



Diputació de Lleida



Joel Jové Martí, com a portaveu del Grup Polític de la **Candidatura d'Unitat Popular – Poble Actiu** (CUP-PA), a l'empara del que disposa la legislació vigent, sotmet a la consideració del Ple de la Diputació de Lleida la següent:

MOCIÓ PER L'ACCÉS DE TOTS ELS MUNICIPIS A LA XARXA DE CARRETERES

El Text refós de la Llei de carreteres (Decret Legislatiu 2/2009), a l'article 4.1 estableix que les carreteres es classifiquen, segons llur funció, dins les xarxes següents:

- a) Xarxa bàsica: és la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància viària. (...)
- b) Xarxa comarcal: és la que serveix de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals i els principals municipis i nuclis de població i activitat de la mateixa comarca o de comarques limítrofes, al trànsit generat entre cadascun d'aquests centres i a la connexió d'aquests nuclis amb itineraris de la xarxa bàsica.
- c) Xarxa local: és la que serveix de suport al trànsit intermunicipal, integrada pel conjunt de vies que faciliten l'accés als municipis i nuclis de població i activitat no situats sobre les xarxes bàsica i comarcal, i comprèn totes les carreteres que no figuren en la xarxa bàsica ni en la comarcal.

L'article 6 del mateix Text refós estableix la titularitat de les carreteres, atribuïnt a la Generalitat les de les xarxes bàsica i comarcal de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat i a les diputacions les de la xarxa local. També preveu la possibilitat d'afegir a la xarxa local de carreteres les que defineixin com a tals els plans zonals que, amb aquesta finalitat, redactin les diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin.

El catàleg de carreteres de Catalunya, que conté la relació i classificació de les carreteres tant de la Generalitat com de les diputacions, evidencia, entre altres, dues situacions:

- Una distribució territorial força desigual de les xarxes bàsica i comarcal. Aquest fet és lògic atenent els forts desequilibris demogràfics i econòmics, i en conseqüència de trànsit, existents al nostre país. Lògicament aquesta desigual distribució de la xarxa bàsica i comarcal comporta una desigual distribució territorial de la dotació pressupostària en matèria de carreteres, tant a nivell d'inversions com de manteniment, per part de les administracions de l'Estat i de la Generalitat.

- L'existència de municipis que no disposen de carreteres incloses en cap de les tres xarxes descrites a la Llei de carreteres i que han d'accedir-hi per camins de titularitat municipal.

L'article 4.1 del Reglament General de Carreteres (Decret 293/2003) estableix que tenen la condició funcional de carretera, i com a tal poden ser integrables a les xarxes definides en aquest Reglament, les vies que reuneixin com a mínim algun d'un llistat de vuit requisits, la majoria dels quals són difícils de complir per les vies d'accés a municipis i nuclis amb poca població. Només un d'aquests requisits, el relacionat a l'apartat c), afecta la totalitat de municipis i, per tant, hauria de permetre facilitar la integració a la xarxa local de, com a mínim, una via i un nucli per municipi i garantir que cap en restés exclòs:

- c) Que comuniquin el nucli de més població del municipi amb la xarxa de carreteres.

Malgrat l'establert en aquest apartat hi ha diversos municipis en els que no s'ha produït aquesta integració a la xarxa local i es continua accedint als respectius nuclis més poblats per camins de titularitat municipal

Alguns municipis on als nuclis de més població s'hi accedeix per camins de titularitat municipal:

Municipi	Comarca	Nucli més poblat (NMP)	Km de NMP a xarxa
Bausen*	Aran	Bausen	3,5
Canejan**	Aran	Canejan	6
Cabó**	Alt Urgell	Cabó	9
Cava**	Alt Urgell	Ansovell	8,3
Fígols i Alinyà	Alt Urgell	Fígols	2,5
La Vansa i Fórnols	Alt Urgell	Sorribes	5,3
Farrera**	Pallars Sobirà	Farrera	6,4
Tírvia*	Pallars Sobirà	Tírvia	1,5
Abella de la Conca	Pallars Jussà	Abella de la Conca	5
Sant Esteve de la Sarga	Pallars Jussà	Sant Esteve de la Sarga***	10
La Molsosa*	Solsonès	La Molsosa	3
Pinell	Solsonès	Sant Climenç	2
Pinós**	Solsonès	Ardèvol	10
Riner	Solsonès	Freixinet	4,5
Tiurana**	Noguera	Tiurana	2,5
Alòs de Balaguer**	Noguera	Alòs de Balaguer	10

(*) Municipis on no hi ha cap nucli que tingui accés per una carretera inclosa a la xarxa. (**) Municipis on no hi ha cap carretera inclosa a les xarxes que passi pel terme municipal. (***) En el cas de Sant Esteve de la Sarga, en que la diferència de població entre diferents nuclis és mínima i la condició de més poblat ha canviat diverses vegades en pocs anys, agafem com a referència la capital municipal.

L'obstacle principal per a la integració d'aquestes vies a la Xarxa de Carreteres Locals el trobem a l'article següent del mateix Reglament.

4.2 És requisit previ per a la integració d'aquestes vies a la xarxa viària la prèvia redacció del corresponent pla zonal, el qual definirà el seu traçat, així com les seves característiques tècniques. En qualsevol cas, no s'integraran fins que els itineraris reuneixin les característiques tècniques fixades pel pla zonal.

Els municipis que no disposen d'accés per carreteres de la xarxes bàsica, comarcal o local al seu nucli més poblat (o a cap dels seus nuclis) estan, en la majoria dels casos, situats en zones de muntanya i tenen termes municipals extensos i amb molts nuclis (com a conseqüència de l'agregació de municipis fruit del despoblament) i, en la totalitat dels casos, poca població i poc pressupost municipal, que comporta greus dificultats a l'hora de mantenir els camins. La persistència de les males comunicacions viàries, sumada a la manca de serveis, agreugen encara més el problema del despoblament.

Paradoxalment els ajuntaments amb més recursos econòmics no han de fer-se càrrec de les vies d'accés als nuclis de població del seus municipis degut a que, pel seu pes demogràfic i econòmic, aquests són inclosos a les xarxes bàsica o comarcal, en la majoria dels casos de la Generalitat.

Com dèiem més amunt, és requisit previ per a la integració d'aquestes vies a la xarxa viària la prèvia redacció del corresponent pla zonal i que aquestes no s'integraran fins que els itineraris reuneixin les característiques tècniques fixades pel pla zonal. Tenint en compte:

- Que la Diputació de Lleida va aprovar, en la sessió plenària de 24 de maig de 2018 i per unanimitat, la proposta per impulsar els Plans Zonals de camins municipals a les comarques de Lleida.
- Que els Plans Zonals han de ser aprovats pel Departament competent en matèria de carreteres de la Generalitat de Catalunya
- Que el Govern de la Generalitat, a proposta del departament competent en la matèria, ha d'establir normes i criteris tècnics per al disseny, el servei i la seguretat viària de les carreteres (art.13.1 Reglament general de carreteres)
- I, sobretot, la urgència en trobar solucions als greus dèficits en vies de comunicació que pateixen alguns municipis

Considerem que la solució més ràpida i efectiva a aquesta problemàtica, compatible amb l'elaboració dels Plans Zonals, seria que el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya assumís la redacció dels projectes i l'execució de les obres necessàries per a que els camins municipals que compleixin el requisit establert a l'article 4.1.c del reglament de carreteres s'adequessin als criteris tècnics proposats pel mateix Departament.

Per tot l'exposat es proposa al Ple de la Diputació l'adopció dels següents **ACORDS**:

1. Manifestar que els forts desequilibris demogràfics que pateix el nostre país no han de ser considerats problemes locals o comarcals de les zones afectades pel despoblament sinó que cal considerar-los i tractar-los com un problema de país i que, en conseqüència, la seva solució correspon a la totalitat de les administracions.

2. Considerar prioritàries en matèria de carreteres les actuacions encaminades a que, com a mínim, els nuclis més poblats de tots i cadascun dels municipis de la demarcació tinguin accés per carreteres incloses a la xarxa local.
3. Sol·licitar al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya la inclusió als pressupostos de despeses dels propers exercicis, d'una partida destinada específicament a les actuacions necessàries per a la posterior inclusió a la xarxa local de les vies d'accés als nuclis de més població de tots i cadascun dels 948 municipis.
4. Comunicar aquest acord al Departament de Territori i Sostenibilitat, a tots els grups i subgrups polítics del Parlament de Catalunya, a la Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACM), a la Federació de Municipis de Catalunya (FMC) i als ajuntaments dels municipis esmentats en aquesta moció.

Joel Jové Martí

Portaveu del grup de la CUP

Lleida, 19 de juliol de 2018