

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida



ESQUERRA
REPUBLICANA
ACORD MUNICIPAL



AL PLE DE L'AJUNTAMENT DE LLEIDA

Jordina Freixanet, portaveu del Grup Municipal d'Esquerra Republicana, Jaume Sellés, portaveu del Grup Municipal PSC, Antoni Postius, portaveu del Grup Municipal de JuntsxCat, Àngels Ribes, portaveu del Grup Municipal de Ciutadans, Elena Ferre, portaveu del Grup Municipal del Comú i Xavier Palau, portaveu del Grup Municipal del PP, presenten al Ple de l'Ajuntament de Lleida la següent:

DECLARACIÓ INSTITUCIONAL PER IMPLEMENTAR UN SERVEI DE RODALIES QUE VERTEBRI LA MOBILITAT SOSTENIBLE I JUSTA A LES TERRES DE LLEIDA, ALT PIRINEU I ARAN

I

Des de sempre, la connexió ferroviària de la ciutat de Lleida i la seva àrea immediata pateix greus deficiències d'infraestructura, mitjans, horaris i logística que són del tot impropis d'un model de vertebració del territori que faciliti la mobilitat de la població en condicions de sostenibilitat, eficàcia i utilitat real. El model actual, com és reconegut per tothom, ciutadania, teixit social i institucions, requereix, de forma imprescindible, una revisió i optimització. Tan és així que la capital de Ponent és l'única de les quatre capitals de província de Catalunya que no disposa d'un nucli de serveis de Rodalies, malgrat que l'any 2013 la Generalitat de Catalunya i Renfe van acordar la creació dels nuclis de Rodalies de Lleida, Girona i Tarragona, havent-se posat en funcionament el 2014 els de Girona i Tarragona, i quedant postergada sense data la creació del nucli de Lleida. Aquests fets es donen malgrat l'existència d'una xarxa ferroviària convencional, prou àmplia, però que està absolutament infrautilitzada i que no cobreix unes necessitats de mobilitat de la població, especialment treballadora, estudiantil i assistencial, que es van incrementant progressivament.

La posada en servei dels AVE i els AVANT van relegar a segon terme, per manca d'inversions, els serveis ferroviaris amb origen o destinació a Lleida, evidenciant una clara bretxa també de classe en la connectivitat ferroviària de la capital ponentina amb les altres poblacions de la seva àrea d'influència i Barcelona, Saragossa i Madrid. En aquest sentit, cal recordar que les inversions previstes ja al 2008 pel Pla de Rodalies, calculades en 4.000 milions entre 2008 i 2015, només es van materialitzar en un 12%.

II

Per fer front a aquest greuge, i atenent a una proposta de resolució promoguda pel grup de Catalunya en Comú – Podem i aprovada al darrer debat de política general pel Parlament de Catalunya, la Generalitat acaba de presentar un pla d'inversions pressupostades en 60 milions d'euros, que es preveu que puguin estar executades el 2024. El Pla inclou la compra de quatre nous trens (actualment n'hi ha tres) i també la construcció d'un nou centre operatiu que serveixi de base pel manteniment i gestió del servei. Per a fer-ho efectiu, la Generalitat ha decidit que s'atorgui a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) la gestió de la línia que ara opera RENFE, en un acord d'exploació que se signarà durant aquest mes d'octubre.

Si bé aquest pla té aspectes molt positius, com l'establiment de 12 circulacions en la línia de Manresa a Lleida, o la creació de noves estacions d'autobusos i dotze marquesines, té un seguit de mancances que cal resoldre per assolir l'objectiu de mobilitat que exigeix i necessita urgentment la ciutadania de les terres de Lleida:

En primer lloc, no té cap sentit demorar l'inici de les circulacions com a mínim fins a l'any 2024, prorrogant quatre anys més els serveis insuficients que es presten en l'actualitat, donat que Renfe ja disposa d'unitats de les sèries 463, 464 i 447 reformades, que són accessibles i resultarien adequades per a la prestació de servei a la línia, i a més compta amb excel·lents professionals amb un alt grau d'experiència, fets que permeten posar en servei les 12 circulacions immediatament. De fet, l'efectiva posada en servei prevista per a l'any 2024 podria demorar-se en el temps o no arribar a executar-se, com ha passat amb infinitat de projectes ferroviaris.

En conseqüència, donat que es preveu que el canvi d'operador no serà efectiu, en el millor dels casos, fins l'any 2024, hi ha temps suficient perquè el Govern de la Generalitat, en l'exercici de les seves competències i en diàleg amb els Ajuntaments afectats i amb la Diputació de Lleida, plantegi un altre tipus d'operativa, pensant en les persones usuàries d'aquest servei i, alhora, en els objectius de mobilitat sostenible i lluita contra el canvi climàtic. D'aquesta manera es podria estudiar la implementació de serveis directes ferroviaris entre la ciutat de Lleida i les principals estacions de cadascuna de les línies, a través de vehicles de menor capacitat (tipus tramvia, de propulsió elèctrica i auto-abastiment a través de renovables), menor cadència i major amplitud horària, en un servei integral compatible amb la connectivitat de les estacions entre sí.

Alhora, esdevé incompreensible, i així ho han denunciat ja públicament entitats de les Garrigues i sindicats, que a la Línia Lleida – Les Borges Blanques – Montblanc només s'incrementi un únic servei (en l'actualitat només n'hi ha 5), o que a la línia Lleida – Almacelles – Monsó no prevegi cap servei nou, malgrat que en l'actualitat només hi hagi 3 circulacions i cap d'elles tingui parada a Almacelles ni a Raimat. En aquest sentit, cal fer esment que aquestes dues línies tenen una població beneficiària directa molt superior a la Línia Lleida-Balaguer, on hi ha actualment 10 circulacions per sentit.

III

Afegir també que aquest pla no fa cap referència a l'altre projecte que des de fa gairebé dues dècades espera la ciutat de Lleida: el desenvolupament del Pla de l'Estació, que ha de cobrir la ferida que separa en dos la capital i que ha de suposar un salt endavant de la ciutat no només

en mobilitat, sinó també en sòl d'habitatge i oficines, zones verdes i cohesió urbana. Aquest Pla ha de fer possible també la nova estació d'autobusos de Lleida, fent efectiva una connexió intermodal imprescindible per assolir la connectivitat àgil i segura entre ferrocarril i autobusos.

Per últim, és poc entenedor que aquest pla reforci un sistema d'autobusos que corri en paral·lel al ferrocarril, esdevenint una veritable competència al tren, en comptes d'articular una xarxa per carretera d'autobusos que siguin alimentadors del servei ferroviari i cobreixi la mancança en els corredors sense tren. De la mateixa manera, també dona poca credibilitat que s'anuncï novament una línia de "bus exprés" que uneixi Borges Blanques amb Lleida, tenint en compte que ja es va anunciar al 2014 i, a dia d'avui, segueix pendent.

Esdevé preocupant que, un cop més, la Generalitat hagi elaborat un pla que afecta directament i en gran magnitud la ciutadania de les terres de Lleida sense escoltar a les seves institucions. Cal assenyalar, per exemple, que la Paeria de Lleida i la Diputació de Lleida han fet seu l'informe de CCOO "Rodalies de Lleida, un tren per a la classe treballadora", que preveu els mecanismes per dotar d'infraestructura ferroviària l'àrea d'influència de Lleida a través d'un ferrocarril vertebrador de territori, sostenible i segur.

IV

Per altra banda, passat dia 21 de juliol, el Consell Europeu reunit a Brussel·les va acordar el Marc Financer Pluriennal (MFP) 2021-2027, juntament amb mesures extraordinàries de recuperació per fer front als efectes de la crisi econòmica provocada per la pandèmia de la Covid-19, conegudes amb el nom de "*Next Generation EU (NGEU)*". El Marc Financer Pluriennal 2021-2027 contempla uns recursos totals d'1.074.300 milions d'euros. Els fons de recuperació NGEU es distribueixen en ajuts directes o subvencions, uns 390.000 milions d'euros, i en préstecs, els restants 360.000 milions d'euros.

D'acord amb el MFP, cada estat membre ha d'elaborar plans de recuperació i resiliència que exposin les reformes i les inversions per al període 2021-2023, que siguin coherents amb les recomanacions específiques per a cada país, el reforçament del potencial de creixement, la creació d'ocupació i la resiliència econòmica i social del país, sent condició indispensable la contribució efectiva a les transicions ecològica i digital.

La present proposta de Rodalies de Terres de Lleida reactivaria l'economia de les Terres de Lleida, mitjançant la promoció de transport públic sostenible; d'altra banda, el Pla de l'estació seria un nucli vertebrador de mobilitat sostenible del territori; ambdós iniciatives, són projectes concrets que tenen els elements necessaris susceptibles d'acollir-se als Plans de reconstrucció i resiliència: l'impuls de l'economia, la transformació digital, la transició ecològica, la generació d'ocupació sostenible en el futur i el reforç dels serveis públics, entre altres.

En aquest sentit, es necessària l'existència de fòrums en què els diferents actors institucionals i cívics del territori, de forma col·laborativa puguin formular i treballar el projecte de Rodalies i Pla de l'Estació, com a projecte vertebrador, sostenible, transformador, creador d'oportunitats, que contribueixi al creixement demogràfic i, conseqüentment, al reequilibri territorial. De fet, les darrers setmanes, són molts els espais sindicals, empresarials, cívics, associatius i ciutadans

diversos que s'han manifestat per la urgència de fer efectiu aquest Pla de Rodalies amb caràcter immediat.

Per tot plegat, tots els grups polítics de l'Ajuntament de Lleida proposen al Ple l'adopció dels següents

ACORDS

PRIMER. Que el Ple de l'Ajuntament de Lleida insti el Govern de la Generalitat a la redacció abans de sis mesos d'un **pla de mobilitat ferroviària de Rodalies de les Terres de Lleida i l'Alt Pirineu** amb la participació dels ens territorials afectats, que s'ampliï a les línies Lleida – Les Borges Blanques – Montblanc, Lleida – Almacelles – Monsó, Lleida – Balaguer – La Pobla de Segur i Lleida – Cervera – Sant Guim de Freixenet, en la línia desenvolupada a l'informe de CCOO “Rodalies de Lleida, un tren per a la classe treballadora” i assumida per aquesta mateixa institució, contemplant-hi la necessitat de cadències reduïdes i àmplia disponibilitat horària, així com la possible utilització de vehicles tipus tramvia de baixa capacitat i propulsió renovable i auto-abastida.

SEGON. Que l'Ajuntament de Lleida insti el Govern de la Generalitat que fins a l'efectiva posada en servei de les Rodalies de Lleida, sigui Renfe qui realitzi **la prestació de les 12 circulacions en la línia entre Lleida i Manresa** i, d'aquesta manera, fer efectiu l'increment del servei de forma immediata.

TERCER. Que el Ple de l'Ajuntament de Lleida demani al Govern de l'Estat que dins dels plans de recuperació i resiliència relatius a les reformes i les inversions per al període 2021-2023, introdueixi la **demanda a la Unió Europea de finançament per desenvolupament del Pla de Rodalies de Lleida i el Pla Estació** en tant en quant reuneixen els elements d'impuls de l'economia, transformació digital, transició ecològica, generació d'ocupació sostenible en el futur i el reforç dels serveis públics.

QUART. Que l'Ajuntament de Lleida demani al Govern de l'Estat i al Govern de la Generalitat que contemplin dins de les Inversions del Pla Rodalies el **desenvolupament del Pla de l'Estació de Lleida**, en coordinació amb Diputació de Lleida, per fer-lo efectiu i aconseguir la intermodalitat imprescindible per a fer eficaç el nou projecte de mobilitat vertebradora, sostenible i justa.

CINQUÈ. Que el Ple de l'Ajuntament col·labori amb el Govern de la Generalitat en l'estudi i redacció d'una **xarxa per carretera d'autobusos** que siguin alimentadors del servei ferroviari i que cobreixi la mancança en els corredors sense tren entre les capitals de comarca i les principals viles i pobles de les Terres de Lleida, Alt Pirineu i Aran.

SISÈ. Que l'Ajuntament de Lleida sol·liciti al Govern de l'Estat la **cessió total o parcial als ajuntaments afectats dels edificis de les estacions ferroviàries d'acord amb els usos que determini el Pla de Rodalies de les Terres de Lleida**, moltes de les quals estan en situació d'abandonament, amb l'objecte que es puguin utilitzar com a edifici de serveis inter-modals de transport, de venda, recàrrega i gestió d'incidències de títols de transport i d'incidències d'ATM, a més dels usos socials a què puguin destinar-se i que vinguin previstos en el referit Pla.

SETÈ. Que el Ple de l'Ajuntament de Lleida insta al Govern de l'Estat a fer efectiva de manera immediata la **corresponent dotació pressupostària** corresponent al cost de la implantació de les infraestructures de la xarxa de Rodalies a Terres de Lleida.

VUITÈ. Que l'Ajuntament de Lleida, en el termini màxim de dos mesos, promogui la conversió de la Plataforma per la millora de la línia de tren R12 Lleida - Manresa en una **comissió de Seguiment del Pla de Rodalies de Lleida**, incorporant als actors institucionals, econòmics i socials més representatius de les línies incloses al pla de rodalies.

NOVÈ. **Trametre els acords** d'aquesta Declaració Institucional al Govern de la Generalitat, al Govern de l'Estat, als membres de la Plataforma per la millora de la R12, i a tots els municipis i consells comarcals inclosos en el Pla de Rodalies.

Jordina Freixanet Pardo
Portaveu Grup M. ERC

Jaume Sellés Santiveri
Portaveu Grup M. PSC

Antoni Postius Terrado
Portaveu Grup M. JuntsxCat

Ángeles Ribes Duarte
Portaveu Grup M. Ciutadans

Elena Ferre Toldrà
Portaveu Grup M. Comú

Xavier Palau Altarriba
Portaveu Grup M. PP

Miquel Pueyo París
Paer en Cap

Lleida, a data de la signatura electrònica