



AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ

CRISTINA ALTÉS JUÁREZ, secretària accidental de l'Ajuntament de Roda de Berà,

CERTIFICO: Que el Ple d'aquesta Corporació local, en sessió ordinària de data 23 de febrer de 2023, va adoptar, per **unanimitat** dels membres assistents, la següent proposta d'acord:

Moció per la millora de la seguretat del transport de mercaderies ferroviàries impulsada per la plataforma Mercaderies per l'Interior, amb el recolzament de la Federació d'associacions de veïns de Roda de Berà i la Federació Xarxa Vendrellenca presentada al ple pel grup d'Esquerra Republicana de Roda de Berà, Agrupació d'Electors TRIA i el Sr. Antonio Bernal, regidor No adscrit.

Des de la federació Xarxa Vendrellenca, la Federació d'associacions de veïns de Roda de Berà i la plataforma Mercaderies per l'Interior 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) canalitzarà el transport ferroviari de mercaderies per dues línies que conflueixen a Tarragona: la línia litoral Almeria-Valencia-Sagunt i la línia central Algeciras-Madrid-Saragossa, afegint-hi les mercaderies de la pròpia àrea de Tarragona. Es una infraestructura necessària, que segons diferents previsions d'entitats oficials (EU/estatal) i operadors logístics afectats, multiplicarà per 8 el transit 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 i l'interior 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 i l'interior.

D'altra banda, la planificació per la costa i l'interior, 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, Roda de Berà, Sant Vicenç de Calders, El Vendrell i Arboç), 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 fugites tòxiques. D'altra banda s'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 i l'interior.

D'altra banda hem de deixar pales, que el traçat del CM per la costa i l'interior, 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.

El Patrimoni Natural i de platges de la província 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 la província de Tarragona concentra una intensa activitat turística que genera un alt grau de dinamisme comercial i urbanística. El transit de mercaderies per la costa contribuirà a un deteriorament de l'entorn turístic 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 i de gran reconeixement, fet que posa en perill els llocs de feina que genera.

La circulació de mercaderies per l'actual línia ferroviària de la costa i l'interior amb la multiplicació del transit 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 deis nuclis urbans de la costa i l'interior amb d'altres poblacions, impeding el creixement, desenvolupament, sostenibilitat, qualitat i rapidesa del transit de persones allà on es concentra la població a la zona costanera.

Els Reglaments UE 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 Reial Decret 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 part de la província de Tarragona i per l'interior a partir de l'estació Sant Vicenç de Calders.

Per estudiar la solució definitiva pel pas de mercaderies per ferrocarril per l'interior a l'àrea de Tarragona, el MITMA (Ministerio de Interior Transportes, Movilidad y Agenda urbana) va licitar el 2021 un Estudi de Viabilitat per analitzar diferents alternatives. Aquest Estudi de Viabilitat no té suport normatiu, ates 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 deis Projectes Constructius, i finalment, la Construcció de les Obres. Tot aquest procés pot trigat 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





AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ

viatgers i mercaderies ja es fa en altres països com França i Alemanya i en el tram LAV Barcelona- Girona-frontera francesa. També esta 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.



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 per la línia de costa (La Barquera, Barà, Costa Daurada, Vives, Espuny, Marysol...) desplaçant les mercaderies per l'interior a través de les línies de la LAV fins a la sortida d'Arboç. A més, en tot el tram que queda fora de les zones poblades, es compleix amb l' article 4.1 del RO 412/2001 que estableix que els trens de mercaderies perilloses han de circumval·lar les poblacions.

Per tot el que s'ha exposat des del grup municipal d'Esquerra Republicana de Roda de Berà, Agrupació d'Electors TRIA i el Sr. Antonio Bernal, regidor No adscrit i en nom de la Plataforma Mercaderies per l'interior, la Federació d'associacions de veïns de Roda de Berà i la Federació Xarxa Vendrellenca demanem als grups del ple de l' Ajuntament de Roda de Berà que adoptin els següents acords:

1. 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 lluny dels nuclis poblats.





AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ

2. 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 la província 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 i l'interior, 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 però que, en cap cas, sigui un traçat alternatiu paral·lel a l' AP-7 al seu pas pel terme municipal de Roda de Berà.

3. Que l'actual línia de la costa i interior, que comunica nuclis poblats, sigui exclusiva de trens de passatgers de rodalies, mitja i llarga distancia, 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 i que, en cap cas, aquesta alternativa provisional no alteri ni la freqüència ni la qualitat dels serveis existents.

4. Comunicar aquests acords al govern de la Generalitat de Catalunya, al govern de l'Estat espanyol, a la Diputació de Tarragona, a la Xarxa Vendrellenca i a la Federació d'associacions de veïns de Roda de Berà.

I perquè consti, als efectes oportuns, i a reserva dels termes que resultin de l'aprovació de l'acta, segons preveu l'article 206 del RD 2568/1986, de 28 de novembre, expedixo el present certificat amb el vistiplau del Sr. Alcalde, a Roda de Berà document signat electrònicament al marge.

Ho certifica la secretària accidental amb el vist i plau de l'alcaldia.

