

MOBILITAT El Pla del 2010 va ser redactat en base a l'enquesta de mobilitat del 2006, que encara és vigent

El Pla de Mobilitat del tripartit ja marcava la pauta que el Govern vol tornar a elaborar

→ El pla director del 2010 ja prioritzava reforçar l'estació de l'Aldea i una intermodalitat que continua sent quasi nul·la

→ Trens Dignes reivindica aquell document suprimint-ne previsions com la de fer un aeroport a Roquetes

TORTOSA Oscar Meseguer

El conseller de Territori, Josep Rull, va confirmar al setembre l'impuls a l'elaboració d'un nou Pla de Mobilitat de les Terres de l'Ebre que servisca per planificar la mobilitat a les quatre comarques tant des del punt de vista del transport públic de viatgers, les mercaderies i el transport privat.

El document, a partir d'un procés participatiu, ha d'establir un conjunt de mesures per garantir una oferta de qualitat que comporte una alternativa real al transport privat, que el 2006 (i no hi ha dades més actualitzades que puguen modificar la situació de sortida) implicava un 43% dels viatges intramunicipals i un 89% dels intermunicipals. La quota modal del transport públic no arribava al 4% enfront el 20% al total de Catalunya. Una situació que ha pogut millorar amb les mesures preses en els darrers dos anys quant a noves línies i integració tarifària parcial (només per carretera i no en tots els operadors), però que continua tenint molt marge de recorregut. De fet, resulta del tot simptomàtic que la majoria d'accions que preveia el Pla Director de Mobilitat presentat per l'últim govern tripartit el març del 2010, fet a partir de l'enquesta de mobilitat

encara vigent del 2006, continuen pendents d'executar-se. Un pla que feia una diagnosi i proposava un paquet de 87 mesures majoritàriament validables per revertir la situació actual, agreujada per la crisi ferroviària. Per això, a excepció d'algunes previsions que avui estarien fora de lloc (si més no en el curt termini), com la construcció d'un aeroport (a Roquetes) o la d'una anella ferroviària per al Delta, i reduint les expectatives de demanda a causa de la crisi i la davallada poblacional, la plataforma Trens Dignes reclama a l'executiu que agafe com a base aquell document, que no va completar tota la tramitació, i evite gastar-se "més de 200.000 euros més", segons els càlculs del portaveu de Trens Dignes Josep Casadó, en un altre treball.

En qualsevol cas, el pla que en resultat haurà de preveure accions per reduir el temps i cost dels trajectes, augmentar la cobertura del transport públic adaptat, incrementar la seguretat viària o reduir la contaminació atmosfèrica, tenint en compte que la singularitat d'un territori amb una baixa densitat de població, fragmentat per l'orografia, una elevada motorització i una economia basada en el turisme, tot i tindre poca oferta de serveis de transport públic per canalitzar-ne el reclam

envers la principal àrea metropolitana del país, Barcelona i el seu entorn.

Revisat per aquesta publicació, el Pla del 2010 posava el focus, en connivència amb el Pla Territorial que també s'estava redactant aleshores, en "el paper previst per a l'estació l'Aldea-Amposta-Tortosa, que ha de convertir-se en un centre d'intercanvi modal de les Terres de l'Ebre". Una previsió que fins ara no ha estat dotada de recursos. El Pla ja identificava l'absència d'intermo-

dalitat (sobretot les connexions bus-tren) com una de les grans mancances al territori, al costat d'altres dificultats com ara la baixa ocupació dels vehicles privats, especialment en els viatges per mobilitat ocupacional, l'escassa oferta de transport públic als polígons industrials o la no integració d'altres viatgers en el transport escolar. De fet, Trens Dignes parla avui de la necessitat d'airar una estació de busos de referència a l'Aldea com a estació central fe-

roviària. "Dels 20 serveis diaris d'Hi-fe a l'Aldea, tots menys un paren a l'antiga nacional i no ho fan a l'estació de tren", lamenta Casadó. La plataforma ciutadana també és partidària d'introduir el criteri d'intermodalitat a l'estació de Móra la Nova o d'aprofitar algunes línies de bus per donar cobertura a més municipis.

El document del 2010 també abordava probablement el principal buit del territori quant a la mobilitat: la gairebé absència de transport públic de mercaderies. Es remedia al pla estratègic de la pública Cimalsa per desenvolupar el Logis Ebre al voltant de l'estació ferroviària de l'Aldea, però el cas és que avui l'estació de mercaderies de l'Aldea no ha transcendit que aparega a cap document del govern espanyol.

Mesures pendents incloses al Pla del 2010

- Potenciar el Logis Ebre i Catalunya Sud com a nuclis d'activitat econòmica i industrial.
- Reorganitzar espais destinats a la distribució urbana de mercaderies i a l'aparcament de vehicles pesants.
- Xarxa de carrils bicis que connecte els nuclis separats per menys de 8 quilòmetres amb fluxos de mobilitat importants.
- Garantir infraestructures per a la navegabilitat del riu.
- Crear línies d'aportació a les principals estacions de ferrocarril.
- Potenciar la intermodalitat.
- Desenvolupar la integració tarifària del transport públic intern (s'ha fet de forma incipient i parcial) i impulsar-la amb terres veïnes.
- Dotar de cobertura de serveis ferroviaris d'altres prestacions les Terres de l'Ebre (l'Euromed com a exemple).
- Augment de la freqüència que impulse l'ús del ferrocarril. Millorar el servei regional convencional, especialment a la línia de Móra la Nova.
- Impuls d'un sistema de rodalies per a l'Ebre.
- Augment de la quota ferroviària de mercaderies.
- Promoure carrils busos a les zones amb més trànsit als accessos dels nuclis urbans.
- Nous serveis nocturns de transport públic col·lectiu o serveis de transport a la demanda en zones de poca densitat de població.
- Plans de mobilitat específics per espais de desenvolupament econòmic i també a la universitat, centres hospitalaris, etc.
- Crear un web de cotxe compartit i serveis de furgoneta d'empresa (les eines existents a les xarxes socials, les han creat els usuaris, no l'administració).
- Incentivar l'alta ocupació dels vehicles.
- Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets.
- Configurar l'ATM (Autoritat Territorial de la Mobilitat) com a àmbit de coordinació de les diferents polítiques de mobilitat.

EL PITC En relació al 2010, també continuen pendents, independentment de l'administració responsable, la majoria d'altres inversions principals que preveia el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) en l'horitzó del 2026, com ara l'autovia A-7, el desdoblament de l'N-340 entre la Ràpita i Amposta o entre Amposta i l'Aldea, la reconversió en autovia de la C-12 (Eix de l'Ebre) entre Amposta i Lleida o les variants de Corbera o Gandesa. Per contra, un dels eixos d'actualització d'aquell pla serien les grans perspectives de millora dels trens regionals (de freqüències, velocitats, etcètera) que ofereix a partir del 2017 la previsible entrada en servei de la nova variant del corredor mediterrani entre Vandellòs i Tarragona. ■

L'executiu català presenta, finalment, el contenciós contra l'Adif

TORTOSA Redacció

El govern de la Generalitat denuncia la "inactivitat" de l'administrador ferroviari del ministeri de Foment en el compliment de les seues obligacions per posar la infraestructura en condicions i prestar un bon servei. El departament de Territori i Sostenibilitat ha presentat, finalment, l'anunci de recurs contenciós administratiu contra l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) per denunciar la "inactivitat" d'aquest organisme públic depenent del ministeri de Foment en el compliment de les

seues obligacions com a administrador de la infraestructura sobre la qual es presten els serveis de rodalies i regionals".

Amb aquest contenciós administratiu, el Govern obre la via judicial per reclamar que l'Adif complisca els seus compromisos d'inversió i, en concret, els 306 milions del Pla d'inversions pactat l'any 2013 que identificava les mancances de la xarxa i planificava les actuacions per corregir-les i les quantificava en termes econòmics i temporals (2014-2016). Del total d'actuacions acordades, només està en servei un 4,2%. ■

Vuit Euromed s'aturaran a l'Aldea a preu de regional a partir del 12 de novembre

TORTOSA Redacció

A partir del 12 de novembre, vuit trens Euromed s'aturaran a l'estació de l'Aldea. Aquesta mesura, impulsada pel departament de Territori i Sostenibilitat del Govern, permetrà reduir el temps del trajecte entre l'Aldea i Barcelona a 1 hora i 40 minuts. El preu del bitllet senzill serà de 12 euros, el mateix que el dels trens de regionals, i la resta de condicions d'accés seran les mateixes que les actualment establertes en els Euromed.



Fins ara, l'Euromed passava de llarg a l'Aldea. / N.C.

L'execució de la mesura, anunciada pel conseller Rull a l'estiu, havia generat incertesa per la falta de concreció en la data.

LLANÇADORES DES DE TORTOSA I AMPOSTA

Fins i tot Trens Dignes havia convocat un acte de protesta a l'estació de l'Aldea el 6 de novembre. Ara l'ha traslladat al dia 12 i l'ha rebatejat amb el nom d'*Esmorzar de benvinguda*. El col·lectiu reclama ara al Govern que habilite busos llançadora des de Tortosa, Amposta o altres municipis ebrenes. ■