

**MANIFEST 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**

1. 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)**.
2. 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**.
3. 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.
4. A més, s'ha de tenir en compte els **estudis (FERRMED)** que **alerten del seu col·lapse per saturació de vies**, al confluïr en la mateixa via **l'increment de circulació previst**, tan 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.
5. Cal tenir en compte que la façana marítima de la Costa Daurada nord concentra una intensa activitat d'habitatges i turística, la qual **genera un alt grau de dinamisme comercial i econòmic**. El trànsit de **trens de mercaderies per la costa** o la possible instal·lació de **pantalles acústiques que divideixen les nostres poblacions** (les quals **no protegeixen en cap cas de les vibracions i del perills inherents a accidents o fuites**), **contribuirà a un deteriorament dels barris i municipis al llarg de la de via de la costa**, amb pèrdues de valor d'habitatges i negocis i la separació permanent entre aquests municipis i el mar. **El deteriorament de l'entorn turístic** suposarà també un **efecte molt negatiu per a la marca Costa Daurada**, de reconeixement internacional, **i pels milers de llocs de feina que genera**.
6. S'ha d'afegir que **el traçat del CM per la costa, afecta negativament a platges i zones naturals protegides amb catalogació. Zones d'interès Natural i Xarxa Natura 2000** d'impacte UE per la seva biodiversitat, flora i fauna i les seves característiques úniques: Bosc de la Marquesa, Tamarit i desembocadura del Gaià, Munts d'Altafulla, **El Patrimoni Natural i de platges de la Costa Daurada nord, són una font de vida, d'economia, de paisatge, de biodiversitat i d'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 rellevant i un llegat per als nostres fills i generacions futures.

**MANIFEST 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**

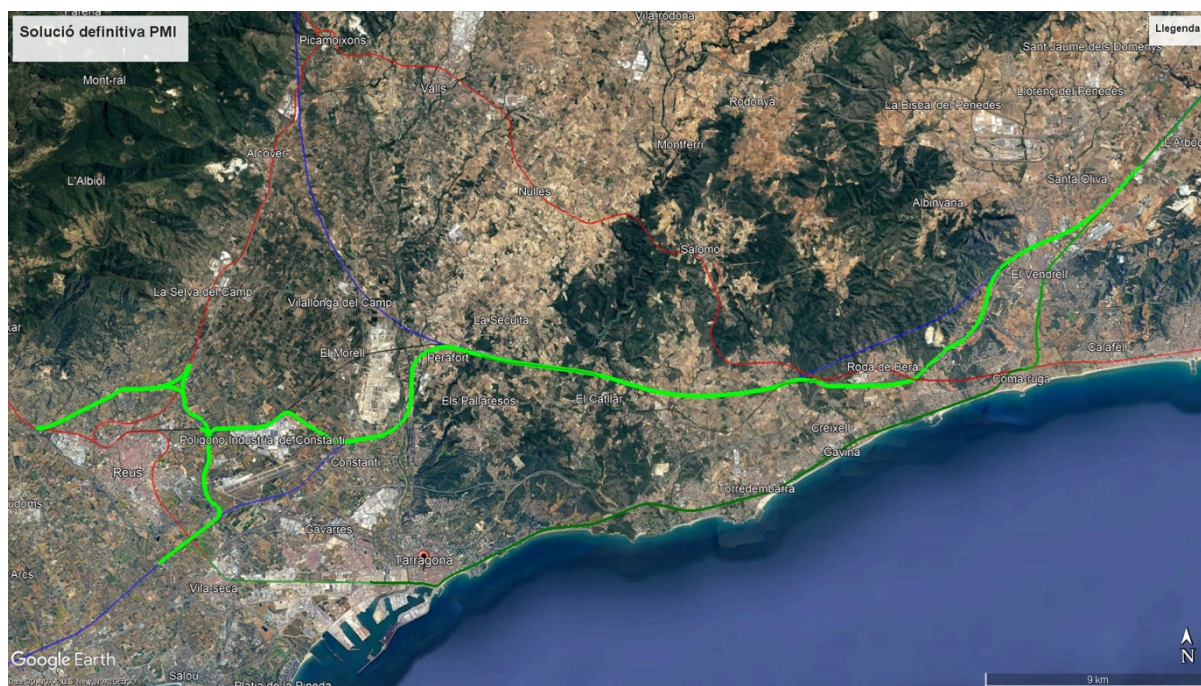
7. **La circulació de mercaderies del CM** per l'actual línia ferroviària de la costa amb la **multiplicació del trànsit previst**, també tindrà un **efecte molt negatiu sobre la circulació de passatgers** de rodalies i de mig i llarg recorregut, **deteriorant la interconnexió eficient i sostenible** dels nuclis urbans de la costa amb d'altres poblacions, **impedint el creixement, desenvolupament, sostenibilitat, qualitat i rapidesa del trànsit de persones allà on es concentra la població**.
8. 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**.
9. A més, el **CM per la costa** consolida el **pas de trens de mercaderies a tocar d'un element central del patrimoni històric de la ciutat de Tarragona: l'Amfiteatre Romà**. No es pot permetre incrementar **l'impacte negatiu que provocarà el pas de combois més llargs, pesants i freqüents** del CM. L'Amfiteatre forma part del conjunt Tàrraco declarat **Patrimoni Mundial per la UNESCO**. **Prevenir el seu deteriorament, protegir-ho, preservar-ho pel futur és una responsabilitat pública inajornable**. A la nostra generació han arribat milers d'anys d'història, no es pot permetre que una infraestructura ferroviària mal planificada ho posi en perill.
10. Demanar el compliment del **RD 412/2001**, de 20 d'abril, que regula el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril, on a l'Article 4. "**Normas generales de circulación**", estableix: "**4.1. Los trenes que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar necesariamente, cuando existan, las líneas que circunvalen las poblaciones, ...**".
11. Com a suport al plantejament de la Plataforma ciutadana "Mercaderies per l'interior" per a que es realitzi el **transport ferroviari de mercaderies per l'interior lluny de nuclis poblats**, la **Diputació de Tarragona** va publicar el 2020 una Declaració Institucional; els **Ajuntaments** afectats van signar el 2021 un **Manifest Conjunt**, a més d'aprovar entre 2019 i 2022 mocions i declaracions institucionals en els seus respectius plens, i el **Parlament de Catalunya** va resoldre per unanimitat el 2020 la proposta de la Comissió de Territori. També el **món empresarial**, representat per **CEPTA, PIMEC, AEQT, Cambres de Comerç de Tarragona i Reus i l'Autoritat Portuària**, van signar el 2022 un manifest en el mateix sentit.
12. 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 del port i del nostre sector industrial.

MANIFEST 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

13. 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.

Tenint en compte l'anterior, **MANIFESTEM:**

A. 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 MITMA 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:****



MANIFEST 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

B. 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.**



C. 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. El creixement, la sostenibilitat mediambiental, el respecte de les persones i l'aposta pel futur amb projectes i inversions a la segona àrea metropolitana de Catalunya, són una exigència i una prioritat.