

El Govern negocia “satisfactòriament” amb Renfe perquè l'Ebre tinga alta velocitat

Aigualit l'acord adoptat fa un any i mig, Territori torna a negociar a cuitacorrents per a poder concretar també l'oferta de regionals, amb la qual cosa encara no es coneix la carpeta de serveis per a l'Ebre a un mes de l'entrada en funcionament de la variant amb doble via Vandellòs-Tarragona

Terres de l'Ebre Ò. Mesequer

LA IMATGE

El mes de maig del 2018, quan tot just feia un parell de mesos que Meritxell Roigé exercia d'alcaldessa de Tortosa, va ser l'encarregada de revelar un principi d'acord entre el Departament de Territori i la pública estatal Renfe com a operador ferroviari perquè a partir de l'entrada en operació de la variant ferroviària entre Tarragona i Vandellòs, comencessin a circular quatre trens semidirectes (mitjana distància d'alta velocitat) per sentit entre Tortosa i l'Aldea i Barcelona, que no passarien per Tarragona ciutat però tindrien parada a l'estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona, a la Secuita, i que unirien la capital ebrenc a la catalana en una hora i 40 minuts aproximadament, la qual cosa suposava un guany molt important en esta relació. També es donava per suposat que la doble via, en suposar l'eliminació del coll d'ampolla actual, permetria millorar els temps i les freqüències de l'oferta de serveis regionals de l'R-16, la línia de la costa que connecta les Terres de l'Ebre amb Tarragona i Barcelona. Ara, però, després d'una reunió entre la Generalitat i Renfe que no ha cristallitzat en cap acord concret, algunes veus han alertat que les millores substancials pel que fa a l'alta velocitat no estan garantides, i això fa que la Generalitat, que primer vol conèixer l'oferta de mitja i llarga distància competència del Ministeri de Foment, tampoc no haja concretat l'oferta de serveis regionals i de rodalies, transferis a la Generalitat. Tot plegat a un mes de l'entrada en funcionament de la nova variant, prevista per al 13 de gener. “Si la reunió hagués anat bé, ens n'hauríem assabentat”, van coincidir esta setmana el secretari d'organització del PdeCAT i diputat de Junts Per Catalunya al Congrés Ferran Bel, i el delegat del Govern a les Terres de l'Ebre, Xavier Pallarès.

Això, però, va ser abans que el secretari de Mobilitat del Govern, Isidre Gavín, presidís este dimecres -just abans de tancar esta edició- la prime-

Trens Dignes no va poder participar directament en la Taula de Mobilitat



TORTOSA La plataforma Trens Dignes per a les Terres de l'Ebre i el Priorat havia demanat participar en la reunió de la Taula de Mobilitat, tot

i no formar-ne part. Fins i tot Isidre Gavín va mirar d'intercedir-hi perquè els activistes hi fossen presents, però finalment es van haver d'esperar

que s'acabés la trobada oficial per rebre les explicacions de part del representant del Govern (a la imatge). / NÚRIA CARO.

ra reunió de la Taula de Mobilitat de les Terres de l'Ebre -hi formen part els principals ajuntaments i els quatre consells comarcals- després de la conformació dels nous governs dels ens locals. Després de la trobada, Gavín va traslladar tant a la plataforma Trens Dignes -que finalment no va poder assistir a la sessió de l'òrgan reglat- com als mitjans de comunicació que les negociacions amb Renfe estan millorant “de forma substancial”, però no va entrar al detall de quina és la petició de mínims del Govern, recollida de forma genèrica en un acord de la Taula aprovat este dimecres per unanimitat però que tampoc entra al detall dels serveis que es reclamen: “Les administracions representades a la Taula de Mobilitat exigeixen al Govern espanyol que l'oferta de serveis ferroviaris a les Terres de l'Ebre amb la posada en servei del nou corredor incloga la prestació de serveis d'alta velocitat que connecten les Terres de l'Ebre amb les principals ciutats del

seu entorn, amb horaris i abonaments adequats per a la mobilitat quotidiana com succeïx en altres corredors”, diu l'acord subscrit.

Gavín va assegurar que “la Generalitat no acceptarà de cap manera una oferta de transport públic d'alta velocitat que no incloga les Terres de l'Ebre”. Va dir que no revelava els termes de la negociació perquè podria perjudicar-la, però sí que va assegurar que les expectatives han millorat “satisfactòriament” i va explicar que l'executiu català exigeix, a més a més dels semidirectes des de l'Ebre a Barcelona, que es pugui mantenir la connexió en altres prestacions -l'actual Euromed o homologable- amb Tarragona ciutat i que s'habiliti algun títol de transport per a l'usuari habitual. També va assegurar que el Govern té en qualsevol cas preparada una oferta de regionals i rodalies per a donar un “servei òptim”, tot i que no sap si tècnicament la podrà desplegar completament

des del primer dia.

PRESSIÓ DEL PDECAT Amb les negociacions obertes i el Govern lligat de mans i peus perquè no té material ni competències d'alta velocitat, qui s'ha encarregat de fer pressió han estat els partits. ERC va portar una moció al ple de Tortosa -aprovada amb l'abstenció de Junts per Tortosa i el vot en contra del PSC- per a reclamar que tots els combois que passen per l'Aldea tinguin aturada en ambdós sentits. I Junts Per Catalunya, o el PDeCAT, també ha fet força perquè l'Euromed continue parant a l'Aldea encara que la Generalitat dixe de bonificar la diferència en relació amb el bitllet de regional, un cop “tombat l'argument d'uns quants ministres de Foment, del PP i del PSOE, que deien que tècnicament l'Euromed no podia parar a l'Aldea”, va recordar Bel, que va afegir: “Si algú es pensa que amb qualsevol excusa descartaran els serveis semidirectes i ens

forçaran a posar uns regionals amb uns serveis pitjors que els que hi havia abans d'incorporar els retards als horaris i l'Euromed no parerà a l'Aldea, i aquí no passarà res, o no sap on està o es pensa que es mou en la impunitat i algú regalarà la inversió a Pedro Sánchez”, va dir anar el també exalcalde de Tortosa, que va anunciar que Junts portarà una moció als ajuntaments, als consells comarcals i a la Diputació per a reclamar uns serveis dignes.

El col·lapse de l'estació de Sants o la falta de combois i de conductors serien alguns dels arguments que Renfe hauria posat damunt de la taula per a deslliurar-se del suposat acord que fa un any i mig va fer públic Roigé. Certament, que la nova variant arranque en ample ibèric obligarien a fer servir trens híbrids per als serveis semidirectes esmentats -vehicles que haurien de venir d'altres llocs d'Espanya-, que a més a més hauran de parar -amb la consegüent pèrdua de temps- a l'intercanviador d'eixos de la Boella abans d'incorporar-se a la línia d'alta velocitat en ample europeu Madrid-Camp de Tarragona- Barcelona. Quan s'installe ample europeu a tot el tram entre Castelló i Tarragona, això ja no serà necessari, tot i que la instal·lació en si mateixa també condicionarà per força el trànsit.

BALANÇ POSITIU EN BUS Pel que fa al transport per carretera, Gavín va fer balanç a la Taula de Mobilitat i va posar l'accent en un previsible augment de l'ús de l'abonament T10/120, passant de 526.000 viatges interns a les Terres de l'Ebre el 2018 a 480.000 en els primers 10 mesos del 2019. La relació amb Barcelona també podria créixer (de 213.000 usos anuals a 188.000 fins a l'octubre passat), i el servei a l'aeroport ja ha superat en 10 mesos (52.800 usuaris) les xifres de l'any passat (48.000). A part, el Govern creu haver donat resposta al 80% de les peticions de noves línies per a “teixir” millor la mobilitat al territori.