



## NOTA DE PREMSA

Com informació complementària al **MANIFEST** de la **CONCENTRACIÓ** del dia 15 de juliol a **REUS** **“CONTRA LA PRIVATITZACIÓ DEL SERVEI PÚBLIC DE MERCADERIES PER FERROCARRIL”** us fem arribar el següent **ESTUDI INFORMATIU**:

Respecte als trens de **MERCADERIES PERILLOSES** que ciculen i/o estacionen a l'estació de **REUS** i que tenen com a estació d'origen i/o pas la terminal de **CONSTANTÍ**, cal considerar:

Ens troben unes 26 circulacions **REGULARS** cada **setmana**.

Uns 7 trens ho fan en dies puntuals.

Diàriament, menys dissabtes i diamesges circulen uns 5 trens.

Diàriament, menys dillunus, dimarts o diumenges, 3 trens.

La resta circulen 1, 2 ó 3 dies de la setmana.

	<b>MES</b>	<b>ANY</b>
<b>NUMERO DE TRENS</b>	173	2.076
<b>NUMERO DE VEHICLES</b>	1.133	13.596
<b>TONES CARREGA</b>	22.660	271.920

	<b>MES</b>	<b>ANY</b>
<b>PRESCRIT ATURADA</b>	4.044 MIN. / 67 H.	804 H.
<b>EFFECTIU ATURADA</b>	5.603 MIN. / 93 H.	1.116 H.
<b>INCREMENT TEMPS</b> <b>38%</b>	1.559 MIN. / 26 H.	312 H.

Hem considerat un pes de càrrega per vehicle/tipus de 20 Tn.

En el cas del transport de gas butà, parlariem de 50 Tn. de càrrega.

També cal dir que hi ha trens de fins a 23 vehicles amb materies perilloses.

Per tot això, una vegada més, **demanem la reobertura de la línia de ferrocarril Reus-Roda**, no nomès per al trànsit de mercaderies, sinó també per als potencials viatgers del Baix Gaià. Amb aquesta línia es facilitaria la **sortida directa de les mercaderies des del Polígon de Constantí cap al nord**, amb un **estalvi de temps** prou considerable, **s'evitaria el pas pels nuclis urbans densament poblats de Reus i Tarragona** i es vertebraria la **mobilitat de passatgers** per un territori amb evidents mancances de transport públic.

## DIVENDRES 15 JULIOL: CONCENTRACIÓ REIVINDICATIVA ESTACIÓ DE REUS

INICI VIATGE..... TARRAGONA ..... 18,37      REUS .....18,51

**RODA DE PREMSA: 19 h.**

TORNADA..... REUS.....20,09      TARRAGONA.....20,23

## CONTRA LA PRIVATITZACIÓ DEL SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT DE MERCADERIES PER FERROCARRIL



### TRÀNSIT SEGUR DE MERCADERIES PERILLOSES

Cal disposar els mitjans per evitar accidents, eliminant el risc que suposa el estacionament i el pas de milers de tones de productes altament perillosos (tòxics o inflamables) pels nuclis urbans densaments poblats. Reobertura de la línia de ferrocarril Reus-Roda, no nomès per al trànsit de mercaderies, sinó també per als potencials viatgers del Baix Gaià

**El sector del transport és base fonamental** de l'ocupació i el desenvolupament econòmic, no només per la influència directa que té sobre els llocs de treball o sobre els indicadors econòmics, sinó per la labor que exerceix com a eix vertebrador i com a denominador comú de tots els sectors d'una societat. En les últimes dècades el ferrocarril convencional ha sofert un important procés de deterioració vinculada a la política general de privatització i desmantellament dels Serveis Públics, amb una dràstica retallada en la inversió. Això té com a conseqüència una degradació progressiva que desemboca en el tancament de línies i l'abandó de serveis.

Davant l'actual situació, l'anunci de Foment és fer una aposta clara pel **transport ferroviari de mercaderies** amb el PLAN ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS EN ESPAÑA, de data 14 setembre de 2010. L'objectiu es incrementar la quota del 4.1 % actual fins al 8 – 10 %, en l'any 2020.

Des de la [pdf.camp](#) volem denunciar la nefasta gestió que s'ha realitzat en els últims anys, en què s'ha apostat maludament pel transport per carretera. La falta d'inversió en el transport ferroviari ha provocat que la quota màxima històrica del 10,30% a l'any 1997 hagi descendit al 4,1 % actual.

Cal dir, que països que van apostar clarament pel transport ferroviari de mercaderies l'índex actual són: d'Itàlia i Regne Unit d'un 12%, França amb un 16% i la d'Alemanya amb un 22%.

Resulta paradoxal que el PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES parli de "*lograr un model de mobilitat sostenible, reduint els impactes ambientals deguts al transport, entre els quals destaquem: el consum energètic, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i d'altres contaminants, els impactes sobre la biodiversitat i el soroll.*" Des de la [pdf.camp](#) defensem que el ferrocarril és el mitjà de transport terrestre més segur, el de major capacitat i el mitjà energèticament més eficient.

El Nou Model passa per transformar el model actual de RENFE Mercancías, convertint-lo en diverses empreses mercantils especialitzades en els diferents mercats. Aquest model d'explotació suposa que s'obri a la **participació privada** fins al 45%. La [pdf.camp](#) vol denunciar el perill que suposa aquesta situació per la semblança amb el model britànic, on la baixada dels nivells de seguretat per falta d'inversions del sector privat va acabar amb la renacionalització del servei per l'Estat. **El desmantellament i la privatització del ferrocarril tenen també una greu repercussió laboral en un país amb un alts índexs de desocupació i d'accidentalitat a la feina, i suposarà un augment de la precarietat laboral.** Així doncs, demanem qui siguin les empreses públiques, RENFE i ADIF, les que gestionen i proporcionen aquest servei.

Per tot això considerem que Tarragona i les seves comarques no poden perdre novament aquesta oportunitat. L'actual sistema de transport de mercaderies s'adiu molt poc amb les necessitats reals. La [pdf.camp](#) proposa, una vegada més, **aprofitar les actuals infraestructures** per donar sortida a les matèries que es produeixen, així com una millor distribució de les mercaderies que ja circulen pel nostre territori. **Demanem la reobertura de la línia de ferrocarril Reus–Roda**, no només per al trànsit de mercaderies, sinó també per als potencials viatgers del Baix Gaià. Amb aquesta línia es facilitaria la sortida directa de les mercaderies des del Polígon de Constantí cap al nord, amb un **estalvi de temps** prou considerable, **s'evitaria el pas pels nuclis urbans densament poblats** de Reus i Tarragona i es vertebraria la **mobilitat de passatgers** per un territori amb evidents mancances de transport públic.