

MOCIÓ ELABORADA PER LA PLATAFORMA MERCADERIES PER L'INTERIOR SOBRE LA NECESSITAT D'UNA ALTERNATIVA URGENT DE DESVIAMENT DEL TRÀNSIT FERROVIARI DE MERCADERIES PER L'INTERIOR

La plataforma Mercaderies per l'interior va néixer el 4 d'abril del 2019 amb els objectius de conscienciar la ciutadania dels factors negatius que representa el transport de mercaderies perilloses a prop dels nuclis urbans; protegir el turisme cultural i el vinculat a les platges, i promoure estudis tècnics per trobar una solució definitiva al pas de les mercaderies.

Tres anys i escaig després, continuem fermament immersos en la nostra tasca i per això presentem aquesta moció. Des de la plataforma defensem **el transport de mercaderies per ferrocarril** per la seva **eficiència energètica, la millor sostenibilitat mediambiental envers la carretera**, així com per la millora de la **competitivitat** de molts sectors econòmics. És important per a una **integració de l'economia de l'Estat** i pel desenvolupament de **l'economia territorial** i un millor **funcionament del mercat únic europeu**.

El **Corredor Mediterrani (CM)** canalitza el transport ferroviari de mercaderies per dues línies que conflueixen a Tarragona: la línia litoral Almeria-València-Sagunt i la línia central Algesires-Madrid-Saragossa, afegint-hi les mercaderies de la pròpia àrea de Tarragona. És una **infraestructura necessària**, que segons diferents previsions d'entitats oficials (EU/estats) i operadors logístics afectats, **multiplicarà per 8 el trànsit de combois (més llargs i pesants)**.

La seva necessitat i importància econòmica i logística és innegable, **però l'actual planificació del traçat per la costa és una font de greuges per la ciutadania, pels efectes indesitjables, socials i econòmics que la fan insostenible i irresponsable. El respecte a la seguretat de les persones, el seu dret a preservar llur patrimoni cultural i natural** (platges, paisatge i zones naturals protegides) i el compliment de tota la normativa mediambiental de protecció de les persones i l'entorn **no es donen en l'actual planificació per la costa**.

D'altra banda, **la planificació per la costa ens alerta del greu risc que suposa mantenir el tràfic de trens de mercaderies, part d'elles perilloses, pel mig i al costat dels nuclis urbans més poblats de la costa (Tarragona, Altafulla, Torredembarra, Creixell, Berà, Sant Vicenç de Calders, El Vendrell)**, passant a tocar de col·legis, platges, instal·lacions d'esbarjo, així com d'habitatges i negocis. Així doncs, **s'incrementarà el risc d'explosions, incendis i fuites tòxiques, alhora que augmentarà la contaminació acústica i de vibracions produïdes pels combois**, que ara ja són superiors a les admeses legalment. Per **respecte a la integritat i la salut dels ciutadans, es imperatiu evitar des del primer minut aquesta situació** provocada per l'actual traçat previst del CM per la costa.

El CM per la costa consolida el **pas de trens de mercaderies a tocar d'un element central del patrimoni històric de la Ciutat de Tarragona: l'Amfiteatre Romà. No podem permetre incrementar l'impacte negatiu** que provocarà el pas de combois més llargs, pesants i freqüents del CM. **L'Amfiteatre forma part del conjunt de la Tàrraco Romana, declarat Patrimoni Mundial per la UNESCO**, i és un dels elements més característics de la història i identitat de la ciutat. **Prevenir el seu deteriorament, protegir-ho, preservar-ho pel futur és una responsabilitat pública inajornable**. A la nostra generació han arribat milers d'anys d'història, no es pot permetre que una infraestructura ferroviària mal planificada ho posi en perill.

El traçat del CM per la costa, afecta negativament a platges i zones naturals protegides amb catalogació. Zones d'interès Natural i de la Xarxa Natura 2000 de preservació UE per la seva biodiversitat, flora i fauna, i les seves característiques úniques: Bosc de la Marquesa, Tamarit i desembocadura del Gaià de Tarragona, Munts de Torredembarra i el Muntanyans de Creixell. El Patrimoni Natural i de platges de l'àrea de Tarragona són una font de vida, economia, paisatge, biodiversitat i entorns per gaudir els ciutadans. És una dotació natural en les nostres mans com a ciutadans i d'obligada protecció per les autoritats. Són un present meravellós i un llegat pels nostres fills.

Cal tenir en compte, també, que la façana marítima del Tarragonès concentra una intensa activitat turística que genera un alt grau de dinamisme comercial i urbanístic. **El trànsit de mercaderies per la costa contribuirà a un deteriorament de l'entorn turístic i a un procés de "guetificació" de tots els barris i municipis al llarg de la de via de la costa, amb importants pèrdues de valor d'habitatges i negocis i el divorci permanent entre aquests municipis i el mar. Suposa també un efecte molt negatiu per a la marca Costa Daurada, de reconeixement internacional, i pels llocs de feina que genera.**

La circulació de mercaderies per l'actual línia ferroviària de la costa amb la multiplicació del trànsit previst, també tindrà un efecte molt negatiu sobre la circulació de viatgers de rodalies i de mig i llarg recorregut, deteriorant la interconnexió eficient i sostenible dels nuclis urbans de la costa amb d'altres poblacions, impedit el creixement, desenvolupament, sostenibilitat, qualitat i rapidesa del trànsit de persones allà on es concentra la població: la costa.

Els **Reglaments EU** que donen naixement, prioritat i finançament als Corredors europeus de mercaderies de la xarxa bàsica (que inclou el CM), exigeixen que, en la seva implementació, és **obligat considerar tota la legislació sobre impactes mediambientals** (persones, natura, patrimoni, béns econòmics) i **impactes deguts al canvi climàtic**. A l'actual tram del CM per la costa no s'ha fet cap estudi d'impacte ambiental.

El R. Decreto 412/2001 que regula el **transport ferroviari de mercaderies perilloses**, estableix (art.4.1) que els trens amb aquests tipus de mercaderies **hauran d'utilitzar necessàriament, quan existeixin, línies que circumval·lin les poblacions**. Aquesta condició no la compleix el CM actual, amb el transport de mercaderies perilloses mitjançant el tercer carril per la costa a l'àrea de Tarragona.

Per estudiar la solució definitiva pel pas de mercaderies per ferrocarril per l'interior a l'àrea de Tarragona, el MITMA va licitar el 2021 un Estudi de Viabilitat per analitzar diferents alternatives. Aquest Estudi de Viabilitat **no té suport normatiu**, atès que no figura a la "Ley 39/2003 del Sector Ferroviari". **Després caldrà licitar i adjudicar: Primer l'Estudi Informatiu que inclogui la Declaració d'Impacte Ambiental, seguit dels Projectes Constructius, i finalment, la Construcció de les Obres. Tot aquest procés pot trigar entre 12 i 15 anys, període de temps dilatadíssim pels perjudicis que comportarà la posada en marxa del tercer carril del CM.**

Per trobar una solució durant aquest llarg període, la **Plataforma Mercaderies per l'Interior proposa una Solució d'Emergència provisional que eviti el pas de les mercaderies per la costa, basada en utilitzar les vies existents: Vila-seca/Camp de Tarragona i LAV Camp de Tarragona/L'Arboç** (tram de 27 km) -veure plànol annex-. **L'explotació mixta de LAV per a viatgers i mercaderies ja es fa en altres països com França i Alemanya i en el tram LAV Barcelona-Girona-frontera francesa.** També està

previst fer servir per a tràfic mixt de viatgers i mercaderies, tant les línies de l'AVE de Pajares entre Astúries i Castella-Lleó com la Y de connexió entre les tres capitals basques.



* Plànol solució provisional d'emergència

Les obres necessàries per adaptar les vies existents a la Solució d'Emergència són menors i la inversió petita, sent la principal la connexió entre les línies del CM i la via convencional a l'Arboç, on ambdues línies van paral·leles. D'altra banda, la LAV a l'àrea de Tarragona suporta actualment un tràfic d'1/3 de la seva capacitat màxima, restant 2/3 per a organitzar el manteniment i que hi puguin passar trens de mercaderies.

Amb la solució provisional d'emergència, la major part de les mercaderies, especialment les mercaderies perilloses, deixaran de circular pel centre de les poblacions de la costa, desplaçant les mercaderies per l'interior a una zona poc poblada, on el risc per la vida i la salut de les persones i pel patrimoni cultural i natural es redueix dràsticament. A més, es compleix amb l'article 4.1 del RD 412/2001 que estableix que els trens de mercaderies perilloses han de circumval·lar les poblacions.

A més, permetria que els **trens de viatgers d'altres prestacions com l'AVE, Alvia, Avant i Euromed, circulessin per la costa.** Això significa que els viatgers podrien fer servir l'estació de Tarragona i no l'actual Camp de Tarragona que es troba lluny i mal comunicada.

Per tot el que s'ha exposat, demanem a l'Ajuntament de Tarragona que adopti els següents **ACORDS**:

PRIMER. Que el previst "Estudi d'alternatives/viabilitat" del MITMA (que porta un retard de 5 anys) per a la determinació d'un traçat per la circulació de mercaderies per l'interior, tingui la prioritat, la validesa normativa, el sentit d'urgència i el finançament per tal de determinar i executar un tram definitiu, eficient i mediambientalment segur del CM per l'interior. Nous retards són inacceptables.

SEGON. Atès que el projecte definitiu per l'interior s'ha de definir, redactar i executar i això pot implicar entre 12 i 15 anys, i vista la unanimitat expressada per organismes, entitats i associacions veïnals de l'àrea de Tarragona per disposar amb la màxima urgència el CM per l'interior, demanem

que es porti a terme una alternativa provisional URGENT per l'interior, que eviti el pas de les mercaderies per les poblacions de la costa, utilitzant la infraestructura ferroviària existent, amb les inversions i intervencions de curt termini que poden permetre que les mercaderies es canalitzin per un tram curt de les actuals vies de la Línia d'Alta Velocitat des de Vila-seca a l'Arboç (aproximadament 30 km), tal com ja s'està fent en altres LAV com el tram Barcelona-frontera francesa i en altres països, o bé una altra solució provisional que compleixi el mateix objectiu.

TERCER. Que l'actual línia de la costa, que comunica nuclis poblats, sigui exclusiva de trens de passatgers de rodalies, mitja i llarga distància, desenvolupant les tasques e inversions tècniques necessàries per millorar la rapidesa, seguretat, qualitat, velocitat, respecte mediambiental i varietat de les interconnexions amb altres destinacions pels ciutadans.

QUART. Comunicar aquests acords al govern de la Generalitat de Catalunya i al govern de l'Estat espanyol, així com a la Diputació de Tarragona.

Tarragona, 11 d'octubre del 2022



Eugeni Sedano i Monasterio
Portaveu Plataforma "Mercaderies per l'interior"