



Secretaria General
Serveis adjunts

Jaume Renyer Alimbau, secretari general de l'Ajuntament de Reus, **CERTIFICO**:

Que la Junta de Portaveus, en sessió duta a terme el 13 de desembre de 2023, va manifestar el seu suport a la proposta de declaració que seguidament es transcriu, amb la salvetat i a reserva dels termes que resultin de l'aprovació de l'acta segons el que disposa l'article 206 del Reglament d'organització, funcionament i règim jurídic de les entitats locals:

DECLARACIÓ INSTITUCIONAL SOBRE LA NECESSITAT D'UN NOU TRAÇAT DEL CORREDOR MEDITERRANI FERROVIARI PER L'INTERIOR LLUNY DE NUCLIS POBLATS I D'UNA ALTERNATIVA PROVISIONAL URGENT DE DESVIAMENT DEL TRÀNSIT DE MERCADERIES UTILITZANT LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA ACTUAL

"La infraestructura ferroviària resulta fonamental pel desenvolupament econòmic i social donant una solució viable, eficient, sostenible i segura pel transport de viatgers i mercaderies. El sector del transport ferroviari és estratègic per la inserció de la nostra economia a Europa augmentant la connexió entre persones i millorant la competitivitat del teixit industrial i econòmic.

Els reptes que planteja el segle XXI en termes de sostenibilitat i canvi climàtic fan necessari un canvi modal a favor del ferrocarril. Aquest canvi implica un augment de l'ús del ferrocarril, ja sigui pel transport de mercaderies o el desplaçament de viatgers. Així doncs, tal com apunten la totalitat dels estudis relatius a l'ús del ferrocarril, el volum de viatgers i mercaderies augmentarà els propers anys arreu d'Europa i, especialment a Espanya. Aquest augment del volum de viatgers i mercaderies amb ferrocarril ha d'anar necessàriament acompanyat de millores a les infraestructures existents que puguin suportar-ho.

Històricament, les infraestructures ferroviàries uneixen nuclis poblacionals que, en nombroses ocasions, s'han integrat dins la trama urbana de pobles i ciutats degut al seu creixement urbanístic. Així doncs, la infraestructura existent queda plenament incorporada als nuclis poblacionals circulant a poca distància d'habitatges i equipaments.

Aquesta proximitat de la trama urbana amb la infraestructura ferroviària per on hi poden circular mercaderies perilloses té, actualment (degut a les normatives de seguretat civil actuals), implicacions i fortes limitacions en el desenvolupament urbanístic dels sectors més propers a les vies. La limitació respon a la necessitat d'evitar que les persones puguin viure a prop d'un potencial perill. Aquesta lògica preventiva s'hauria d'aplicar també a la resta de la població que ja habita o utilitza habitatges i equipaments preexistents a la normativa actual de seguretat civil. Així doncs, resulta necessari evitar que les mercaderies perilloses circulin per l'interior de nuclis de població.

Signat electrònicament
Sandra Guaita Esteruelas
16/01/2024

Signat electrònicament
Jaume Renyer Alimbau
16/01/2024

El Corredor Mediterrani (CM) canalitza el transport ferroviari de mercaderies per dues línies: la litoral Almeria-València-Sagunt i la central Algeciras-Madrid-Zaragoza, les quals conflueixen a Vila-seca continuant per Tarragona i la Costa Daurada nord. És una infraestructura necessària. Segons diferents previsions d'entitats (EU/estatals) i d'operadors logístics, el CM multiplicarà per 5 el trànsit de combois, els quals seran més llargs (750m) i pesants (90T per vagó).

La necessitat i importància econòmica i logística del CM és innegable, però l'actual planificació del traçat del CM per la costa mitjançant el tercer carril és una font de perills i greuges per la ciutadania, pels efectes indesitjables de salut, socials i econòmics que la fan insostenible i irresponsable. En concret, l'actual planificació del CM per la costa no garanteix suficientment la seguretat de la vida i la salut de les persones que suposa el tràfic de trens de mercaderies, bona part d'elles perilloses, (augment de sorolls i vibracions i de la probabilitat de fuites de matèries perilloses), pels nuclis urbans més poblats de la Costa Daurada nord: Reus, Vila-seca, Tarragona, Altafulla, Torredembarra, Creixell, Roda de Berà, Sant Vicens de Calders, El Vendrell, ni garanteix la protecció del patrimoni personal, comercial, d'equipaments, cultural i natural (platges, paisatge i zones naturals protegides). L'afectació a la salut de les persones per la contaminació acústica i vibracions dels combois, ha quedat contrastat pel recent estudi de la Universitat Rovira i Virgili. Per respecte a la integritat i la salut dels ciutadans, és imperatiu evitar aquesta situació que va en contra de l'article 8 del Conveni Europeu dels Drets Humans. A més, s'ha de tenir en compte els estudis (FERRMED) que alerten del seu col·lapse per saturació de vies, al confluir en la mateixa via l'increment de circulació previst, tant de trens de mercaderies d'ample ibèric i d'estàndard com els de rodalies i de mitja distància, augmentant, alhora, la probabilitat de risc d'accidents.

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

Els Reglaments de la Unió Europea que donen naixement, prioritat i finançament als Corredors ferroviaris europeus de mercaderies de la xarxa bàsica TEN-T (que inclou el CM), exigeixen que, en la seva implementació, és obligat considerar tota la legislació sobre impactes mediambientals (persones, natura, patrimoni, bens econòmics) i impactes deguts al canvi climàtic. A l'actual tram del CM per la costa, no hi ha constància de cap estudi d'impacte ambiental.

A la vista de les alternatives del "Estudio de Viabilidad de la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Tarragona" del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del 2022, on es proposa alliberar la ciutat de Tarragona de les mercaderies ferroviàries, però es fan passar per altres poblacions de l'àrea de Tarragona, la Plataforma "Mercaderies per l'Interior" ha realitzat reunions i trobades amb els Ajuntaments afectats, les Cambres de Comerç de Reus i Tarragona, el Port de Tarragona i l'AEQT, per tal de dissenyar un nou traçat del CM respectant les seves demandes i seguint corredors viaris i ferroviaris existents, que no afecti als nuclis de població de l'àrea de Tarragona i, alhora, faciliti el transport de les mercaderies

Signat electrònicament
Sandra Guaita Esteruelas
16/01/2024

Signat electrònicament
Jaume Renyer Alimbau
16/01/2024



del port i del nostre sector industrial.

No cal dir que la Plataforma defensa potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril per la seva eficiència energètica, la millor sostenibilitat mediambiental, així com per la millora de la competitivitat de molts sectors econòmics. El CM és important pel desenvolupament de l'economia territorial, per a una integració de l'economia de l'Estat i un millor funcionament del mercat únic europeu. Però, considerem que l'actual traçat del CM per la costa (el "tercer carril") és perillós per a les persones, per al patrimoni i per a l'entorn des del primer dia que es posi en marxa. Per tant, és imprescindible que, a més d'un traçat definitiu per l'interior i lluny de nuclis poblats, també es dissenyi un de provisional immediat. El tercer carril no pot ser operatiu ni un sol dia pels perills que comporta.

Considerant, per una banda, l'augment del transport ferroviari tant de mercaderies com de passatgers i, per l'altra, el perill al que la població que habita prop de la infraestructura ferroviària on hi circulen mercaderies perilloses, resulta imprescindible la creació d'una xarxa ferroviària que pugui separar viatgers de mercaderies. Aquesta separació de viatgers i mercaderies resulta extremadament beneficiosa per ambdós costats i respon a les directives que s'incorporen a diferents plans estratègics pel desenvolupament de les xarxes ferroviàries estatals i europees.

El Reial Decret 412/2001 incorpora la necessitat de circumval·lar les poblacions el cas de transportar mercaderies perilloses. Per tant, resulta imprescindible de dotar una doble xarxa ferroviària amb alternatives perquè les mercaderies no entrin als nuclis urbans.

En el cas concret del Camp de Tarragona ens trobem amb la confluència de diferents vies ferroviàries més antigues d'ample ibèric i de més recents amb ample internacional o adaptacions amb un tercer rail. La separació de xarxes per viatgers i mercaderies al Camp és del tot viable i necessària pel que es considera urgent treballar per fer-ho possible. Lamentablement, l'Estudi de Viabilitat de Remodelació de la Xarxa Arterial Ferroviària de Tarragona del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana de 2022 no incorpora cap solució que alliberi la ciutat de Reus del trànsit de mercaderies perilloses per l'interior del nucli urbà. Aquesta circumstància és del tot desafortunada tenint en compte l'augment del volum de mercaderies perilloses que els estudis que presenta el mateix Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana augura de cara als propers anys ja que empitjora una situació que, a dia d'avui, ja és insostenible.

Així doncs, resulta fonamental establir un nou traçat definitiu per tal de garantir que el transport de mercaderies perilloses pugui circumval·lar les poblacions del Camp de Tarragona. En particular, dins del municipi de Reus, és imprescindible dotar d'alternatives de connexió entre les vies provinents de Saragossa-Casp (Meseta) amb les vies de Lleida-Montblanc pel nord de la ciutat i, per altra banda, la connexió de les mateixes amb el Corredor Mediterrani per l'est del municipi.

Donades les circumstàncies exposades i la necessitat de trobar solucions definitives als problemes actuals cal actuar de forma urgent dotant el Camp de Tarragona de les infraestructures necessàries per donar impuls a la seva indústria, millorar la connexió entre

Signat electrònicament
Sandra Guaita Esteruelas
16/01/2024

Signat electrònicament
Jaume Renyer Alimbau
16/01/2024

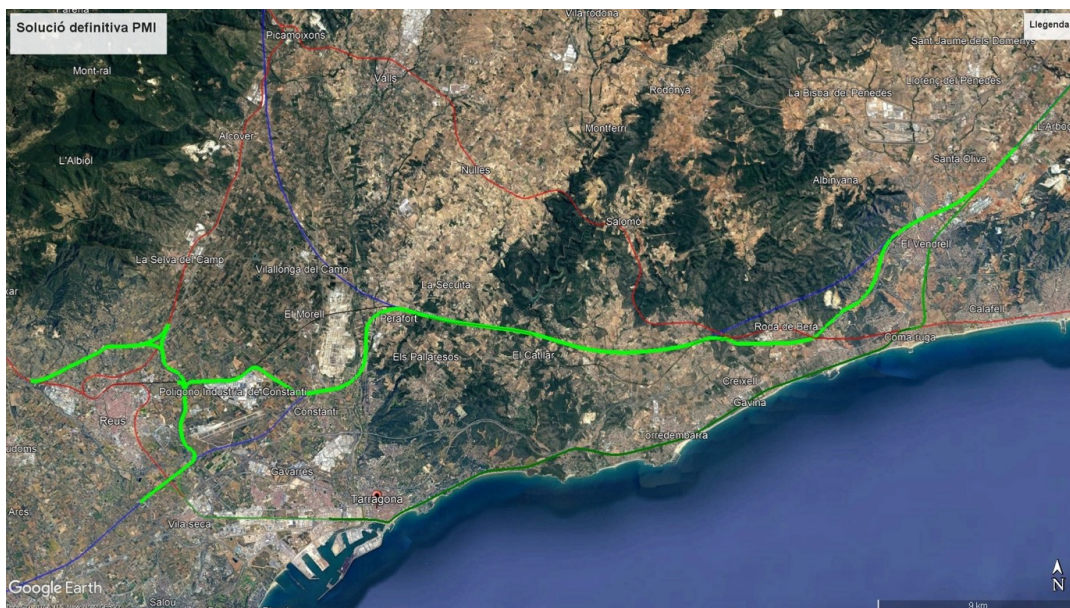
persones i garantir-ne la seguretat per tal de contribuir al progrés social i econòmic del territori.

L'Ajuntament de Reus, com a municipi afectat pel pas de mercaderies per l'interior del nucli urbà coincideix i dóna suport al Manifest sobre la necessitat d'un nou traçat del Corredor Mediterrani ferroviari per l'interior i lluny de nuclis poblats i d'una alternativa provisional urgent de desviament del trànsit de mercaderies utilitzant la infraestructura ferroviària actual presentat per la Plataforma Mercaderies per l'Interior.

Entre les mesures provisionals, és urgent introduir millores en la gestió de pas de les mercaderies, com pot ser la coordinació dels serveis de protecció civil municipal, de la Generalitat i de ADIF; que aquests serveis siguin informats prèviament del pas d'aquests trens; o que la circulació d'aquests trens sigui en horari de menor quantitat de persones al carrer, així com preveure i pressupostar mesures a implementar que redueixin el risc.

Amb això, posem de manifest la necessitat que s'executin les propostes plantejades amb caràcter definitiu així com les exposades amb caràcter més urgent i provisional a fi de posar rumb i traçar les solucions que el nostre municipi i el conjunt del Camp de Tarragona mereix. Per tot l'exposat, l'Ajuntament de Reus adopta els següents acords:

PRIMER: Atès que el document "Estudio de viabilidad de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Tarragona", presentat pel *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)*, presenta tres possibles alternatives de traçat ferroviari, les quals afecten a altres poblacions (Reus, el Morell, La Pobla de Mafumet, Valls, Creixell, Roda de Berà, El Vendrell, ...), demanem al Ministerio de Transportes y Movilidad SOSTENIBLE i a la Generalitat de Catalunya, un NOU TRAÇAT DEFINITIU del Corredor Mediterrani per l'interior de l'àrea de Tarragona, que sigui eficient i mediambientalment segur i QUE NO AFECTI A CAP NUCLI DE POBLACIÓ, circumval·lant les zones urbanes i el complex petroquímic nord i circuli en paral·lel als corredors viaris o ferroviaris existents. Aquest nou traçat ha de tenir la prioritat, la validesa normativa i el consens dels Ajuntaments i organismes afectats, així com el sentit d'urgència, per tal de dissenyar i executar-ho amb la màxima celeritat:

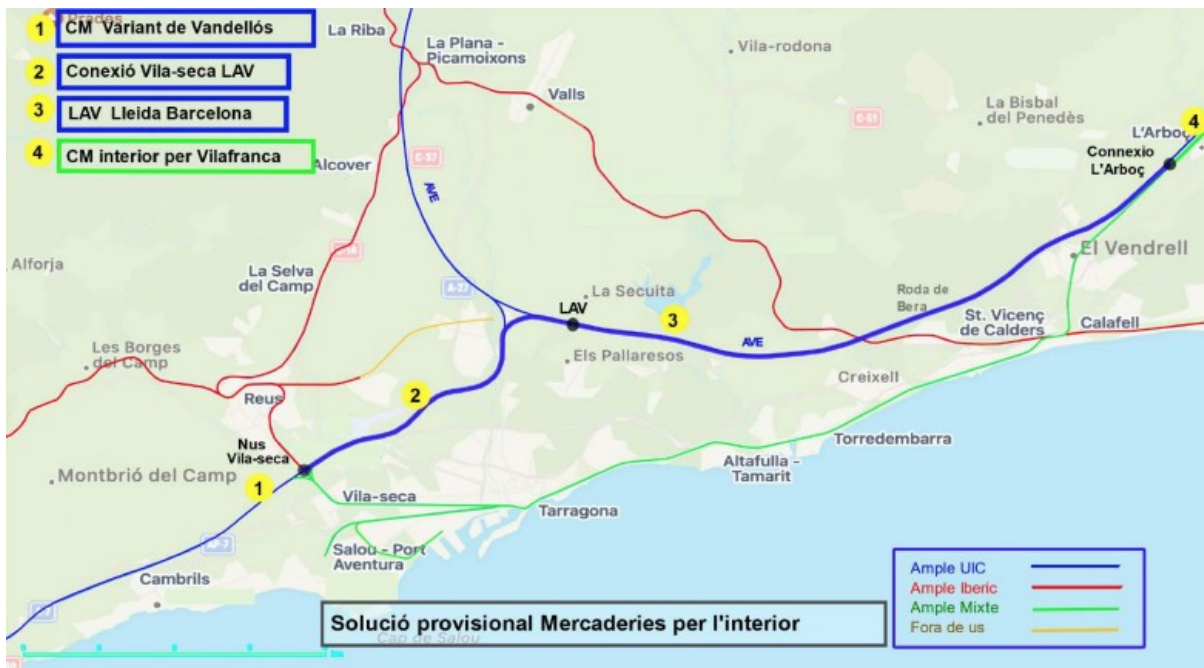




SEGON: Atès que aquest traçat definitiu per l'interior encara s'ha de projectar i executar: Finalització de l'estudi de viabilitat, estudi informatiu i d'impacte ambiental, projecte constructiu i execució d'obra, la qual cosa implica entre 15 i 20 anys, i, vista la unanimitat expressada per organismes, entitats i associacions veïnals de l'àrea de Tarragona per disposar amb la màxima urgència el Corredor Mediterrani per l'interior, derivada del perill inherent per a les persones, el patrimoni i l'entorn, demanem que es porti a terme una ALTERNATIVA PROVISIONAL URGENT per l'interior, utilitzant la infraestructura ferroviària existent, que eviti el pas per les poblacions de les mercaderies, amb les inversions i intervencions de curt termini que puguin permetre que les mercaderies es canalitzin per la nova variant Vila-seca/Camp de Tarragona i pel tram de la Línia d'Alta Velocitat des de Camp de Tarragona fins l'Arboç (aproximadament 30 km). La utilització mixta de la LAV per a mercaderies i passatgers, és una solució que ja es fa servir com a permanent, des de Barcelona/Girona/Frontera. Aquesta alternativa provisional és inexcusablement urgent i necessària i dona compliment al RD 412/2001.

Signat electrònicament
Sandra Guaita Esteruelas
16/01/2024

Signat electrònicament
Jaume Renyer Alimbau
16/01/2024



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

QUART: Manifestar el suport de l'Ajuntament de Reus al manifest elaborat per la Plataforma ciutadana "Mercaderies per l'interior" sobre la necessitat d'un nou traçat del Corredor Mediterrani ferroviari per l'interior lluny de nuclis poblats i d'una alternativa provisional urgent de desviament del trànsit de mercaderies utilitzant la infraestructura ferroviària actual.

CINQUÈ: Comunicar aquests acords al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible així com al govern de la Generalitat de Catalunya, a la Diputació de Tarragona i a la Plataforma

"Mercaderies per l'interior".

I perquè consti i tingui els efectes que correspongui, lliuro la present certificació, d'ordre i amb el vistiplau de la Molt Il·ltre. Sra. Alcaldessa, a la ciutat de Reus.

Vist i plau,
La Presidenta

El secretari general

Sandra Guaita Esteruelas

Jaume Renyer Alimbau

Signat electrònicament
Sandra Guaita Esteruelas
16/01/2024

Signat electrònicament
Jaume Renyer Alimbau
16/01/2024