació d'infraestructures tramviàries supramunicipals, per la peculiaritat i característiques tècniques d'aquest mitjà de transport i el seu impacte sobre el medi urbà.

Així, mentre que la norma general per a les infraestructures ferroviàries, d'acord amb l'article 12 de la LF, és que el planejament urbanístic s'ha d'adaptar als projectes sectorials d'infraestructures, per a les infraestructures tramviàries resulta preceptiva la tramitació prèvia d'un pla especial urbanístic del sistema tramviari, atesa la singularitat d'aquest tipus d'infraestructures pel seu impacte sobre el medi urbà. És més, si la Generalitat pot promoure una infraestructura ferroviària com la plantejada és exclusivament pel seu abast supramunicipal, ja que en cas contrari -abast municipal- la competència seria exclusivament municipal (Disposició Addicional sisena LF).

La previsió normativa és absolutament coherent amb la naturalesa de la infraestructura atès que el seu objectiu és, precisament, evitar que es pugui implantar un sistema tramviari i definir el traçat i les característiques tècniques d'un tramvia supramunicipal, que té una naturalesa eminentment urbana, sense garantir abans la seva necessària integració en els diferents teixits urbans, minimitzar el seu impacte en els municipis i preveure la urbanització de l'entorn, com és evident que ha ocorregut en el present cas.

Per suposat, la formulació i tramitació d'un pla especial urbanístic hauria permès contemplar la integració del sistema tramviari en el medi urbà, la qual cosa en cap cas ha succeït com s'ha constatat. Ens trobem, doncs, amb un projecte absolutament aliè a la malla urbana en la que se ubica i deslligat de la urbanització del seu entorn.

Per tant, és flagrant que en aquest cas s'han infringit aquestes previsions legals, tot incorrent el projecte bàsic en nul·litat de ple dret, de tal forma que és obligat que la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat desisteixi de la tramitació del "*Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou - Centre Operatiu de Vila-seca*" (clau PB-FNT-22013.1.1); i iniciï prèviament els treballs de redacció d'un Pla Especial Urbanístic del Tramvia del Camp de Tarragona, amb la participació dels Ajuntaments afectats.



**TERCERA.- EN QUALSEVOL CAS, EL PROJECTE BÀSIC TÈCNICAMENT APROVAT S'HAURIA DE SOTMETRE NOVAMENT AL PRECEPTIU TRÀMIT D'AVALUACIÓ AMBIENTAL, D'ACORD AMB L'ARTICLE 10.2 DE LA LLEI FERROVIÀRIA I LA LEGISLACIÓ AMBIENTAL. EL PROJECTE BÀSIC CAUSA IMPACTES RELEVANTS NO AVALUATS.**

Sens perjudici que resulta procedent desistir de la tramitació del projecte bàsic fins que no s'aprovi un pla especial urbanístic del Tramvia del Camp de Tarragona és necessari precisar igualment que la continuïtat de la tramitació del projecte bàsic hauria requerit, en tot cas, sotmetre'l novament al tràmit d'avaluació ambiental.

L'article 10.2 de la LF estableix que *"l'estudi informatiu i els projectes bàsics que comportin la modificació rellevant d'un estudi informatiu aprovat s'han de sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental en els casos en què ho determini la legislació ambiental, d'acord amb aquesta"*.

En el present cas, el Projecte Bàsic introdueix diferents modificacions substancials respecte l'estudi informatiu aprovat.

En efecte, en primer lloc, el traçat del tramvia respecte l'estudi informatiu s'ha vist modificat en dos àmbits concrets, tal i com indica la pròpia Memòria:

Per una banda, tenim el tram entre la estació de Salou – Port Aventura i el centre comercial Nou Port. En aquest àmbit, el traçat de l'Estudi Informatiu era en via simple, pel centre de l'Avinguda Joan Fuster, fins a la Plaça de Maria Manent i posteriorment es situava al centre de l'Avinguda Pere Molas (en blau en la imatge).

Per a permetre una explotació òptima es decideix projectar tot el traçat en via doble. Per tenir una millor integració territorial del tramvia i no afectar el carrer Joan Fuster, al projecte bàsic s'ha definit el traçat tramviari entre la línia ferroviària de l'Adif i el carrer Joan Fuster. A més, tenint en compte el planejament vigent i els possibles desenvolupaments viaris de la zona, així com la presència d'instal·lacions educatives en les proximitats, es decideix evitar el traçat per la Plaça Maria Manent i portar la traça pel carrer Jacint Verdaguer (en verd en la imatge) per connectar el c. Joan Fuster i l'av. Pere Molas. En coherència amb aquesta modificació de traçat s'ha reubicat l'estació de Mossos a l'av. Pere Moles en un emplaçament proper al previst a l'estudi informatiu.





Per una altra banda, tenim el tram comprès entre el centre comercial Nou Port i el nucli urbà de Vila-Seca. En aquest àmbit, el traçat de l'Estudi Informatiu era en via simple i discorria per la part central de l'Avinguda Pere Molas, aprofitant les estructures existents (en blau en la imatge).

El fet de projectar la totalitat de la traça en via doble, així com l'augment de càrrega sobre les estructures existents, fa que la solució adoptada al projecte bàsic sigui la de projectar el traçat de manera paral·lela a l'Avinguda Pere Molas, evitant ocupar espai de calçada existent i evitant el pas per les estructures existents (en verd en la imatge).



Així mateix, pel que fa a l'emplaçament dels tallers, el projecte bàsic modifica l'emplaçament del Centre Operatiu de Vila-Seca respecte a la ubicació definida a l'estudi informatiu:



Resulta evident que una modificació com la proposada pel projecte bàsic, que comporta una redefinició del traçat aprovat i, particularment una conversió en via doble i una reubicació dels tallers (centre operatiu) constitueix una modificació rellevant que s'ha de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental de conformitat amb la legislació ambiental; tot i que l'apartat cinquè de la Memòria intenti justificar el contrari.

Pel que fa a la legislació ambiental, l'article 7.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental – norma d'aplicació plena a tot l'Estat i, per tant, al projecte bàsic objecte de les presents al·legacions-, determina que seran objecte d'avaluació d'impacte ambiental simplificada “*qualsevol modificació de les característiques d'un projecte de l'Annex I que pugui tenir efectes adversos significatius sobre el medi ambient*”.

En aquest sentit, malgrat els esforços que pretén fer la memòria per justificar que no es tracta de modificacions rellevants, és evident que les modificacions introduïdes pel projecte bàsic respecte de l'estudi informatiu poden tenir efectes adversos significatius sobre el medi ambient.

En primer lloc, no cal massa justificació per entendre que la projecció del traçat del tramvia en via doble – respecte a la única via definida per l'estudi informatiu- pot tenir efectes adversos significatius sobre el medi ambient a nivell d'impacte paisatgístic.

Igualment, és sorprenent que el document ambiental ni tant sols parli dels efectes de la infraestructura -ara en via doble- sobre l'atmosfera, quan és evident que un tramvia causa emissions a l'atmosfera.

En segon lloc, pel que fa a les estructures físiques com les catenàries i d'altres, previstes al projecte bàsic però no a l'estudi informatiu, constitueixen una barrera física amb un elevat impacte visual paisatgístic, amb els efectes adversos significatius sobre el medi ambient que això comporta i que no han estat en cap cas analitzats. Així mateix, des del punt de vista de la fauna, la instal·lació de la catenària – en comptes d'una línia elèctrica soterrada- al pas del tramvia per la zona de ponent, Barranc de Barenys, i en zones limítrofes a zones agrícoles o grans parcs, zona llevant entre el terme de Vila-seca i l'av. Països Catalans, podria afectar a la fauna associada a aquests ambient en el sentit d'un augment de les col·lisions sobretot en el cas dels ungulats i ocells nocturns o crepusculars com els mussols i el siboc.

De fet, l'article 4.6 de les Normes Urbanístiques del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona determina que els projectes d'implantació de les infraestructures previstes pel PTPCT han d'observar, amb caràcter general, la condició de potenciar els seus efectes positius i de minimitzar el seu impacte, en particular pel que fa a, entre d'altres aspectes: i) els efectes negatius sobre les àrees urbanes; i ii) la intrusió visual com a elements negatius en el paisatge preexistent.

Igualment, i en quant al risc d'inundabilitat, d'acord amb el visor cartogràfic vigent de l'Agència Catalana de l'Aigua el traçat del tramvia del Camp de Tarragona proposat pel projecte bàsic aprovat tècnicament discorre per terrenys que tenen la consideració d'inundables – entre el límit del terme municipal de Cambrils i el Carrer de l'Arquebisbe Pere Cardona de Salou-, sense que s'hagi

procedit a avaluar aquest risc o les condicions posteriors a la posta en funcionament del nou endegament.

Tots aquests aspectes no han estat avaluats ambientalment, no obstant la seva rellevància, la qual cosa hauria obligat a seguir un nou procediment d'avaluació ambiental.

I tot això sens perjudici d'haver de considerar que el projecte bàsic, amb aquestes modificacions de fet s'està irrogant decisions que afecten de manera determinant a l'entorn urbà i que mai es podrien prendre si no és prèvia la tramitació d'un pla especial urbanístic adreçat precisament a analitzar i garantir la integració del tramvia en l'entorn urbà immediat.

En conseqüència, per tot l'anterior cal constatar que, al marge que cal desistir de la tramitació del projecte bàsic en tant no es tramiti i aprovi prèviament un pla especial, tampoc el "*Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou - Centre Operatiu de Vila-seca*", es podria haver continuat tramitant sense sotmetre'l a la preceptiva avaluació d'impacte ambiental simplificada, conforme l'article 10.2 de la Llei Ferroviària i l'article 7.2 de la Llei d'Avaluació Ambiental.

**CUARTA.- LA MODIFICACIÓ DEL TRAÇAT DEL TRAMVIA PROPOSADA PEL PROJECTE BÀSIC APROVAT TÈCNICAMENT ÉS CONTRARIA AL PRINCIPÍ JURISPRUDENCIAL DE NO REGRESSIÓ EN L'AFECTACIÓ DE ZONES VERDES.**

El "*Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou (Cr. Joan Fuster) - Centre Operatiu de Vila-seca*" modifica el traçat del tramvia respecte l'estudi informatiu en el tram comprès entre la estació de Salou – Port Aventura i el centre comercial Nou Port.

En aquest sentit, és precís assenyalar que mentre el traçat proposat per l'estudi informatiu discorria per terrenys qualificats pel POUM de Salou com a sistema ferroviari, **el nou traçat proposat pel projecte bàsic afecta terrenys qualificats pel POUM com a zona verda, degudament urbanitzats com a tal.**

A continuació es reproduïx un retall del Mapa Urbanístic de Catalunya (MUC), juntament amb un retall del projecte bàsic, on es pot observar la qualificació de zona verda d'aquests terrenys i l'actual ocupació dels terrenys per massa arbòria:



Com és ben sabut, un dels principis vertebradors del desenvolupament urbanístic i territorial sostenible és el principi de no regressió ambiental, propi del dret ambiental, que prohibeix als poders públics la disminució o afectació de manera significativa del nivell de protecció ambiental assolit, llevat que estigui absoluta i degudament justificat.

En l'àmbit de la planificació urbanística i territorial, aquest principi de no regressió ambiental es tradueix en el principi de no regressió planificadora en relació amb els terrenys qualificats com a zones verdes o com a sòl no urbanitzable especialment protegit.

En aquest sentit, les Sentències de 30 de setembre de 2011 (Az.: RJ 2012\1042) i de 29 de març de 2012 (Az.: RJ 2012\5623) de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Suprem defineixen l'esmentat principi de no regressió de les zones verdes en els següents termes:

*“El suelo, además de un recurso económico, es también un recurso natural, escaso y no renovable” . Pues bien, dentro de ese suelo, escaso y no renovable, el suelo verde urbano ---esto es, sus zonas verdes--- constituye uno de los componentes más frágiles del mismo, pues, su alteración o supresión ---en el ámbito de la ciudad existente--- como consecuencia de las modificaciones o revisiones que el planificador puede orquestar, determinan unos efectos y consecuencias definitivas e inamovibles: sencillamente su desaparición definitiva en dicho entorno urbano y la dificultad de su sustitución o cambio sin salir del mencionado ámbito urbano que se modifica; pues, se insiste con la Exposición de Motivos del*

*TRLS08, el suelo ---y, más, el verde urbano--- es un evidente bien preciado, no reproducible ni renovable si se produce su desaparición.*

*(...) Ello nos sitúa en el ámbito, propio del Derecho Medioambiental, del principio de no regresión, que, en supuestos como el de autos, implicaría la imposibilidad de no regresar de ---o, de no poder alterar--- una clasificación o calificación urbanística ---como podría ser la de las zonas verdes--- directamente dirigida a la protección y conservación, frente a las propias potestades del planificador urbanístico, de un suelo urbano frágil y escaso. En el Fundamento Jurídico anterior ya lo hemos mencionado, como principio "standstill", y que, en otros países, ha sido entendido como "efecto trinquete", como "intangibilidad de derechos fundamentales" o "de derechos adquiridos legislativos", o, incluso como principio de "carácter irreversible de derechos humanos". También, este principio de no regresión, ha sido considerado como una "cláusula de statu quo" o "de no regresión", con la finalidad, siempre, de proteger los avances de protección alcanzados en el contenido de las normas medioambientales, con base en razones vinculadas al carácter finalista del citado derecho medioambiental."*

En els casos en què es desafecta una zona verda, en virtut d'aquest principi de no regressió, s'ha de buscar una alternativa d'emplaçament per a compensar aquest dèficit de zones verdes.

En el present cas, li corresponia al pla especial urbanístic garantir la integració del tramvia en l'entorn urbà i, per tant, buscar una solució que permetés fer efectiu el principi de no regressió, tot analitzant possibles alternatives per emplaçar les zones verdes afectades les quals responen, així mateix, al compliment d'uns estàndards i càrregues urbanístiques.

Aquesta adequació no es pot fer en cas d'un sistema ferroviari tramviari de forma "ex post", atès que, com s'ha acreditat, les previsions dels articles 39 i 41 LF prevalen sobre les de l'article 12 LF.

En aquest sentit, també per aquesta raó el projecte bàsic que s'ha aprovat tècnicament incorre en nul·litat, per la qual cosa procedeix deixar sense efecte la seva tramitació.

**CINQUENA.- EL PROJECTE BÀSIC APROVAT TÈCNICAMENT ÉS INCOMPATIBLE AMB LA CONNEXIÓ DEL CORREDOR DEL MEDITERRANI AMB LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT BARCELONA-MADRID CONFIGURADA DE FORMA INDICATIVA PEL PLANEJAMENT TERRITORIAL**

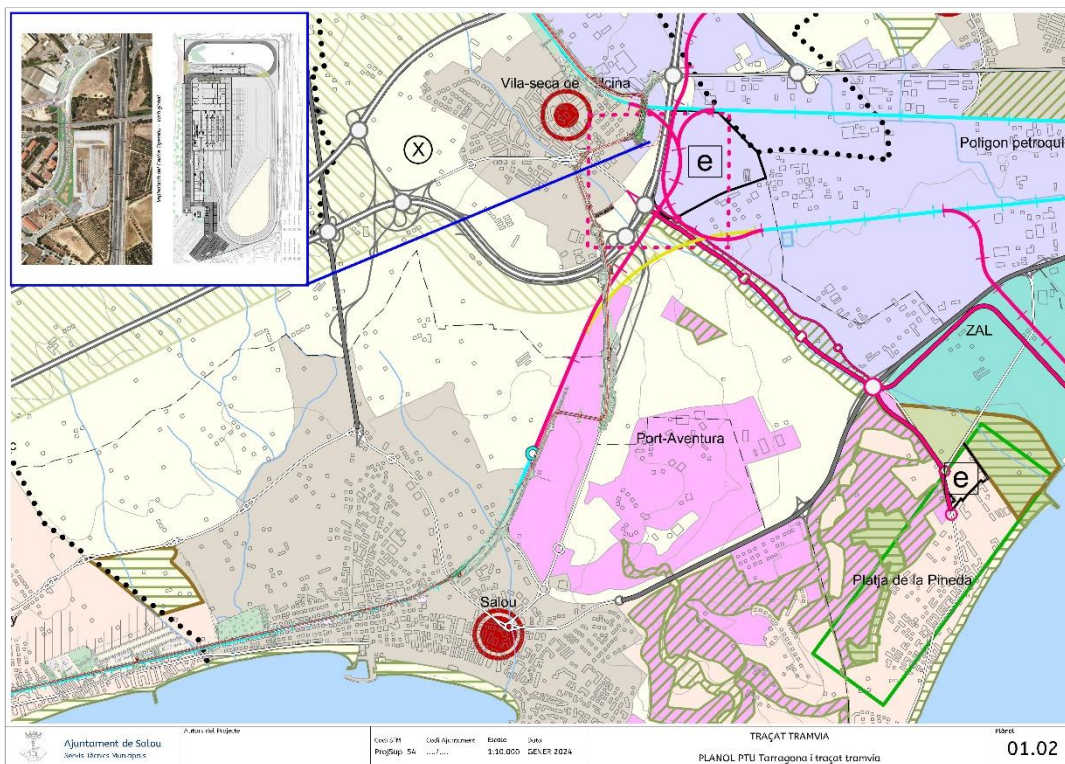
El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) i el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona (PTPCT) van preveure la connexió de



la infraestructura ferroviària del Corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid – que inclou el municipi de Salou-, tot establint un traçat indicatiu.

Com no podia ser d'una altra forma, l'estudi informatiu del “*Nou Tren-Tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram: Cambrils-Tarragona*” (Clau PO88/19) va respectar el traçat indicatiu de connexió del Corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid previst pel planejament territorial. D'aquesta forma, el traçat del tramvia supramunicipal dissenyat a l'estudi informatiu era compatible amb el traçat d'aquesta infraestructura establert pel PTPCT.

Contràriament, el “*Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou - Centre Operatiu de Vila-seca*”, modifica l'emplaçament del Centre Operatiu de Vila-Seca respecte a la ubicació definida a l'estudi informatiu, la qual cosa impedeix executar la connexió de Salou amb el Corredor del Mediterrani; tal i com es pot observar en el plànol de la memòria del PTPCT que es reproduïx a continuació:



No es fa la més mínima al·lusió al document sobre la forma en què es compliran les previsions de connexió entre la infraestructura ferroviària del Corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid, ni tampoc consta que s'hagi fet cap estudi d'alternativa per a aquesta connexió, doncs el traçat indicatiu establert pel PTPCT no es podrà executar atès el nou emplaçament

establert per al Centre Operatiu de Vila-seca. Evidentment, la solució lògica hauria estat la de no modificar l'emplaçament del Centre Operatiu per no afectar les previsions del PTPCT, per la qual cosa caldria replantejar el seu nou emplaçament.

Per tant, també en aquest punt el projecte bàsic aprovat tècnicament prescindeix absolutament del marc normatiu d'aplicació sense cap tipus de rigor.

En definitiva, per tot l'exposat, aquest Ajuntament considera necessari paralitzar la tramitació del projecte bàsic aprovat tècnicament i obrir un autèntic diàleg amb el territori que permeti atendre als interessos de la població afectada, que en absolut han estat tinguts en compte. En tot cas, l'Ajuntament de Salou defensarà els seus interessos i la legalitat amb totes les accions necessàries.

Per això,

**SOL·LICITA:** Que tenint per presentat aquest escrit amb el document adjunt i per formulades al·legacions en el tràmit d'informació pública del "*Projecte bàsic del nou tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram Salou (Cr. Joan Fuster) - Centre Operatiu de Vila-seca*" i, d'acord amb el què s'hi exposa, es procedeixi a la seva estimació tot deixant sense efecte l'aprovació definitiva del projecte bàsic i obrint un via de diàleg per tal de poder fer compatible la infraestructura tramviària amb els interessos d'aquest municipi i de la seva població.

Salou, a 29 de gener de 2024

L'Alcalde

**DIRECCIÓ GENERAL D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. AVINGUDA DE JOSEP TARRADELLAS NÚM. 6, BARCELONA (08029)**