

## **Declaració institucional del Ple de la Diputació de Tarragona sobre el tercer fil ferroviari i la defensa d'un model de transport segur, sostenible i eficient.**

El transport ferroviari de mercaderies al Camp de Tarragona, tal i com està configurat en l'actualitat, dificulta desenvolupar un sistema eficient i segur de manera diferenciada del transport de viatgers.

A data d'avui, amb el tercer fil ferroviari, el model de què disposa el territori comporta incongruències, com el fet que el transport de mercaderies es produeixi dins els principals nuclis de població mentre que, el transport de passatgers, ho faci cada vegada més en estacions perifèriques i allunyades. Aquest tercer fil contribueix a la saturació d'una de les línies ferroviàries amb més tràfic de passatgers i mercaderies de l'estat. El pas de més trens de mercaderies, i més llargs, pot afectar negativament el servei de línies de passatgers, així com suposar un greu perjudici a l'activitat portuària del Port de Tarragona i a la competitivitat industrial del Camp de Tarragona i resta de la demarcació.

Una de les primeres conseqüències d'aquesta situació, en relació al transport de passatgers, serà l'empitjorament de la connexió ferroviària amb Barcelona. Cal recordar que el desplaçament Tarragona-Barcelona en línia convencional, triga més temps avui que fa 20 anys. Les conseqüències d'un sistema ferroviari deficient ho són per partida triple: en primer lloc, uns serveis menys atractius respecte d'altres tipus de mobilitat molt més contaminants, quelcom força preocupant en l'actual context d'emergència climàtica; en segon lloc, la mobilitat amb transport públic al conjunt de la demarcació i en relació a Barcelona, seguirà essent deficient, en detriment del benestar de les persones usuàries; i, en tercer lloc, aquests factors influiran de forma negativa en les necessitats dels habitants del Camp de Tarragona, la competitivitat del territori i el seu desenvolupament econòmic.

El sector portuari i industrial del territori, que constitueix un dels més dinàmics i importants de l'estat, amb una gran quantitat d'empreses l'activitat de les quals depèn en bona part de la qualitat de les infraestructures, ja fa temps que reclama una connexió amb l'ample de via europeu a fi d'atraure noves inversions. Per tal de donar resposta a aquesta necessitat es va apostar per una solució més ràpida, tot i que provisional: el tercer fil, si bé no es soluciona el problema d'arrel.

Igualment, cal tenir en compte que la façana marítima del Camp de Tarragona concentra una intensa activitat turística generadora d'un alt grau de dinamisme comercial i urbanístic.

És per això que, desplaçar les mercaderies per l'interior i separar el seu transport de la línia convencional de passatgers, ajudaria a potenciar el creixement econòmic general del territori. Contràriament, no fer-ho només tindria conseqüències negatives per a l'economia i el conjunt de la població. I no podem pas oblidar, en aquest punt, el càstig que suposa per molts sectors econòmics i productius l'actual pandèmia de la COVID-19 i que, per tant, allò responsable és donar suport a iniciatives que permetin una ràpida i prompta recuperació de la seva competitivitat.

L'existència d'aquest tercer fil ens alerta del risc que suposa mantenir el tràfic de trens de mercaderies, una part de les quals perilloses, al costat de nuclis urbans, així com l'increment de la contaminació acústica produïda per combois pesants, matèries que estan regulades i protegides per normatives de protecció d'àmbit comunitari i estatal.

Entretant, el transport de mercaderies incrementa, i seguirà incrementant el seu pas per les zones més poblades del territori -la línia costanera-, fins el punt que, segons la Taula del Corredor del Mediterrani, l'any 2030 s'haurà produït un augment de 8 vegades el transport de mercaderies respecte l'any 2010. En paral·lel, la implementació immediata d'un sistema de tren-trmviari que relligui el Camp de Tarragona resta encara pendent de definició.

Precisament, la creació de comunitats sostenibles fins a 2030 és un dels punts claus establerts als Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de les Nacions Unides. Aquest recorregut, amb un termini de deu anys, requerirà d'eines sostenibles per al ciutadà com n'és un millor transport públic, assequible, sostenible i de qualitat. Tot això, s'ha de construir focalitzant-se en les persones més vulnerables, com persones amb discapacitats o gent gran, a qui se'ls hi ha de fer accessible aquest tipus de serveis.

El transport de mercaderies és tal vegada un dels majors responsables de l'increment mundial d'emissions. Cal l'adopció d'un model de mobilitat sostenible en l'entorn territorial, més enllà del propi entorn local, per tal d'assolir les estratègies d'estructuració funcional que en garanteixin la sostenibilitat, l'eficiència i la potenciació davant el repte de mitigar el canvi climàtic i descarbonitzar l'entorn, en coherència amb els esmentats Objectius de Desenvolupament Sostenible. Per citar-ne alguns, els ODS 11, 13 i 15, condicionen el desenvolupament urbanístic i territorial a la capacitat de càrrega de l'entorn natural, i la mobilitat sostenible.

És, per tant, imprescindible, una solució definitiva que doni resposta a les demandes dels diferents sectors implicats i a la ciutadania del territori en general.

Existeix un ampli consens que implica el sector industrial, la ciutadania i les institucions, com pot ser aquesta Diputació, perquè pugui dur-se a terme aquesta solució definitiva: el corredor de mercaderies per l'interior, alliberant, d'aquesta manera, la línia costanera per a l'ús exclusiu de passatgers.

Arran de tot l'exposat, el Ple de la Diputació de Tarragona manifesta, mitjançant la present declaració institucional, el seu ple suport a que les administracions implicades, en les competències que els són pròpies, redueixin al màxim la provisionalitat del tercer fil ferroviari per la línia de la costa i, així mateix, es porti a la taula de negociació dels alcaldes del Camp de Tarragona i la Generalitat de Catalunya amb el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, la necessitat de considerar urgent la construcció d'una plataforma ferroviària per mercaderies per alliberar el seu pas per la línia de la costa que passa per zones urbanes, turístiques i d'interès paisatgístic, cultural i natural, tal i com reclama el territori de manera consensuada.

Així mateix, aquesta institució encoratja a les administracions competents, a prendre totes les mesures possibles per pal·liar els efectes negatius del pas dels trens de mercaderies sobre els habitatges, equipament i instal·lacions que es troben a prop de les línies de la costa i que veuran agreujat el seu impacte amb el tercer fil.

Als efectes oportuns, traslladem la present declaració institucional al Parlament de Catalunya, al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana del Govern d'Espanya, a ADIF, a RENFE, a la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, a la Plataforma per la Promoció del Transport Públic i a la Plataforma de Mercaderies per l'Interior.