

Per un model ferroviari català que aposti per l'accessibilitat i la democratització de la mobilitat

45a Assemblea General Ordinària – 18 de febrer del 2023

1 Quan parlem de sistema ferroviari, hem de reconèixer que fa anys que el nostre país arrossega un
2 problema estructural: Catalunya no té un model propi a partir del qual planificar i construir les
3 infraestructures que necessita la ciutadania de tot el territori per millorar la seva mobilitat diària. De fet,
4 podem dir que la mobilitat actual del nostre país està pensada pels viatges entre les llars de les persones
5 treballadores i el centre econòmic. És a dir, i a grans trets: prioritza la mobilitat entre qualsevol punt de
6 Catalunya i Barcelona, amb especial èmfasi en la facilitat de mobilitat de les primeres corones de l'àrea
7 metropolitana de Barcelona cap al centre de la ciutat.

8 Aquesta lògica ha provocat diverses problemàtiques que afecten actualment l'estat de la xarxa
9 ferroviària, impeding-ne el correcte funcionament. Per exemple, podem identificar-ne l'oblit de la millora
10 de les infraestructures, incloent-hi no només les

11 vies i catenàries, sinó també els trens, o la concepció de grans projectes que semblen promeses per
12 solucionar-ho tot (com l'Orbital, l'Alta Velocitat, el corredor mediterrani o l'Eix Transversal Ferroviari). Si bé
13 cal reconèixer que podrien ser projectes necessaris, hem d'entendre que la necessitat de mobilitat real
14 dels catalans i les catalanes són immediates i no poden esperar. L'ús partidista de les infraestructures
15 que milloren la mobilitat per garantir victòries electorals ha estat el que ens ha portat fins aquí.

16 Per això, la Generalitat de Catalunya ha de liderar un procés de repensament i reestructuració del model
17 ferroviari que necessita el nostre país, lluny de proclames partidistes i decisions preses segons el rèdit
18 electoral i que camini cap a dues direccions: primer buscar les mesures ideals que es podrien dur a terme
19 en un curt plaç que millorin el servei amb la infraestructura actual (R-80 o més freqüències en regionals).
20 El debat ha d'estar guiat en l'opinió tècnica o dels agents socials del país i en criteris d'accessibilitat de la
21 mobilitat. És a dir: garantir que tothom, independentment de les seves capacitats (físiques, de mobilitat
22 reduïda, etc), tingui la possibilitat de moure's pel territori. La planificació i construcció del model ferroviari,
23 doncs, no ha de tenir en compte criteris d'èxit econòmic ("si surt a compte o no"), sinó de garantir la
24 connexió del país per a la gran majoria. Cal, doncs, democratitzar la mobilitat catalana.

25 Això passa per l'aposta sense fissures pel tren com una opció real de transport diari: no es tracta
26 solament d'oferir el servei (tres trens al dia entre dos punts, com passa actualment a diversos llocs), sinó
27 que ha de ser un servei de qualitat (que permeti complir l'objectiu de la mobilitat, com poder arribar al
28 metge a l'hora) i que permeti la bona interconnectivitat entre ciutats i poble del territori.



29 L'aposta per la xarxa ferroviària ha de ser una aposta de llarga mirada i incorporar-hi altres mitjans de
30 transport públic: cal, també, lligar el servei ferroviari amb el servei de transport per carretera per tal que
31 tots els municipis es puguin beneficiar de les millors freqüències de connectivitat.

32 **Per tot això, des del Consell Nacional de la Joventut de Catalunya demanem a la Generalitat de**
33 **Catalunya a:**

- 34 • Que iniciï un procés de repensament de les infraestructures de mobilitat del territori a partir de
35 criteris d'accessibilitat, incorporant-hi la visió tècnica i l'assessorament per part dels agents
36 socials territorials.
- 37 • Que posi especial èmfasi en la descongestió de les infraestructures de l'àrea metropolitana de
38 Barcelona a través de la mobilitat intermodal (és a dir, de la garantia de connectivitat entre els
39 diversos serveis de mobilitat públics, com ara els trens, trams, busos, metros i bicicletes).
- 40 • Que aprofiti la gratuïtat actual del sistema ferroviari per a repensar el model tarifari, tenint en
41 compte les dinàmiques d'ús que en fan els diversos col·lectius de la societat catalana, com ara
42 les persones joves.
- 43 • Que adapti el model ferroviari a les diverses necessitats territorials, incloent-hi especialment el
44 desenvolupament de les Rodalies al voltant de Lleida, Tarragona i Girona.
- 45 • Que, independentment de l'aposta pel model ferroviari de país, iniciï la millora de tota la
46 infraestructura amb l'aposta decidida per nous trens i la millora de freqüències.

Resolució presentada per Joves Ecosocialistes

