

Mercè Puig Cañellas, amb DNI: 39904741-G, en representació de CCOO de Tarragona, amb seu social al carrer August, 48, presenta al Ple de l'Ajuntament de Tarragona la proposta de moció següent, i, si escau, la seva aprovació, de l'Informe de CCOO "Xarxa Catalana D'alta velocitat. Obligació de Servei públic: CATAV 2023".

MOCIÓ DE SUPORT A L'INFORME DE CCOO "CREACIÓ DE LA XARXA CATALANA D'ALTA VELOCITAT. OBLIGACIÓ DE SERVEI PÚBLIC: CATAV 2023"

Exposició de motius:

Des de l'any 2003, Catalunya compta amb serveis ferroviaris d'alta velocitat, inicialment entre Lleida i Madrid, després, des del 2008, fins a Barcelona, i, posteriorment, des del 2013, fins a Figueres. També s'ha realitzat la connexió a l'estació del Camp de Tarragona amb la línia Barcelona-València.

La titularitat de les infraestructures de Xarxa ferroviària d'interès general (RFIG) correspon a Adif, que pertany al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

Les inversions realitzades per l'Estat en les línies d'alta velocitat han suposat un 70 % de la totalitat de les inversions en el ferrocarril. El nombre d'usuaris d'alta velocitat suposa únicament un 8 % del total, mentre que els usuaris de la xarxa convencional suposen un 92 %.

A partir de desembre del 2020 s'ha produït la liberalització del transport ferroviari de les línies d'alta velocitat. Adif ha posat a disposició dels operadors ferroviaris una quantitat de noves freqüències, que suposen un increment de fins a un 60 % de les que existien el 2019.

En l'actualitat Ouigo Espanya (participada per Sncf) ja ha començat a operar en el trajecte Barcelona-Madrid i es preveu que Ilsa (participada per Trenitalia) comenci a operar en un breu espai de temps. Aquestes dos, juntament amb Renfe Viatgers, principal operador, constituïran l'oferta fonamental de productes d'alta velocitat, que, amb criteris purament comercials, poden determinar tarifes i preus oscil·lants i les parades dels serveis que presten.

A diferència de la resta de productes d'alta velocitat, els serveis ferroviaris de mitjana distància que recorren per la xarxa d'alta velocitat (serveis Avant) estan subjectes a l'obligació de servei públic (OSP) i reben subvencions per prestar-lo.

L'any 2018, el Govern estatal va determinar l'obligació de servei públic per als trens de rodalies, mitjana distància de tot el territori estatal, a excepció de

Catalunya, on la competència és de la Generalitat, i Avant, fins al 2027 prorrogable fins a l'any 2032, establint Renfe Viatgers com a operador per a la prestació dels esmentats serveis.

El 2019 prestaven servei a Tarragona un nombre reduït de serveis Avant. En l'actualitat encara no s'han reposat la totalitat de serveis que es realitzaven el 2019, ni els purs ni els sinergiats, que eren i són clarament insuficients per a les necessitats de mobilitat obligada de la població. A més, resulten ser d'una quantitat molt inferior pel que fa a nombre de trens i places ofertes als que es realitzen a les relacions que hi ha de serveis Avant entre capitals i Madrid, i que tenen uns preus elevats, ja que el producte Avant rep la subvenció més petita de tots els serveis declarats d'OSP.

Com que aquestes inversions en les línies ferroviàries d'alta velocitat s'han realitzat gairebé íntegrament amb diners públics, considerem que s'han de posar a l'abast del major nombre possible de població aquests serveis d'alta velocitat OSP, com a alternativa real a la utilització del vehicle privat i amb l'objectiu d'afavorir un transport públic sostenible segur i vertebrador del territori com ho és el ferrocarril.

Si realment volem contribuir a un desenvolupament sostenible en matèria de mobilitat a Tarragona i a la seva àrea d'influència, hem de proporcionar al major volum de població possible una alternativa real a la utilització del vehicle privat, pel que fa al nombre de freqüències, a preus estables i al temps de viatge en els desplaçaments de mitjana distància que es produeixen diàriament en el nostre territori i que tenen com a principal origen o destinació Barcelona i la seva àrea metropolitana.

Com que actualment a Catalunya i a Tarragona hi ha un nombre reduït de serveis Renfe Avant i la capacitat de la xarxa permet la circulació d'un nombre més gran en el territori de Catalunya, considerem que s'hauria de posar en funcionament una xarxa pròpia de serveis ferroviaris de mitjana distància d'alta velocitat que discorri íntegrament en el seu àmbit territorial, en l'horitzó del 2023, amb la utilització de les infraestructures i els mitjans ja existents, que vertebrï la totalitat del territori en el qual actualment es disposa d'aquestes línies i que hem denominat en aquest estudi de CCOO Xarxa catalana d'alta velocitat –Xarxa CATAV.

La creació d'una xarxa catalana de trens d'alta velocitat subjectes a obligació de servei públic, amb un increment de freqüències en tot el territori, en unes infraestructures d'alta velocitat que ja tenim i a uns preus estables i més assequibles pot contribuir notablement al fet que el vehicle privat deixi de ser la primera opció en els desplaçaments de mitjana distància que es realitzen a Tarragona.

2. PROPOSTA DE XARXA CATALANA DE SERVEIS DE MITJANA DISTÀNCIA SOBRE LA XARXA FERROVIÀRIA D'ALTES PRESTACIONS AMB OBLIGACIÓ DE SERVEI PÚBLIC. XARXA CATAV

Dins de les propostes que considerem molt necessàries i prioritàries per atendre les necessitats de la mobilitat obligada per ferrocarril a Catalunya, considerem que Catalunya s'ha de dotar d'una xarxa pròpia de serveis de mitjana distància prestats sobre la xarxa ferroviària d'altres prestacions dins del territori, i que anomenem Xarxa CATAV.

Aquesta xarxa l'hem plantejat en 3 fases:

- 1. XARXA FASE PRINCIPAL. 2023**
- 2. XARXA FASE 2**
- 3. XARXA FASE 3**

XARXA FASE PRINCIPAL. 2023

S'hauria de posar en servei el 2023, utilitzant les infraestructures existents en l'actualitat i donant servei a la totalitat de ciutats i municipis de Catalunya que compten actualment amb estació a la línia d'alta velocitat Lleida-Tarragona-Barcelona-Girona-Figueres i al corredor mediterrani entre Tortosa i el Camp de Tarragona amb les principals estacions existents.

La població beneficiària, incloent-hi l'àrea metropolitana de Barcelona, és de 3.670.627 persones, que representen un 47,5 % de la població total de Catalunya.

LÍNIA 1 CATAV. Comprèn la totalitat d'estacions d'alta velocitat existents en l'actualitat a la línia a Catalunya: Lleida Pirineus, Camp de Tarragona, Barcelona Sants, Girona i Figueres Vilafant.

LÍNIA 2 CATAV. Comprèn les principals estacions existents del corredor mediterrani a Catalunya: Tortosa, l'Aldea-Amposta, l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils, i amb connexió amb la línia 1 CATAV a l'estació del Camp de Tarragona.

XARXA FASE 2

Un cop finalitzada la seva construcció i posada en servei, s'incorporarien a la xarxa les estacions de Barcelona Sagrera, Vila-Seca enllaç/Aeroport de Reus i de Vilafranca del Penedès.

L'estació de Barcelona Sagrera constituirà el nucli intermodal de transport públic de viatgers més gran i més important de l'àrea metropolitana de Barcelona i de Catalunya en el seu conjunt.

A fi de donar accés a la Xarxa CATAV al major volum de població possible, dins el traçat actual de la línia, considerem que cal situar una nova estació o baixador d'alta velocitat a Vila-seca enllaç-Aeroport de Reus (km 92 LC) i a Vilafranca del Penedès o el seu entorn, amb l'objectiu d'atendre les necessitats de mobilitat obligada, com a connexió amb els serveis ferroviaris de rodalies i mitjana distancia convencional, i possibilitar l'accés a la xarxa d'alta velocitat, de les ciutats de Tarragona, Reus, Vilafranca del Penedès i de la seves àrees d'influència sense la necessitat d'efectuar desplaçaments al Camp de Tarragona i Barcelona, principalment, per poder accedir a la xarxa.

Si s'executa el canvi a ample UIC –ample europeu– en el tram entre la Boella i Tortosa, es podria valorar la inclusió de l'estació de l'Ametlla de Mar a la línia 2 CATAV

XARXA FASE 3

Un cop finalitzada la seva construcció i posada en servei, s'incorporarien a la Xarxa CATAV les estacions de Girona Aeroport i Prat de Llobregat alta velocitat.

Les connexions amb la xarxa des del aeroport de Girona, durant el temps de la seva execució i fins a la posada en servei de l'estació o baixador propi, s'hauria de realitzar mitjançant serveis d'autobús coordinant els horaris amb els serveis ferroviaris de la Xarxa CATAV.

L'aeroport de Reus coordinaria els seus serveis mitjançant un bus llançadora amb l'estació de Vila-Seca enllaç.

L'aeroport de Lleida Alguaire, per la seva distància amb el traçat de la xarxa d'alta velocitat actual, coordinaria els seus serveis mitjançant un bus llançadora amb l'estació de Lleida Pirineus i quedaria integrat d'aquesta manera tant en els serveis de la xarxa ferroviària com en els de la xarxa aeroportuària.

3. HORARIS I SERVEIS FASE PRINCIPAL, 2023

Inici del servei el 2023. Entrarien progressivament en servei fins a arribar al nombre de 15 circulacions pures per sentit a la línia 1 CATAV i 10 a la línia 2 CATAV coordinant els serveis entre ambdues.

Seria necessària la utilització simultània de 7 unitats –5 a la línia 1 i 2 a la línia 2–, optimitzant el major nombre de serveis diaris que s'haguessin de realitzar a cadascuna.

Amb l'objectiu d'utilitzar el mínim de solcs possibles a les malles de circulació de les dos línies proposades, s'estableix un transbord en paral·lel a l'estació del Camp de Tarragona.

4. MATERIAL RODANT. TRENS. PLACES OFERTES

Actualment a Catalunya, sota la denominació de trens Avant operats per Renfe Viatgers, hi ha una minsa oferta de serveis ferroviaris de mitjana distància que recorren per la xarxa d'alta velocitat, subjectes a obligació de servei públic i que reben subvencions per prestar-lo.

La proporció del mercat subjecte a OSP a l'Estat se situa per sota de la mitjana europea. En termes d'activitat, el 64 % dels trens/km produïts a l'Estat estan vinculats a aquest servei, davant del 83 % de mitjana dels països europeus, segons recull l'Informe de la CNMC (Comissió Nacional dels Mercats i la Competència) de supervisió del mercat de transport de viatgers per ferrocarril subjecte a OSP.

Material rodant. Trens

A Catalunya s'utilitzen per als serveis purs Avant els vehicles de la sèrie 121 d'ample variable, amb un total de 280 places ofertes per tren. A causa dels pocs serveis que s'ofereixen s'estan infrautilitzant els vehicles. Es podrien incrementar notablement, doncs, els serveis, racionalitzant-ne i optimitzant-ne la utilització.

En l'actualitat el parc mòbil de Renfe assignat als serveis de mitjana distància d'alta velocitat el componen 62 vehicles desglossats de la manera següent:

Sèrie 104. 20 unitats amb 237 places

Sèrie 114. 13 unitats amb 237 places

Sèrie 121. 29 unitats amb 280 places (ample intercanviable)

Per a la prestació dels serveis i els horaris proposats a la Xarxa CATAV seria necessària la utilització simultània de 7 unitats, cosa que representa un 11,3 % de parc mòbil existent. Tenint en compte que un 15 % de la totalitat del parc pugui no estar assignada a serveis per manteniment i altres causes, la quota d'assignació per als serveis proposats a Catalunya podria suposar un 14,5 % del conjunt d'unitats existents.

Les línies proposades presenten dos amplex de via diferents. El trajecte entre l'intercanviador de la Boella i Tortosa actualment és d'ample convencional i la

resta de trajectes de les línies, d'ample UIC. A la línia L1 Lleida - Figueres Vilafant es poden utilitzar qualsevol dels vehicles d'alta velocitat existents en l'actualitat, i a la línia L2 Tortosa - Camp de Tarragona només poden ser utilitzats els vehicles d'ample intercanviable: S121 (assignats a mitjana distància) i S120 i S130 (assignats a serveis comercials).

Amb l'objectiu de comptar amb un parc mòbil homogeni que permeti la rotació del material i la interoperabilitat entre totes dos línies, a la fase principal, amb vista a la seva posada en servei el 2023, proposem que tots els serveis es prestin amb vehicles de la sèrie 121 d'ample intercanviable, ja existents en l'actualitat dins del material mòbil de Renfe de mitjana distància, assignat a Catalunya per realitzar els serveis Avant.

Places ofertes

Actualment, amb dades de l'Observatori del ferrocarril a Espanya, del 2019, entre les principals rutes d'alta velocitat amb major flux de viatgers en els dos sentits, origen i destinació, de mitjana distància de l'Estat, s'hi troben les existents dins del territori de Catalunya.

Barcelona-Girona	1.173.453 viatgers anuals
Barcelona-Lleida	495.999 viatgers anuals
Barcelona-Figueres	424.986 viatgers anuals

La prestació dels serveis proposats a la fase principal amb vehicles S121 suposaria una oferta de 4.215 places diàries per sentit entre Figueres Vilafant - Girona, Barcelona, Camp de Tarragona i Lleida Pirineus, i de 2.810 entre Tortosa i Camp de Tarragona, la qual cosa incrementaria notablement l'oferta existent en l'actualitat, s'adequaria a les necessitats de mobilitat obligada de la població i es convertiria en una alternativa real a la utilització del vehicle privat en temps de viatge, a més de vertebrar el territori que menys oferta de transport públic ferroviari té en l'actualitat a Catalunya.

En les següents fases, a fi de poder absorbir un probable increment de demanda, i amb l'objectiu d'adequar l'oferta a la demanda real, es podria incrementar els serveis a la línia L2 i realitzar serveis en doble composició, cosa que comportaria l'assignació de més unitats per a la prestació dels serveis, així com la sinergració de places en serveis comercials existents, en aquelles relacions on fos possible.

5. TARIFA D'APLICACIÓ. PREUS

Aplicació d'una tarifa similar a l'anomenada MD per a tots els serveis

L'Informe anual de la CNMC sobre el sector ferroviari, de gener del 2021, analitza els ingressos per títols de transport i la subvenció per tipus de servei, i facilita les dades següents a escala estatal:

L'ingrés mitjà per viatger/km derivat de la venda de bitllets, tant a rodalies com a la mitjana distància convencional, és entre 6 i 7 cèntims viatger/km. En els serveis Avant és superior a 10 cèntims viatger/km.

Les subvencions a rodalies són de més de 9 cèntims viatger/km i de més de 20 cèntims en els serveis de mitjana distància convencional. Les subvencions dels serveis Avant no arriben als 2 cèntims per viatger/km.

Cost actual del títol de transport i cost proposat

En l'actualitat, els trens de mitjana distància convencional i alta velocitat Avant tenen els preus següents en la tarifa general:

Regional	8 cèntims/km
Regional exprés	9 cèntims/km
MD convencional	11 cèntims/km
Avant	17 cèntims/km

Analitzant el que recull l'informe de la CNMC, pel que fa als ingressos i les subvencions, i els preus actuals dels títols de transport dels serveis de mitjana distància, proposem que sigui d'aplicació una tarifació similar a la denominada MD, tant en la tarifa general com en la resta de tipus de títols de transport i condicions, que ja existeix per a serveis de mitjana distància convencional. La seva aplicació en els serveis de la Xarxa CATAV proposada derivaria en el següent preu de la tarifa general:

CATAV	11 cèntims/km
--------------	----------------------

SIMULACIÓ DE TARIFES I PREUS DE LES PRINCIPALS RELACIONS AMB BARCELONA

FIGUERES V.---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
T.GEN. 22,40	--- T.GEN. 13,15
T.P.10/45 145,60	--- T.10 80,25
AB TP 45 387,50	--- ABM. 211,70

GIRONA---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
T.GEN. 17,40	--- T.GEN. 10,35
T.P.10/45 113,10	--- T.10 62,75
AB TP 45 298,90	--- ABM. 164,40

LLEIDA P---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
T.GEN. 31,50	--- T.GEN. 20,10
T.P.10/45 204,80	--- T.10 122,20
AB TP 45 542,40	--- ABM. 285,60

C.TARRAGONA---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
T.GEN. 18,50	--- T.GEN. 10,35
T.P.10/45 120,30	--- T.10 62,75
AB TP 45 317,40	--- ABM. 164,40

TORTOSA---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
	T.GEN. 20,10
	T.10 122,20
	ABM. 285,60

L'ALDEA A---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
	T.GEN. 18,10
	T.10 110,00
	ABM. 260,10

L'HOSPIT.INF.---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
	T.GEN. 14,10
	T.10 85,50
	ABM. 228,20

CAMBRILS---BARCELONA S.

PREUS AVANT	PREUS CATAV
	T.GEN. 13,15
	T.10 80,25
	ABM. 211,70

T.GEN. TARIFA GENERAL
T.P.10/45 TARJETA PLUS 10/45
AB TP 45 ABONO TARJETA PLUS 45

T.10 T 10 VIATJES MD
ABM. ABONAMENT MENSUAL

Atès que les inversions de l'Estat per a la construcció i posada en servei de les línies d'alta velocitat han estat multimilionàries i que el nombre d'usuaris d'alta velocitat suposa únicament un 8 % del total, considerem que s'ha de donar accés a aquests serveis al major volum de població possible mitjançant una oferta de freqüències adequada a les necessitats de mobilitat obligada de la població, amb uns preus assequibles amb els quals hi pugui tenir accés el major nombre de ciutadans i ciutadanes, declarant-los d'OSP i rebent les subvencions necessàries.

Considerem que aquesta proposta tarifària i d'increment de serveis CATAV a Tarragona i a la seva àrea d'influència, si es materialitza, contribuirà notablement a facilitar les necessitats de mobilitat obligada existents, facilitarà la vertebració del territori i el desenvolupament sostenible, a més de ser impulsora de l'economia, en unes relacions que suposen la majoria dels desplaçaments dels territoris.

Considerem també que aquests serveis OSP d'alta velocitat, tal com permet la normativa europea, han de seguir operats per empreses ferroviàries públiques, cosa que propiciarà la creació d'ocupació pública estable, reforçarà el paper del sector públic a les empreses ferroviàries i la titularitat pública del transport i la infraestructura ferroviària.

S'adjunta estudi de CCOO "XARXA CATALANA D'ALTA VELOCITAT OBLIGACIÓ DE SERVEI PÚBLIC"

Per aquests motius, sol·licitem a l'Ajuntament de Tarragona:

- 1. Que se sotmeti aquesta moció a discussió en el Ple.**
- 2. Que l'aprovi, si escau, el Ple.**
- 3. Que l'ajuntament inici i participi en totes aquelles gestions i actuacions necessàries per assolir la seva implementació en el termini de temps més breu possible.**
- 4. Que es traslladi a la Generalitat de Catalunya i a l'Administració General de l'Estat.**

Mercè Puig Cañellas
Secretària general de CCOO de Tarragona

Tarragona, 5 de maig de 2022