



CP
20 JULIOL 2018
9.9

Rambla Nova 38, 1er 2A.
43003 Tarragona
+ 34 607 243 838
www.empresarisdetarragona.com
info@empresarisdetarragona.cat

MOCIÓ PER LA RECUPERACIÓ DE LA LÍNIA DE REUS-RODA PER EL TRANSIT DE MERCADERIES AL CORREDOR DEL MEDITERRANI EN EL SISTEMA DE TRANSPORT FERROVIARI.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS:

Actualment s'està definint la inserció del Corredor Mediterrani ferroviari sobre el Camp de Tarragona. Es tracta d'una oportunitat estratègica que es dona un sol cop en aquesta generació i en la que la ciutat de Tarragona ha de jugar un paper estructurador del problema ferroviari regional tenint en compte tant els interessos del sector industrial i logístic com el dels seus ciutadans i usuaris dels serveis ferroviaris.

El Camp de Tarragona està immers en una crisi de planificació i gestió del seu sistema ferroviari. Aquesta crisi afecta de forma general als usuaris del sistema ferroviari, és a dir, tant als viatgers interns com a aquells que ens visiten de fora i, també, a aquells agents econòmics que carreguen i descarreguen mercaderies per ferrocarril.

El Planejament en vigor, doncs, enfronta els diferents reptes que hem d'enfrontar com a territori i hi dóna resposta de forma ordenada:

El primer repte que ha d'enfrontar-se és identificar un corredor prelitoral disponible que permeti la segregació dels trànsits de mercaderies dels trànsits de viatgers i n'alliberi del seu pas als principals nuclis urbans del Camp de Tarragona. Segons tots els instruments de planejament territorial aquest corredor és el que uneix Constantí i Roda de Barà per mitjà de la línia ferroviària en desús de Reus a Roda de Barà.

El segon repte que és conseqüència immediata del primer és generar un esquema de connexió entre el corredor prelitoral indicat i els principals centres de càrrega i descàrrega de mercaderies a la nostra regió, és a dir, el Port de Tarragona i el Clúster petroquímic. Segons el planejament vigent, aquest esquema de connexió dóna una sortida sobre un eix Vilaseca – Aeroport de Reus – Constantí de nova creació i que implica una reorganització dels accessos ferroviaris del Port de Tarragona, que també es té en compte als instruments de planejament vigent.

Un cop resolt i segregat el problema de la sortida de les mercaderies, i sempre per aquest ordre, es pot enfrontar el problema de la pèrdua de centralitat ferroviària de la ciutat de Tarragona i la recuperació dels serveis de llarg recorregut i d'altres prestacions que es van perdre. Es tracta d'analitzar les alternatives que ens permeten connectar l'estació urbana de Tarragona amb la xarxa d'Alta Velocitat i integrar la primera en la segona. El planejament vigent proposa diferents punts de connexió al nord de Tarragona entre el ferrocarril convencional i la línia d'Alta Velocitat que permetrien generar un "by-pass" sobre la línia d'Alta Velocitat que permetés reintegrar la ciutat de Tarragona als circuits comercials dels serveis d'altres prestacions.

I és només quan aquests primers reptes han estat resolts quan ens podem plantejar el problema de la integració urbana del ferrocarril a Tarragona. És a dir, no podem enfrontar aquest problema convivint amb trànsits de mercaderies que admeten menors

exigències geomètriques que els serveis de viatgers. I no es pot intentar resoldre el problema urbanístic en contra del servei ferroviari i la centralitat ferroviària de Tarragona. Dit més clar, només valdrà la pena invertir al traçat ferroviari urbà de la ciutat si aquesta acull trànsits rellevants. Si l'estació queda com un indret al servei de rodalies i mitja distància cada cop prendrà més sentit la idea de eliminar les vies enlloc de reordenar-les.

Oportunitat i mecanismes de finançament

L'oportunitat estratègica d'assumir el repte generacional avui rau en la combinació d'un conjunt de factors que haurien de ser tinguts en compte per la ciutadania i les institucions locals.

Per una banda, ens trobem en la fase decisiva en la inserció del Corredor Mediterrani al nostre territori. Els projectes que tenen a veure amb la "*Trans European Network – Transport*" (TEN-T) com el Corredor Mediterrani, es troben subjectes a unes condicions favorables per a la seva execució.

La Comissió Europea finança amb un 50% els estudis necessaris i amb un mínim d'un 20% l'execució dels projectes (30% en colls d'ampolla del sistema). En paral·lel els instruments com el *European Fund for Strategic Investments* (EFSI o més conegut per Pla Juncker) o l'activitat financadora del Banc Europeu d'Inversions (BEI) es troben plenament vigents i disponibles.

D'una altra banda, des de l'any 2014 els Ports de l'Estat poden participar en el finançament dels accessos terrestres més enllà del seu domini portuari per mitjà del Fons Financer d'Accessibilitat Terrestre Portuària. Aquest Fons es nodreix d'una sèrie d'aportacions obligatòries i voluntàries amb caràcter de préstec a 20 anys amb 3 de carència, i calculades com el 50% dels beneficis nets per als ports intra-peninsulars i el 25% per als extrapeninsulars. Les actuacions del Fons poden ser de connexió amb la xarxa de transport terrestre ("*última milla*") i també de millora de la pròpia xarxa de transport terrestre. Aquest Fons invertirà 560 milions d'euros en els propers 4 anys.

Aquests instruments vigents més la millora evident del clima d'inversió al nostre país i la capacitat de finançament generen la possibilitat d'establir un model financer del Projecte de la Rambla del Mar en l'estat de l'art de les col·laboracions públic-privades en el sector de les infraestructures.

És per tots aquests motius que la **UNIÓ D'EMPRESARIS DE TARRAGONA** proposa al Ple l'adopció dels següents

ACORDS:

Primer.- Instar al Port de Tarragona, Govern de la Generalitat i Ministeri de Foment a impulsar la necessitat de rehabilitar i de prioritzar la línia de ferrocarril entre Reus i Roda de Berà per al transit de mercaderies al Corredor Mediterrani, i col·laborar amb el Ministeri de Foment per a facilitar l'aprovació de l'estudi informatiu i l'execució de



Rambla Nova 38, 1er 2A.
43003 Tarragona
+ 34 607 243 838
www.empresarisdetarragona.com
info@empresarisdetarragona.cat

l'obra.

Segon.- Reobertura de la línia Reus/Perafort-Roda de Berà en via única com a solució per al trànsit de mercaderies amb avantatges evidents en matèria de seguretat, vertebració territorial, descongestió ferroviària i d'impuls centres logístics existents com la Terminal de Constantí (el Tarragonès). La reobertura comportaria també l'execució de les variants ferroviàries per fora de les poblacions afectades: Vila-seca, Reus, El Morell, La pobla de Mafumet.... Aquesta línia permetria reduir la saturació del tram Sant Vicenç de Calders – Tarragona.

Tercer.- Comunicar per escrit aquest acord al Ministeri de Foment, al Govern de la Generalitat de Catalunya, als grups parlamentaris al Congrés i al Parlament de Catalunya.

Tarragona a 30 de Juny del 2018.

De: Sergio Piriz Martin
Enviado el: dilluns, 9 / juliol / 2018 13:55
Para: Secretaria General
Asunto: RV: Proposta moció.
Datos adjuntos: Proposta moció.pdf

De: Sergio Piriz Martin
Enviado el: lunes, 9 de julio de 2018 12:15
Para: Departament d'Actes <actes@tarragona.cat>
CC: Grup Municipal Ciutadans <gm.ciutadans.tgna@tarragona.cat>
Asunto: RV: Proposta moció.

Bon dia,

Des del Grup Municipal de Ciutadans assumim la moció de referència per a la seva presentació al proper Consell Plenari.

Gràcies.

Salutacions,