



Donat que les mocions 12.2 i 12.3 tracten del mateix tema, s'acorda retirar-les i unificar-les en una de sola tal i com argumenten la Sra. alcaldessa, el Sr. Daniel Carabantes i el Sr. Francisco Perona, la qual es tracta a continuació:

MOCIÓ QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL PSC-CP I FEM POBLE, PER REBUTJAR ELS PREUS ABUSIUS DELS PEATGES, LA SITUACIÓ DE LES RODALIES DE RENFE I LA MANCA D'INFRAESTRUCTURES QUE AFECTEN LA MOBILITAT DELS VEÏNS I LES VEÏNES DE SANT PERE DE RIBES

Volem deixar palès que estem davant d'un tracte absolutament discriminatori evident i de profund desequilibri, envers una comarca, que ja de per sí, en el cas de Sant Pere de Ribes més concretament, les inversions per part del govern de la Generalitat de Catalunya són molt minses any rere any. Aquest menyspreu, suposa ja una sensació, sinó una realitat, de greuge que afecta, només als veïns i veïnes com a privats, sinó als sectors econòmics presents al territori.

Cal recordar, per tant, que havent estat, la mobilitat, un dels grans dèficits de la comarca, aquesta problemàtica no ha estat mai abordada seriosament per part de la Generalitat de Catalunya, fent que les infraestructures de les quals estem dotats no estiguin al servei de la ciutadania i del desenvolupament econòmic, tal i com hauria de ser. Les infraestructures estan íntimament lligades al desenvolupaments dels territoris. Han de donar servei i generar oportunitats i, en el cas de l'autopista C-32 va ser una gran oportunitat en el seu moment, i porta tots els indicis de convertir-se en un gran impacte negatiu per les comarques del Garraf i del Baix Penedès, donada la poca atenció prestada per part de la Generalitat de Catalunya de solucionar les problemàtiques generades.

Amb l'augment del peatge de Vallcarca de la C-32, aplicat per part del govern de la Generalitat de Catalunya, amb el nou any, un cap més es penalitza als veïns i veïnes de la comarca del Garraf i, en el nostre cas, als de Sant Pere de Ribes, a més de a les activitats econòmiques (empreses, persones emprenedores, proveïdors...) que disposen de la seva seu fiscal al nostre municipi o mantenen relacions econòmiques amb el nostre entorn. A més a més, aquesta situació evidencia l'absoluta ignorància i indiferència envers el territori, per part de l'administració autonòmica, el qual no ha estat consultat en cap sentit.

Amb aquest nou augment es paguen 6,93 euros (abans 6,78 euros) al peatge de Vallcarca, suposant un increment del 2,21% respecte al darrer any, pel damunt de la mitjana de la resta, sent la tercera barrera més cara de Catalunya (no havent comptat mai amb bonificacions a tal efecte com en d'altres indrets de la corona metropolitana de Barcelona), amb un cost de 0,58 €/km (quan la majoria esta entre 0,09 €/km i 0,17€/km), la qual cosa provoca, també, l'augment del transita la C-31 pel seu pas per les costes del Garraf amb els inconvenients que això suposa. A més, el peatge de Cubelles també a patit un augment fins arribar als 4,14 euros (0,30 €/km). A més, la tarifa per a vehicles pesants és un 78% superior a la dels turismes, la segona més gran de les connexions amb Barcelona. La C-32 té el desdoblament de la C-31 al pas per Cubelles i en les costes del Garraf des de Sitges fins a Castelldefels, essent dues rutes d'un sol carril en cada sentit, provocant greus col·lapses en el pas per la zona d'entrada del Baix Penedès al Garraf. En el cas de les costes, parlem d'un trajecte de 30 minuts per una carretera perillosa. Tot plegat, demostra una important manca d'alternatives coherents i reals.

Destacar, dones, que tot plegat penalitza extraordinàriament l'economia de la nostra comarca ja de per sí castigada per la crisi que encara dura, rebaixant les nostres possibilitats de competitivitat i deixant-nos en clara desavantatge respecte a d'altres comarques catalanes en l'atracció de noves activitats econòmiques productives i noves fonts de riquesa que comportin una major ocupació. A més, cal dir que l'índex d'atur en les dues comarques en qüestió és el



més alt de tota Catalunya i la ciutadania ha d'anar a treballar fora d'ambdues comarques en moltes ocasions.

Així mateix, també, volem fer esment la manca de sensibilitat mostrada per part de la Generalitat de Catalunya, en quan ambdues comarques són un cas extrem, en les quals conviuen fins a tres zones tarifaries de transport públic (rodalies R2 Sud), encara més quan amb el nou any s'han integrat les dues zones tarifaries més properes a la ciutat de Barcelona on passen 36 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona a ser zona 1, demostrant, un cop més, la discriminació que s'aplica a les comarques del Garraf i del Baix Penedès en aquest sentit, quedant en evidència en l'àmbit de les rodalies de Renfe. La manca d'inversions en rodalies, la prioritització de l'AVE i la falta d'estratègies de mobilitat fan que persisteixi aquesta discriminació envers la nostra comarca i els seus pobles de forma permanent.

Referent a la gratuïtat i revisió dels peatges de la C-32, en diferents institucions del territori (Consell Comarcal del Baix Penedès al 2007 i al 2012 o al mateix ajuntament de Sant Pere de Ribes al 2102 i 2013) es vàrem aprovar mocions en aquest sentit. Observem que hi ha casos similars, on aquesta petició de facilitar el trànsit dels ciutadans i ciutadanes preveient poder circular per dins l'autopista de forma gratuïta, s'ha resolt favorablement, com són els trams entre Torredembarra i Salou o en el cas de Vilafranca i Sant Sadurní.

Tenint en compte que la voluntat del territori es utilitzar les vies ja construïdes al Garraf, com pot ser la C-32, com a corredor intern gratuït, es procedeixi a suprimir els peatges de Cubelles i El Vendrell, de manera que l'arc així considerat actüi com a una ronda comarcal capaç de millorar les comunicacions viaries dels residents a la comarca tant amb Barcelona com amb Tarragona.

El passat mes de setembre, el Consell Comarcal va publicar un estudi sobre la repercussió del peatge a la comarca del Garraf, on es destaca com a una de les conclusions que les infraestructures de transport públic i la penalització que el peatge suposa pel vehicle privat, obligui als veïns i a les veïnes del Garraf a l'ús del transport públic, sent una de les quotes més altes de tota la Regió Metropolitana de Barcelona, patint el dèficit d'aquest transport públic (situació de rodalies i/o sobresaturació de les línies de bus exprés).

Per altra banda, cal parlar de les concessions. En aquest cas ha gestiona Aucat (Abertis). En el cas del tram de la C-32 Castelldefels-Sitges tenia un període de concessió fins el 2022, però es va prorrogar fins el 2039. Inicialment, es va fer una inversió de 205,5 milions d'euros i s'estima que els ingressos finals serien de 2874M€.

En el cas del tram Sitges-El Vendrell la concessió esta fins l'any 2039 amb una inversió inicial de 208,2M€ i una estimació d'ingressos finals de 674,2M€ (dades estretes de *Les autopistes de peatge a Catalunya: una discriminació inacceptable*).

Segons l'anuari de la Sindicatura de Comptes de l'any 2014, el total dels pagaments realitzats per la Generalitat de Catalunya a les concessionàries s'enfila fins als 6.684 milions d'euros. La xifra suposa un sobrecost del 393% respecte a la despesa que apareixia en els pressupostos de licitació de les infraestructures. Quan acabi la concessió, d'aquí a gairebé un quart de segle, els catalans hauran pagat a través dels Pressupostos quatre vegades més del que haurien d'haver costat les obres. Fins i tot sumant les despeses de conservació d'aquestes carreteres, que el VIACAT xifra en 621 milions durant el període complet de concessió, la factura finals dels peatges triplicarà la inversió feta per les empreses privades.

En termes econòmics, hi ha possibles escenaris de models de xarxes viaries que impliquen el rescat d'aquelles autopistes que finalitzen la seva concessió més enllà del 2021, entre elles la C-32 Sud. D'acord amb un estudi de 2015 (Garola, A. 2015), el cost del rescat de la C-32 Sud oscil·laria entre els 637M€ i els 759M€ a compensar per part de l'administració a la concessionària AUCAT.



L'ampliació deis peatges acabarà el 2039 i això vol dir que haurem pagat durant gairebé 50 anys aquesta C-32. Per això fa falta escoltar a la ciutadania, a les plataformes com "No vull pagar C32 i Coordinadora de Calafell" que porta molts anys organitzant-se i mobilitzant-se per la seva gratuïtat.

És per tot això, que els grups municipals signants, proposen al Ple l'adopció dels següents:

ACORDS

PRIMER.- Instem al Govern de la Generalitat de Catalunya a que apliqui de forma immediata els descomptes veïnals, tal i com tenen a totes les autopistes de Catalunya, a les persones residents als municipis de les comarques del Garraf i del Baix Penedès i a totes aquelles empreses que tinguin la seu fiscal a les mateixes comarques, tant en l'àmbit del peatge de la C-32 (barrera de Vallcarca) com en l'àmbit de les rodalies de Renfe, mentre es troba una solució definitiva a aquesta situació de greuge. Així com que la circulació comarcal sigui de pas gratuït com en tram entre Vilanova i Sitges, eliminant el peatge de Cubelles.

SEGON.- Així mateix, instem a la Generalitat de Catalunya a treballar de forma definitiva en un nou model de gestió de la xarxa viària, amb altres sistemes de finançament i/o pagament, reduint així la penalització que pateixen els veïns i veïnes de les dues comarques i les activitats econòmiques de la zona, posant tots els mitjans necessaris, tant tècnics com humans, per tal que s'executi en breu. Aquest fet, cal recordar, que suposarà un transvasament del transit cap a carreteres més segures, reduint, d'aquesta forma, els accidents greus i mortals a les carreteres catalanes.

TERCER,- Instem al Govern de la Generalitat de Catalunya a acordar amb la concessionària que en el cas de tancament puntual de la carretera C-31 per motius d'accident, obres o altres casuístiques, el pas per l'Autopista C-32 sigui gratuït.

QUART Instem al Govern de la Generalitat de Catalunya a realitzar una revisió de la divisió de les zones tarifàries del transport públic, per tal d'unificar les comarques del Garraf i del Baix Penedès, donada la proximitat amb la ciutat de Barcelona, per tal de donar les mateixes oportunitats que l'ampliació de les zones que s'ha portat a terme entre la 1 i la 2.

CINQUÉ.- Instem al Govern de la Generalitat de Catalunya a realitzar totes aquelles inversions en infraestructures i serveis, dins de l'àmbit del transport públic i de l'àmbit de les comunicacions per carretera, per tal de que no decreixi encara més la competitivitat i les possibilitats de creixement de la comarca del Garraf.

SISÉ.- Donar suport a les diferents accions que es puguin emprendre des dels consells comarcals del Garraf i del Baix Penedès, amb la intenció de denunciar l'abusiu preu del peatge que perjudica a la ciutadania en general, i de rodalies, en el marc del Pacte del Penedès Marítim al qual ja estem adherits.

SETE.- Notificar la present moció al govern de la Generalitat de Catalunya, al conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, als grups parlamentaris del Parlament de Catalunya, al Síndic de Greuges de Catalunya, a la Federació de Municipis de Catalunya, a l'Associació Catalana de Municipis, als consells comarcals del Garraf del Baix Penedès i a tots els municipis de les comarques del Garraf i del Baix Penedès.

El regidor, Sr. Daniel Carabantes Segura fa una explicació de la moció i seguidament el regidor, Sr. Francisco Perona Jiménez també la fa.

El regidor, Sr. Lluís Giralt Vidal dóna lectura a la part resolutiva del Pacte del Penedès Marítim:

"Primer. Constituir una plataforma institucional sota la denominació de Pacte pel Penedès Marítim, integrada inicialment pels consells comarcals del Garraf i del Baix Penedès i oberta a tots els municipis de les dues comarques que desitgin integrar-s'hi.



Segon. La finalitat d'aquesta plataforma es circumscriu a cercar solucions per a la situació de la mobilitat pel Penedès Marítim, mitjançant la intermediació amb les administracions superiors amb competències i pressupost per aplicar solucions efectives a favor de la ciutadania.

Terçer. Les institucions que desitgin formar-ne part estaran representades per mitjà dels seus presidents i presidentes, alcaldes i alcaldesses, sense caràcter partidari i amb la única finalitat de fer sentir la veu del territori i cercar solucions efectives. En cap cas aquesta plataforma pretén substituir la interlocució o representativitat de les administracions que la integren, sinó potenciar-la des de la imatge d'unitat dels actors del territori compromesos amb uns objectius comuns.

Quart. Fer públic davant de la ciutadania la voluntat de constituir aquesta plataforma i presentar-se davant el Parlament de Catalunya, el departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona com a element facilitador de les solucions de mobilitat pel Penedès.

Cinquè. De forma immediata, instar a posar en marxa el més aviat possible la vinyeta i mentre això no sigui possible, crear de manera immediata un règim transitori específic per a la C-32, amb descomptes especials pels residents d'acord amb el que es produeix en d'altres punts del nostra país."

I després d'un debat es sotmès la moció a votació, el Ple de la Corporació acorda la seva **aprovació** per unanimitat dels disset membres presents dels vint-i-un que la componen.