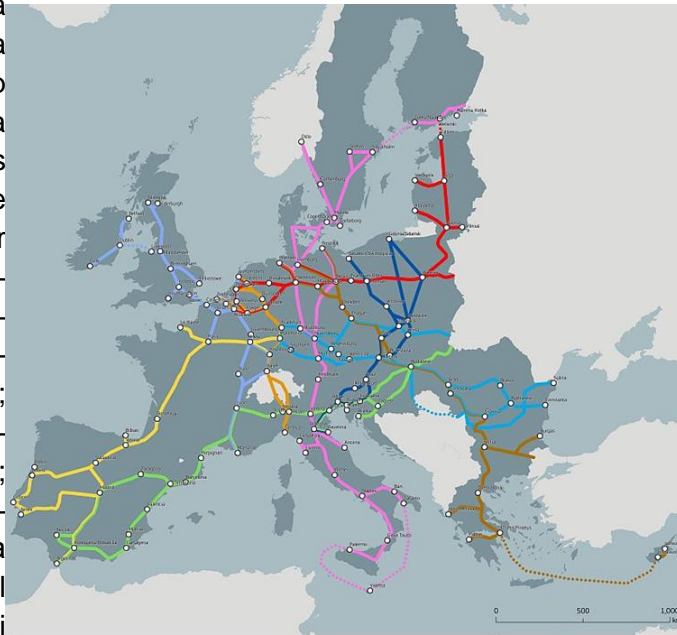




## MOCIÓ QUE PRESENTA EL GM D'ERC-MES-MDC PER INSTAR EL MINISTERI DE FOMENT A DESENVOLUPAR AMB URGÈNCIA LA PLATAFORMA FERROVIÀRIA PER MERCADERIES DES DEL CAMP DE TARRAGONA A CASTELLBISBAL.

El Camp de Tarragona representa pel Corredor del Mediterrani la baula necessària per transitar cap a Europa. La Comissió Europea ha establert els següents recorreguts per la península ibèrica que componen l'anomenat Corredor del Mediterrani: Algeciras–Bobadilla–Madrid–Saragossa – Tarragona; Sevilla– Bobadilla–Múrcia; Sagunt–Saragossa; València–Madrid; Cartagena–Múrcia – València –Tarragona; Tarragona– Barcelona–Perpinyà–Marseille/Lyon. A cop d'ull de mapa es posa en evidència que tot el trànsit del Corredor del mediterrani conflueix i passa per Tarragona.



Core Network Corridors

- A (Baltic - Adriatic)
- B (North Sea - Baltic)
- C (Mediterranean)
- D (Orient/East-Med)
- E (Scandinavian - Mediterranean)
- F (Rhine - Alpine)
- G (Atlantic)
- H (North Sea - Mediterranean)
- I (Rhine - Danube)

A cop d'ull de mapa es posa en evidència que tot el trànsit del Corredor del mediterrani conflueix i passa per Tarragona.

El que cal preguntar-se és, si el tram Tarragona-Castellbisbal, el farem amb el tercer fil indefinidament per a les mercaderies. És evident que, més enllà de l'impacte que suposa un increment ferroviari a totes hores per la costa, acaba esdevenint un veritable coll d'ampolla que de ben segur estarà saturat entre el 2025 i el 2030, si ho inferim dels estudis de la demanda de trànsit de la Taula Estratègica del Corredor del Mediterrani.

En aquest sentit cal assenyalar que segon la UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), una via amb ample mixt queda saturada a partir de 200 trens/dia comptant els dos sentits. Si la previsió de combois de mercaderies/dia pel 2020 és de 50 i pel 2030 és d'entre 100 i 130, als quals hem de sumar els 80 trens de passatgers en el tram Tarragona-Sant Vicenç de Calders, es fa evident la saturació, la sobreexplotació de la línia i la impossibilitat de creixement.

Pel que fa a les possibilitats de creixement cal indicar que les estimacions del transport per ferrocarril de mercaderies són pel 2030 del 20% del total, la qual cosa implica que

encara hi ha un marge de creixement considerable vers el transport amb camió. Una limitació de la capacitat ferroviària esdevé un handicap important cap a la transició del transport de la carretera al ferrocarril.

Per altra banda cal considerar les Instruccions tècniques de la DGPC sobre les condicions mínimes que han de complir nous desenvolupaments urbanístics ubicats dins de zones identificades com de risc químic en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril, on s'indica que la Zona d'Indefensió en el cas d'un escenari BLEVE (*boiling liquid expanding vapour explosion*), és de 250 metres i de 100 metres amb mesures d'autoprotecció (a cada banda de la carretera o línia ferroviària), la qual cosa significa que estan limitades les actuacions urbanístiques i les activitats dins d'aquest àrea al voltant de la via fèrria.



Davant de l'exposat fins ara, no queda dubte que la solució del tercer fil entre Castellbisbal i Tarragona, cal considerar-la una solució provisional i que no servirà de res en un futur proper, a més de considerar el risc que suposa el transport incrementat de mercaderies perilloses dins de nuclis urbans i per una de les costes més poblades del litoral català

La solució més lògica és passar les mercaderies per l'interior. Però, per on? Per Reus-Roda? Aquesta solució implica alliberar de la costa el tram Tarragona-Sant Vicenç de Calders, però suposa el pas de les mercaderies per la Rambla del Vendrell, per L'Arboç, per Vilafranca de Penedès, en definitiva un coll d'ampolla per haver de conviure amb la resta del trànsit i, a la vegada, un impacte important sobre aquestes poblacions.

Però, a més, la limitació d'una sola via en el tram Reus-Roda limita encara més el trànsit ja per si mateix insuficient, tal com s'ha assenyalat, per la via de la costa. Convertir-la en doble via implicaria considerar tots els elements de protecció inherents a les mercaderies perilloses, la qual cosa fa que es tracti d'un projecte condemnat a no reeixir.

La solució madura, la solució definitiva, no és altra que la d'una plataforma viària per mercaderies, possiblement paral·lela a l'actual via de l'AVE, amb totes les actuacions de seguretat pertinents. Una plataforma que hauria d'arrencar des del nus ferroviari de Vila-seca fins a Castellbisbal. Són ara uns 80 km imprescindibles per segregar definitivament les mercaderies i eliminar l'impacte sobre la costa i les poblacions.

El caos que ha significat el trànsit ferroviari entre València-Castelló amb el tercer fil ha obligat a projectar la solució d'una doble plataforma d'ample internacional entre València –Castelló. Aquesta és la solució idònia per evitar tots els problemes. Un projecte xifrat inicialment en 1.170 milions d'euros, per 60 km de via.

Cal reivindicar immediatament la doble plataforma fins a Castellbisbal. Si es poden fer per 60 Km entre València i Castelló, també s'ha de poder fer pels 80 i escaig entre el Camp de Tarragona i Castellbisbal.

Hi ha decisions que s'han de prendre quan abans millor. Són decisions que tard o d'hora caldrà abordar, perquè els fets faran caure de madura la infraestructura a fer.

Recordar que el Ministerio de Fomento ja va iniciar, fa més de 10 anys, *el Estudio Informativo* d'aquesta doble via per mercaderies, que inexplicablement va aturar. El mateix amb la variant ferroviària de Reus.

Si avui es tramités d'urgència aquesta infraestructura s'arribaria molt just a tenir les noves dues vies per mercaderies l'any 2030. D'aquí que s'ha de prendre la decisió amb urgència.

Per tot l'exposat fins ara es proposa al Consell Plenari l'adopció dels següents

## ACORDS

**Primer.-** Instar el Ministeri de Foment a considerar urgentment la realització d'una plataforma ferroviària per mercaderies des del nucli ferroviari de Vila-seca al nucli ferroviari de Castellbisbal, per tal d'alliberar el pas de les mercaderies pels pobles, nuclis turístics i ciutats com Tarragona.

**Segon.-** Comunicar aquesta decisió al Ministeri de Foment, al Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya, als ajuntaments d'Altafulla, Torredembarra, Creixell, Roda de Berà, El Vendrell, l'Arboç i Vilafranca del Penedès. A la FEDERACIÓ EMPRESARIAL D'HOSTELERIA I TURISME DE TARRAGONA – FEHT i l'ASSOCIACIÓ DE CAMPINGS DE TARRAGONA I TERRES DE L'EBRE.

Pau Ricomà i Vallhonrat

Portaveu GM ERC-MES-MDC

Tarragona, 7 de març de 2019