

EL NOU CORREDOR MEDITERRANI

Més de **5.500**
camions circulen cada
dia per l'AP-7

terrani

la pressió de la majoria del trànsit de llarga distància a l'AP-7, que caldrà veure com l'engolix.

QUI PAGA ARA L'AUTOPISTA Al marge d'esta incògnita sobre el nou escenari, tampoc no té resposta una pregunta repetida en els darrers mesos. Qui pagarà a partir d'ara el manteniment o millora de l'autopista, un cop revertida la titularitat a l'Estat i atenent que els experts estimen que el preu del quilòmetre en este tipus de vies oscil·la entre els 50.000 i els 68.000 euros anuals i que Espanya

El 13-G obre la variant ferroviària amb doble via, però els beneficis per a l'Ebre són d'entrada molt limitats

té 3.307 quilòmetres de carreteres de peatges la concessió de les quals té data de caducitat més o menys propera?

Hi ha diverses opcions. En el model absolutament lliure de peatge, totes les despeses derivades de la conservació i explotació les assumix l'Estat a través dels comptes públics i s'afronten per mitjà d'impostos. Es podrien també introduir a mitjà termini tarifes de peatge convencional menors que les actuals, sense noves concessions. Una altra opció és el peatge a l'ombra, en què l'Administració paga a l'empresa concessionària els diners també surten a última hora dels impostos de la ciutadania-

Trens Dignes, pendent de la reunió definitiva Govern-Renfe per a acabar de fixar els nous serveis per a l'Ebre

Barcelona. Ò.M.J.

La plataforma Trens Dignes va aconseguir finalment tenir este dijous, just abans del tancament d'esta edició, una reunió de treball (a la imatge) amb la Secretaria de Mobilitat del Govern, que segons els va transmetre continua negociant amb Renfe i Adif per a fixar els horaris i freqüències dels serveis ferroviaris de què podran disposar les Terres de l'Ebre amb l'obertura de la variant Vandellòs-Tarragona. Els representants de la Secretaria els van comunicar que encara han de tenir una reunió definitiva amb els dos operadors públics estatals abans que s'acabe l'any. Trens Dignes valora que les exigències en matèria ferroviària, a diferència d'altres àmbits, són compartides amb el Govern, i que l'executiu català ha acceptat la plataforma com a interlocutor vàlid al marge de la Taula de Mobilitat, òrgan reglat en què fins ara no hi ha pogut participar.

A 23 dies que els trens comencen a circular per l'interior del Camp de Tarragona, però, el cas és que continua sense haver-hi garanties que hi haurà trens semidirectes d'alta velocitat entre Tortosa i Barcelona, passant per l'estació cen-



tral del Camp a Perafort. Si més no, sembla que d'entrada no n'hi haurà i caldrà esperar "un calendari d'implementació", segons ha transmès el Govern a Trens Dignes. A més a més, tampoc hi ha garanties que si més no els trens de llarga distància d'altres prestacions (Talgo o Euro-med) facen parada a l'Aldea. **"Ni nosaltres ni el govern acceptarem que mentre no arriben nous serveis, es perdin els antics"**, va alertar la portaveu de Trens Dignes Montse Castellà, que va avançar que si la nova oferta no satisfà la plataforma i els usuaris, convocaran mobilitzacions.

Per a acabar-ho d'adobar, l'oferta de serveis regionals, que depenen

de la Generalitat, també hauria estat fixada d'entrada per Renfe i Adif, ja que s'han filtrat per xarxes socials uns horaris que el Govern diu que no avala i en què mantenen els 10 serveis diaris per sentit entre Tortosa i Barcelona a l'R16, però sense recuperar ni tan sols els horaris del 2016, abans de les tres modificacions que s'han fet des d'aleshores per a incorporar els retards ocasionats per les limitacions de la via única- als horaris oficials. Segons estos nous horaris no oficials, a l'R16 **"es recuperarien entre 4 i 8 minuts per servei en relació amb els horaris actuals, quan n'havíem dit entre 8 i 20 respecte als del 2016"**, quantifica Castellà. ■

per les vies del tren, finalment amb doble via en tot el recorregut entre Castelló i Tarragona. En tot cas, hauran calgut més de 21 anys per a esborrar definitivament un coll d'ampolla que ha condicionat molt el servei ferroviari en la relació entre les Terres de l'Ebre i Tarragona o Barcelona. En tot cas, aquí les incògnites són encara més substancials, ja que se situen en el nombre i la qualitat de les freqüències i els serveis. L'eliminació de la via única s'entreveia com un punt d'inflexió històric, però a pocs dies de l'entrada en funcionament de la variant Vandellòs-Tarragona (concretament el 13 de gener) es desconeix exactament quina serà l'oferta de serveis (llegiu completament en esta mateixa pàgina). Això sí, d'entrada es desmantellarà la via de la costa entre l'Hospitalet i Tarragona, malgrat que les plataformes de transport públic del Camp de Tarragona s'hi oposen, i això farà per exemple que no es podrà viatjar des de cap estació ebrenc a Cambrils ciutat -l'estació de la nova variant és a la perifèria-, Salou o Port Aventura, destinacions turístiques per excel·lència. També es tanca la porta, si s'acaba traient la via de la costa, a un hipotètic servei de rodalia entre Tarragona i Tortosa.

Un altre handicap important és que el regenerat corredor continuarà funcionant en ample ibèric, fins que se n'installe d'internacional en els propers anys. Això farà que els trens d'alta velocitat que no entren per Tarragona ciutat i vagen a buscar la línia d'alta velocitat (en ample internacional) a l'estació del Camp de Tarragona, primer s'hauran d'aturar a la Boella per a canviar d'eixos. Hauran de ser doncs vehicles compatibles amb els dos amplituds de via. Això afectaria els semidirectes d'altres prestacions a Barcelona que el Govern de la Generalitat hauria negociat amb Renfe fa un any i mig, però que ara no estan en absolut garantits. ■

nia- en funció de l'ús que es fa de la carretera. I una de les opcions més probables amb vista al futur és el peatge amb condicions especials o vinyeta, en què s'establirien taxes que els propietaris dels vehicles haurien de pagar anualment, més econòmi-

ques que els peatges que s'han pagat fins ara, però generalitzades, tot i que es podrien concretar diferents preus en funció de l'ús, del tipus de vehicle, etcètera. Esta és l'opció per la qual aposta el Govern de la Generalitat, però caldrà un acord entre ad-

ministracions i l'Estat ja ha dit que estudia un model aplicable arreu. El més calent, a l'aiguera, i la concessió del tram entre Tarragona i la Jonquera s'acaba l'estiu del 2021.

L'altre gran nou escenari que s'obre al corredor Mediterrani passa