



GRUP MUNICIPAL D'ERC AJUNTAMENT CALAFELL

Moció del Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya i en la seva representació el Regidor-Portaveu, Sr. Carles Rion, presentada per a la seva consideració durant el proper Ple Municipal.

MOCIÓ SOBRE LA IMPLANTACIÓ D'UNA XARXA DE RODALIES A L'ENTORN DE LA CIUTAT DE TARRAGONA

Per la present el grup d' Esquerra Republicana de Catalunya sol·licita que s'incorpori la present moció en l'ordre del Dia del Ple de l'ajuntament de Calafell

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Durant anys, la política de transports s'ha basat en el foment de la carretera i l'avió, l'increment de la utilització del petroli i la construcció indiscriminada de costoses infraestructures. Una política hostil cap al medi ambient i sovint sense cap mena d'objectiu social, més aviat orientada al benefici de les empreses privades i contrària a l'interès general.

El ferrocarril, mentrestant, s'ha vist sotmès a l'abandó sistemàtic i premeditat, marcat per la política sumptuària de l'alta velocitat, el desmantellament dels serveis públics i la preparació de la privatització, oblidant els seus reconeguts avantatges ambientals, econòmics i socials.

Aquesta política es tradueix en: tancament de línies i estacions, desaparició de serveis, desmantellament de tallers, destrucció de llocs de treball, disminució del nombre de trens i de places ofertes, increment de les tarifes, menor manteniment de la infraestructura i del material rodant, etc.

El transport, l'element fonamental del funcionament de les economies modernes, es troba davant d'una contradicció permanent, entre una societat que sempre sol·licita major mobilitat i una opinió pública que suporta cada cop menys la congestió en algunes xarxes, la degradació del medi ambient i la qualitat mediocre que alguns serveis de transport ofereixen. Davant d'una demanda de transport que augmenta més que el creixement de la economia, la resposta no potser solament la construcció de noves infraestructures i l'obertura a nous mercats, sinó una millora en el sector dels transports públics ja existents, creant un sistema de transport sostenible des del punt de vista econòmic, social i medi ambiental.

A Catalunya el dèficit històric d'inversió en infraestructures ferroviàries que es pateix i la sempre difícil concertació entre les diferents administracions públiques amb competències en aquesta matèria provoquen continus endarreriments en l'execució de les actuacions previstes, i una pèrdua d'oportunitats de captació de tràfic i d'activitat econòmica. Tanmateix, la construcció d'infraestructures a posteriori comporta una debilitat del desenvolupament i un impacte molt superior, quan el territori ja està ocupat i els pocs espais lliures existents tenen un elevat grau de protecció. La presència de diferents subxarxes, amb titularitats i gestors diferents, planificades i operades de manera independent, provoca a més greus disfuncions –en perjudici, sempre, dels usuaris.

Actualment el sistema de transport, tant a Catalunya com a la resta de l'estat, té tres grans inconvenients. El primer és la centralització dels recursos pel que fa les comunicacions. El segon és que ara per ara és un gran devorador d'energia; a Espanya el sector del transport és el responsable de més del 40% del consum d'energia primària, per damunt dels consums industrial i domèstic. L'altre gran problema és la despesa social que ocasionen les externalitats que sovint queden totalment fora de control de l'administració, dels ens encarregats de vetllar per la salut del nostre medi natural o dels propis ciutadans; en són bons exemples la contaminació per emissions de gasos nocius i partícules a l'atmosfera, els accidents, el soroll, la pèrdua de temps en els col·lapses circulatoris o l'ocupació a les ciutats d'un bé escàs i car com és el sòl públic.

Amb tot, el sistema ferroviari ha demostrat que amb un mínim nivell d'inversions sempre es guanyen viatgers. Així, l'aposta pels trens de rodalies ha de ser la base d'una estratègia encaminada a la promoció pública del transport interurbà. Es tracta, doncs, de captar i reconduir una demanda que actualment és fidel al vehicle privat, més contaminant i amb efectes socials i territorials menys desitjables. Per això, és necessari consolidar una planificació en tot el territori que el doti d'un sistema sostenible de transport ferroviari.

Correspon a les administracions la tasca, no gens fàcil, de decidir la localització i la magnitud de les inversions públiques en l'àmbit de les infraestructures, així com de determinar si s'han d'executar a través de sistemes autofinançables o no; i, en tot cas, si estan en condicions d'assumir el dèficit que generen. Situació deficitària que, malauradament, en matèria de transport públic sovint es repeteix. Tanmateix no es pot perdre de vista la finalitat última: garantir una xarxa de transports pública i de qualitat per a tothom.

En aquesta línia, una de les eines de planificació que la Generalitat ha desenvolupat és el "**Pla de Transport de Viatgers de Catalunya**" que recull un seguit d'objectius entre els que específicament hi ha la potenciació d'una xarxa ferroviària ben dotada de serveis de rodalies i regionals.

Però ens trobem amb la sorpresa que en el comunicat de premsa on el Govern de la Generalitat comunica l'aprovació del Pla de Transports de Viatgers 2008-2012 i diu textualment (pàg. 7):

- *Nous serveis de Rodalies a Girona, Lleida i Tarragona: es crearan noves línies per estructurar la mobilitat de les àrees metropolitanes de l'entorn de les capitals, aprofitant la infraestructura ferroviària existent. En el futur, es podran convertir en línies de tren-tram, d'acord amb les previsions del PITC.*

- *Camp de Tarragona. Es crearan quatre línies diferents:*
 - *Reus -Tarragona –Torredembarra -Sant Vicenç de Calders*
 - *Cambrils –Tarragona -Torredembarra*
 - *La Plana-Picamoixons-Reus-Tarragona*
 - *Les Borges del Camp-Reus-Tarragona*

D'acord amb les aportacions rebudes, el pla aprovat ara inclou estudiar la possibilitat de perllongar la línia La Plana-Picamoixons-Reus-Tarragona fins a Valls i Montblanc, i la línia Les Borges del Camp-Reus-Tarragona fins a Falset.

Les noves línies de Rodalies de Tarragona oferiran 6 expedicions en hora punta i sentit entre Tarragona i Reus, 4 entre Torredembarra i Tarragona, i 2 en la resta de trams.

Atès que la Línia Estratègica 3 del Pla Estratègic Comarcal del Baix Penedès diu:

Línia estratègica 3: *Dotar-se de les eines bàsiques per configurar un territori ordenat i equilibrat.*

Objectiu 3.3

Minimitzar l'impacte de les infraestructures bàsiques i fomentar la mobilitat sostenible.

Actuació 3.3.1

Millorar globalment el transport públic, i desincentivar l'ús del vehicle privat.

Actuació 3.3.2

Minimitzar l'impacte de les grans infraestructures de comunicacions

Actuació 3.3.3

Conservar i millorar la xarxa viària interna, especialment a la zona interior, afavorint l'aprofitament dels traçats actuals.

Actuació 3.3.4

Impulsar la modernització del servei ferroviari actual.

Atès que aquells mateixos operadors administratius i organitzatius que sovint ens adscriuen a un determinat àmbit territorial (*Camp de Tarragona*) del qual no en volem formar part i addueixen mil problemes estructurals quan aquest àmbit té quelcom beneficiós a aportar; ara, paradoxalment, aquests mateixos operadors ens hi exclouen arbitràriament.

Atès que voler formar part d'un àmbit territorial diferenciat (*Vegueria del Penedès*) en cap cas ha significat, per a nosaltres, la creació de cap frontera, ni de cap impediment físic ni territorial per la normal interconnexió amb la resta del nostre país. Ben al contrari, si reivindicuem la Vegueria del Penedès és precisament per a millor integrar-nos en el país.

És per tot això que, el Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya proposa al Ple de l'Ajuntament de Calafell els següents:

ACORDS

1. Que l'Ajuntament de Calafell demana formalment i expressament sigui reconsiderada la proposta de l'extensió de la xarxa de rodalies de Tarragona continguda en el Pla de Transports, arribant aquesta, com a mínim, fins a les poblacions del Baix Penedès amb estació ferroviària (Calafell, Segur de Calafell i Cunit, per la via de la costa; El Vendrell i l'Arboç, per la via de l'interior)
2. Que aquesta reconsideració s'ampliï al que seria el seu tram natural en un país amb les infraestructures normals, tot arribant, aquestes rodalies, a Vilafranca del Penedès, per l'interior, i a Vilanova i la Geltrú, per la costa.
3. Que es comuniquin aquests acords als Ajuntaments de l'Arboç, Bellvei, El Vendrell, Cunit, Els Monjos, Reus, Tarragona, Torredembarra, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i, a més a més, al Departaments de la Generalitat de Catalunya de Presidència, Governació i Política Territorial i Obres Públiques. I finalment sigui comunicada també al Parlament de Catalunya.

I perquè en prengueu constància, als efectes oportuns, ho signa a Calafell, a divuit de febrer de dos mil nou.

Sg. Carles Rion i Tetas
Grup Municipal d'ERC
Ajuntament de Calafell