



**A/A del DEPARTAMENT DE TERRITORI I
SOSTENIBILITAT**

Serveis Territorials de Transports de Tarragona

**AL·LEGACIONS AL PROJECTE DE PLA DE
TRANSPORTS DE VIATGERS DE CATALUNYA 2020**



En virtut de l'ANUNCI d'informació pública del projecte del Pla de transports de viatgers de Catalunya 2020 (PTVC 2020) i de l'obertura fins al dia 1 de setembre de 2015, prorrogat fins al dia 1 d'octubre, la **Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic i de Qualitat (pdf.camp)** mitjançant l'escrit que s'acompanya presenta les següents:

AL·LEGACIONS AL PROJECTE DE PLA DE TRANSPORTS DE VIATGERS DE CATALUNYA 2020

Per a totes les referències que s'indiquen, s'ha utilitzat el Document que la Generalitat va publicar a l'enllaç:

http://www.gencat.cat/territori/informacio_publica/PTVC_2020/PTVC_2020_vdef.pdf

que consta d'un índex en què s'indiquen set (7) apartats, del 1. Introducció, al 7. Estudi Ambiental, que respectarem del Document original per facilitar l'ordre de les nostres observacions.

Cal destacar que per les característiques de la nostra Plataforma, més enllà dels conceptes generals que aborda el PTVC 2020 i que afecten tot Catalunya, els nostres suggeriments intentaran abastar amb més deteniment les que ens afecten principalment.

Abans d'analitzar el Document es fa necessari establir unes **CONSIDERACIONS GENERALS** sobre els plantejaments inicials i objectius de la nostra Plataforma, que si bé poden estar suggerits en certa mesura en el PTVC 2020, per al nostre col·lectiu són determinants i indefugibles:

CONSIDERACIONS GENERALS

Les necessitats de mobilitat de la població passen per un ferrocarril que vertebrí el territori, que doni servei real al ciutadà, permetent el dret a la mobilitat de les majories. El tren d'alta velocitat no resol aquest problema; és cert que redueix els temps de viatge entre Madrid i Barcelona, però les conseqüències mediambientals i d'incomunicació de les comarques per les quals discorre es fan encara més evidents. L'estació del Tren d'Alta Velocitat del Camp de Tarragona, la inversió més cara de les escomeses històricament a Tarragona, no soluciona de cap manera la problemàtica de mobilitat a Tarragona.

Des de la **pdf.camp** entenem el transport ferroviari com una eina imprescindible cap a un futur sostenible, i apostem per un transport públic, segur i de qualitat, de caràcter social i sostenible mediambientalment, com és en definitiva el ferrocarril convencional.

A les Comarques de Tarragona, en els últims 20 anys, han quedat sense personal, de manera permanent, gran nombre d'estacions, com Vila-Seca, Altafulla, l'Espluga de Francolí, Alcover, Vilavella, Vilaverd, Salomó, Roda de Berà Nules-Bràfim, Marçà-Falset, les Borges del Camp, Riudecanyes-Botarell, Guiamets-la Serra d'Almos, Camarles, l'Ampolla, Sta. Bàrbara, Freginals, Ulldesona, Ascó etc.

Les estacions de Riba-Roja, Flix, Móra la Nova, Salou, Cambrils, l'Hospitalet de l'Infant, Valls, Montblanc, així com Tarragona, Reus i Tortosa han vist reduir el seu personal sota mínims tancant els llocs de comandament que regulen els trens i privatitzant serveis com la venda de bitllets i l'atenció a l'usuari. Aquestes mancances en les estacions afecten clarament a la qualitat del servei que rep l'usuari del ferrocarril, fins i tot a la seguretat en la circulació i la del propi viatger.

L'externalització de serveis és conseqüència immediata de la manca de personal que pateixen RENFE i ADIF, immerses en constants Expedients de Regulació d'Ocupació, mentre subcontracten a l'uníson els serveis que anteriorment realitzava personal especialitzat o directament els abandona adduint causes Productiu-Organitzatives (la rendibilitat per sobre del servei públic) o Tècniques. L'entrada en vigor de la LLEI DEL SECTOR FERROVIARI (LSF) l'1 de gener de 2005, ha accelerat el procés de deteriorament ferroviari que està patint tant el servei ferroviari com les estacions del Camp de Tarragona. Com a conseqüència de la LSF i la consegüent privatització de serveis, al Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre s'estan tancant multitud d'estacions, tal com hem esmentat anteriorment, reduint dràsticament els serveis de les mateixes, externalitzant serveis que fins ara realitzava personal ferroviari amb una formació homogènia i homologada, passant aquestes càrregues de treball a contractes que utilitzen mà d'obra poc qualificada o fins i tot en precari, quedant en moltíssims casos sense personal ferroviari, suprimint parades i fins i tot trens, disminuint encara més la qualitat del servei, i tot això per rendibilitzar les comptes de resultats i sense tenir en compte en cap cas la rendibilitat social.

A més de les nostres propostes i alternatives, es segueixen perllongant en el temps projectes tan necessaris com:

- Desdoblament de via entre Vandellòs i Tarragona i projecte definitiu del Corredor Mediterrani per a trens de viatgers, que no quedi sotmès als plans del Ministeri per al transport de mercaderies. El futur del Corredor del Mediterrani discorrerà per l'interior de la franja costanera sud de Tarragona, de manera que l'actual estació de Tarragona perdrà aquestes circulacions, que passaran per l'estació del Camp, obligant novament als viatgers amb destinació a les ciutats del sud d'Espanya i la Comunitat Valenciana a desplaçar-se del centre de Tarragona per seguir utilitzant el tren. El mateix ocorrerà per desplaçar-se cap a qualsevol ciutat de l'estat espanyol amb trens de Llarga Distància, ja que tots circularan per l'estació de la perifèria, deixant l'actual amb un servei residual o inexistent de tràfic de Llarga Distància, i suportant, segons el model proposat, el trànsit de trens de mercaderies.

- La connexió de la línia convencional amb la d'Alta Velocitat a l'altura de l'Arboç per aconseguir millores en el temps de viatge fins a Barcelona i possibilitar la implantació de Rodalies/Regionals d'altres prestacions. Cal recordar que el desembre de 2013, impulsat per les Plataformes de defensa del transport públic, es va aconseguir un ampli consens a favor d'aquesta proposta entre els Ajuntaments, Consells Comarcals, Autoritat Portuària i Empreses Químiques de Tarragona.

- El baixador de la zona de Bellisens a Reus, per donar servei als usuaris dels equipaments instal·lats i així poder incrementar el nombre de viatgers de la RT1. Tanmateix amb el suport d'Ajuntaments, Federacions de Veïns, l'Hospital i la Universitat Rovira Virgili.

- Solucionar definitivament els equipaments necessaris a les estacions, concretament a Tarragona per les seves deficiències, així com resoldre l'eterna provisionalitat de l'estació de Torredembarra.

- La reobertura de la línia Reus-Roda de Barà, en el seu tram de l'estació del Camp a Roda, que podria tenir un paper important en les comunicacions de les Comarques de Tarragona. A més de donar un servei ferroviari a poblacions com Constantí, La Pobla de Mafumet, el Morell, Puigdelfí, Perafort, la Secuita, el Catllar, La Riera de Gaià i la Pobla de Montornès, podria també connectar de manera directa, segura i fiable l'estació de l'AVE del Camp i l'Aeroport, amb les ciutats de Tarragona, Reus i Valls, per mitjà d'un tren lleuger que aprofitaria tant el traçat de l'antiga via Reus-Roda com de les línies existents per Sant Vicenç de Calders-Valls-Reus-Tarragona.

INTRODUCCIÓ

La primera constatació que sorprèn d'aquest document, encara que si bé és cert que alguns estudis demogràfics i fins i tot enquestes sobre mobilitat requereixen d'un temps d'anàlisi dels resultats obtinguts que pot justificar el tenir dades poc actualitzades, sembla poc rigorós treballar amb taules que reflecteixen dades de 2001. Si bé serveixen per mostrar l'evolució, seria desitjable dades molt més recents. La realitat de 2015 poc té a veure amb la situació de fa només deu anys, i certament una visió no actualitzada de punt de partida porta com a conseqüència que es puguin qüestionar les conclusions.

Considerem que en la **Introducció** es realitza una declaració de bones intencions que el mateix Pla no desenvolupa prou. Part del problema pot ser que radiqui en la diversa i jeràrquica existència de Documents que pretenen regular la matèria. Es fa referència a **les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM)**, al **Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC)**, al **Pla de Serveis** i al **Pla director de Mobilitat** en cada àmbit territorial P40:

*[...] es recullen els principis de **les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM)** quant a la millora de l'accessibilitat reduint els impactes negatius del transport amb l'existència de serveis de transport públic eficaços que permetin una integració millor del territori per tal que tots els ciutadans gaudeixin del mateix nivell d'oportunitats per al seu desenvolupament personal i social. P5*

*Un dels objectius del PTVC és, per tant, desplegar els principis continguts a les DNM[...]
P5*

*Un altre dels documents de referència a l'hora de la redacció del Pla ha de ser necessàriament el **Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC)** que estableix que el **Pla de Serveis** ha de ser fruit d'una revisió del Pla de Transports de Viatgers que serveixi d'instrument que permeti reforçar i millorar els serveis de transport públic allà on sigui necessari.*

El PITC recull alguns aspectes que ha d'analitzar i incloure el Pla de Serveis i que, per tant, caldrà tenir present en el nou PTVC: P5

- *[...] Realitzar propostes de millora dels serveis orientades a incrementar el nombre d'expedicions, crear noves línies o assegurar la connexió de les estacions ferroviàries amb transport en autobús amb coordinació d'horaris i freqüències P6*

En aquest sentit, un dels principis generals d'actuació és que el Pla ha d'adaptar-se necessàriament quant a la determinació de l'oferta de serveis de transport públic a la demanda real i a les infraestructures existents en cada moment per tal de poder optimitzar al màxim la seva utilització i proveir els mitjans adients per tal de complir amb els objectius de les noves infraestructures que no és altre que millorar el nivell dels serveis de transport de que disposen en cada moment el conjunt dels ciutadans. P6

Arribats a aquest punt es fa necessari destacar la contradicció que s'estableix entre el compromís que “tots els ciutadans gaudeixin del mateix nivell d'oportunitats per al seu desenvolupament personal i social” i “resposta adequada a aquestes fites amb una oferta de serveis proporcionada en cada zona del territori a la demanda real existent”

Hauria d'entendre que la demanda estarà en funció de l'oferta, i que si no hi ha alternatives reals de transport públic, tenint coneixement de l'existència d'aquests desplaçaments, es constata que es fan en vehicle privat. En tot cas la previsió hauria de ser proporcional a la població. Evidentment això repercutirà en la necessitat de realitzar noves infraestructures.

Per altra banda, respecte de l'accessibilitat al conjunt de serveis de transport pel que fa a les persones amb mobilitat reduïda, més enllà del compromís en el compliment de la normativa, el PTVC 2020, hauria de concretar actuacions immediates d'actualització, ja que es pot constatar que es posen en marxa nous serveis que no reuneixen totes les necessitats que els diversos col·lectius demanen:

Així mateix, es contenen les mesures adients per a garantir l'accessibilitat al conjunt de serveis de transport especialment pel que fa a les persones amb mobilitat reduïda amb la previsió de donar estricte compliment al previst a la normativa aplicable durant la vigència del Pla. P7

2.- [...] el dret a la mobilitat forma part de les polítiques de benestar i que tots els ciutadans han de tenir iguals possibilitats de desplaçarse, bé en transport regular per carretera, bé en ferrocarril, amb una oferta i instal·lacions de transport adaptades a llurs necessitats.

Així mateix entre els objectius del PTVC 2020 es preveu que els serveis ferroviaris han de ser els eixos estructurants de la xarxa de transport públic i que els serveis de transport per carretera han de complementar l'oferta ferroviària:

4.- Els serveis ferroviaris han de ser els eixos estructurants de la xarxa de transport públic de forma que cal fer ús de tota la seva potencialitat en funció de la infraestructura existent en cada moment.

5.- Els serveis de transport per carretera han de complementar l'oferta ferroviària de forma que cal aprofitar la seva flexibilitat i major capacitat per adaptar-se als requeriments de la demanda, [...] P10

Sense oblidar que:

Així mateix, el PITC estableix que el Pla de Serveis ha de definir "unes línies bàsiques de la xarxa de serveis de transport col·lectiu, tant ferroviari com per carretera, per atendre les necessitats de mobilitat dels ciutadans de Catalunya, i entre les fites concretes a assolir inclou les següents:

- *Connectar totes les capitals comarcals veïnes amb transport públic amb una freqüència mínima d'una hora i amb alta velocitat comercial.*

Considerem que potser seria convenient, encara que sigui necessària la programació a llarg termini, el compliment de tots els compromisos que a dia d'avui no s'han efectuat i que sens dubte millorarien la intermodalitat en el present.

Pel que fa a tot el referent a l'aspecte econòmic relacionat amb preus de bitllets i tarifes contingut en el present PTVC 2020, considerem que s'ha d'adaptar en el que afecti a la nova Llei de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, 21/2015, de 29 de juliol, publicada al BOE en data 9 de setembre.

2.-Aprofundir en el desenvolupament d'una xarxa de transports *integrada tarifàriament* i competitiva amb el vehicle privat amb una *oferta adequada a cada territori, [...]*

7.- [...] als usuaris de transport més recurrent que han de disposar de *majors bonificacions* que aquells que fan un ús puntual de la xarxa de transports. Aquesta discriminació positiva s'ha de mantenir com també cal vetllar per al sosteniment de la política de *títols socials.*

10.- Mantenir un cofinançament dels serveis de transport col·lectiu entre les administracions competents i els usuaris, que respongui a un repartiment justificat,

Cal destacar que en l'actual situació econòmica, el transport suposa una elevada partida en les despeses diàries dels ciutadans, per la qual cosa s'ha de fer un esforç per introduir urgentment totes les mesures que s'apunten al PTVC 2020 i qualsevol altra tendent a aconseguir minimitzar les despeses i vetllar perquè el dret a la mobilitat no es converteixi en un luxe a l'abast d'uns pocs.

3. MILLORA DE L'OFERTA DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC

A més d'exposar certes generalitats per a tota la xarxa ferroviària, el document presenta per separat i d'acord amb l'actual estructura administrativa, la regió metropolitana de BCN i les xarxes de rodalies de Girona, Tarragona i Lleida. Sense pretendre establir un greuge comparatiu, sembla que el Document planteja diferents solucions per a la consecució de l'objectiu comú, la millora del servei. A la Regió metropolitana qualsevol actuació sembla vinculada a la millora de la infraestructura, mitjançant inversions, mentre que en les altres xarxes de rodalies principalment les solucions es plantegen a partir de millores en la planificació. A més ens trobem amb el greu inconvenient que aquestes inversions depenen de la Administració General de l'Estat, que reiteradament ha incomplert els seus compromisos de plans de millora.

pel que fa als serveis de rodalies de Barcelona, les possibilitats de millora del'oferta de serveis vindran molt condicionades pel compliment del Pla de millora de les infraestructures dels serveis de Rodalies de Catalunya que ha de ser executat per l'Administració General de l'Estat. Sense la realització d'aquestes inversions, que condicionen greument el funcionament de la xarxa i la fiabilitat del servei, no resulta previsible la introducció de grans millores quantitatives de l'oferta de serveis, atès el nivell de saturació de la infraestructura actual especialment pel que fa als túnels de Barcelona i als tramsen via única. P51

Així, per exemple, a la demarcació de Tarragona no està prevista l'obertura de noves estacions, que com hem apuntat anteriorment, (Bellisens) cobririen la potencial demanda d'usuaris. Tampoc es planteja la reobertura de cap de la infinitat d'estacions que han deixat de prestar servei, el que no deixa de resultar paradoxal: es pretén millorar el servei i incrementar el nombre d'usuaris tancant estacions i oferint menys prestacions que puguin cobrir les seves necessitats.

El Pla d'Infraestructures de l'ATM preveu la construcció i posada en funcionament de noves estacions i intercanviadors en l'àmbit de les rodalies de Barcelona en l'horitzó 2020

La part positiva la trobem en el compromís d'utilització de la línia d'Alta Velocitat per a la implantació de regionals d'altas prestacions, amb la intenció d'implementar un sistema de gestió conjunt:

repartiment del sistema d'alta velocitat o de regionals d'altres prestacions aprofitant la creació d'intercanviadors entre tots dos tipus de serveis, convencional i alta velocitat P58

les actuacions infraestructurals actualment previstes en el Corredor Mediterrani al Camp de Tarragona i les Terres d'Ebre. Aquests canvis han de permetre la circulació de material mòbil en ample estàndard UIC, en aquests corredors, i una possible segona interconnexió a l'àmbit del Penedès amb la línia d'alta velocitat. P67

Especialment interessant és la forma d'abordar els plans per al desenvolupament de trens lleugers / tramvies a la nostra demarcació, com a resultat de la implantació de les noves vies de Corredor Mediterrani i la modificació en el traçat de la línia actual, alliberant terrenys que tal com hem constatat sembla que van a ser gestionats pels municipis afectats, i en els quals fins ara no hi ha cap voluntat ni garantia que vulguin reutilitzar les antigues vies per a la instal·lació de tramvies.

pel que fa als serveis regionals cap al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, el desenvolupament de les actuacions vinculades al Corredor del Mediterrani comportaran un canvi en la configuració de la xarxa ferroviària

caldrà continuar amb el desenvolupament de les actuacions previstes en el PITC per a la implantació de trens tramvia en determinats àmbits, de forma que amb l'aprofitament de la xarxa ferroviària existent es puguin dur a terme actuacions que puguin suposar la prestació de serveis tren-tram en substitució del model tradicional de línies de rodalies. En tot cas en el termini de vigència del pla caldrà continuar amb aquest treball d'estudi i de concertació amb les administracions locals implicades per tal d'analitzar els casos següents: Tramvia del Camp de Tarragona (TramCamp) [...]P59

Al respecte de les obres d'implantació del tercer carril, i malgrat la permanent revisió i modificació del projecte inicial del Ministeri, "Projecte d'implantació de l'ample UIC en el Corredor Ferroviari Mediterrani", de data 18 d'octubre de 2012, considerem que el PTV 2020 hauria d'incloure necessàriament alguna previsió per a la implantació d'un servei alternatiu de viatgers mentre s'executin les obres.

I ja que apareix com un dels objectius prioritaris, es fa urgent establir les millores per poder oferir la informació instantàniament a l'usuari sobre les incidències del servei, i que realment es respectin els seus drets com a usuari, ja que el menyspreu amb el qual se li ha tractat generalment no ha contribuït en absolut a captar nous clients, situació que cal corregir si volem aspirar a una major demanda en l'ús del transport públic.

6.- ... informació sobre el sistema de transport públic en temps real que faci atractiva la seva utilització per al conjunt de la ciutadania, de forma còmoda i eficient.