

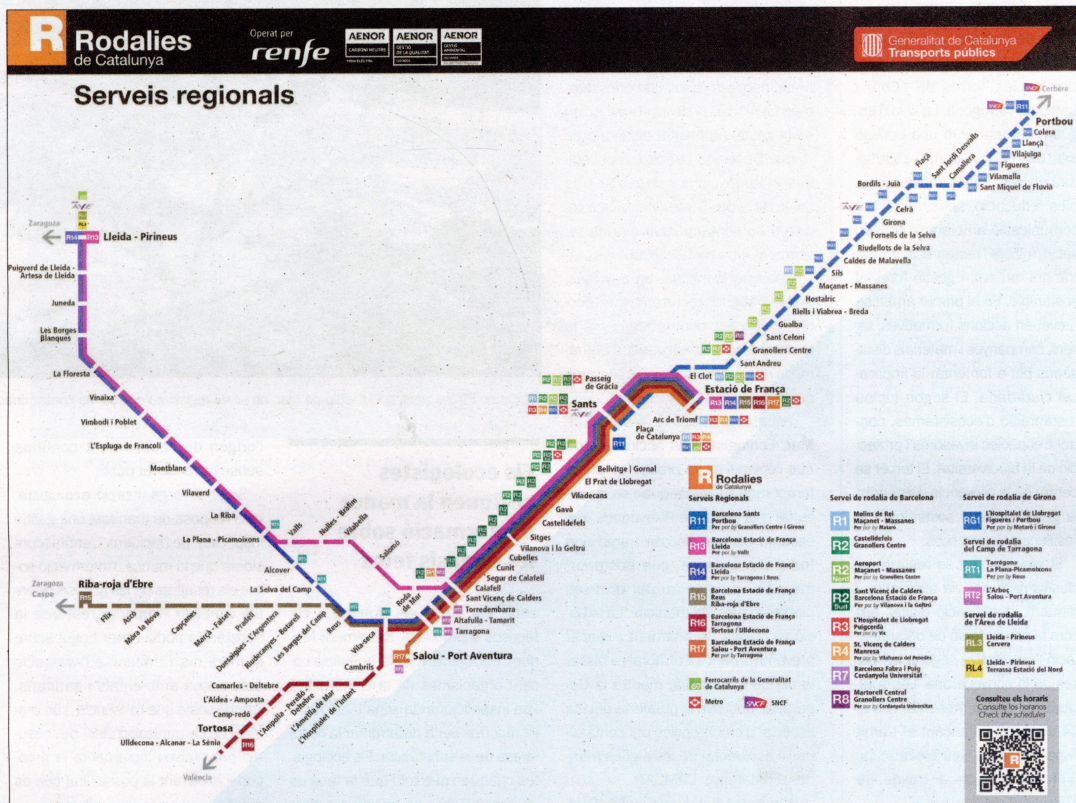
El Govern preveu més trens des de Tortosa i una nova línia de regionals cap a Castelló

El Departament de Territori presenta un pla de serveis ferroviaris amb horitzó 2040 per a arribar al milió de viatges diaris al país

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

Una millora sense concretar dels serveis de regionals del sud, entre els quals hi ha les línies R15 i R16, per al 2027 i el 2028; una millora també genèrica dels serveis Avant (a tot el país, però s'entén que també al servei que enllaça Tortosa amb Barcelona i que ara només té una freqüència per sentit) per al 2030; i l'establiment d'un tren cada hora a l'R16 i d'una nova línia de regionals (R19) que enllaçarà amb el País Valencià a partir del 2040. Este és el salt que planteja per a les Terres de l'Ebre el nou Pla de serveis ferroviaris 2030-2040 (PDSF), una proposta estratègica que defineix la nova xarxa de Rodalies i de serveis regionals, presentada dilluns passat per la consellera de Territori, Sílvia Paneque. **"Volem que el ferrocarril esdevingui la columna vertebral del transport públic a Catalunya: que no siga l'única manera de moure's, però que esdevingui l'eix per a relligar el país i que, al seu voltant, se coordinen el bus interurbà, els serveis urbans i la resta de formes de mobilitat"**, va posar sobre la taula la consellera i portaveu del Govern. El repte és passar en 14 anys de 455.000 viatges diaris a Catalunya a un milió. Se necessitaran 182 nous trens i la contractació de 419 maquinistes i 266 interventors.

El PDSF s'articula al voltant de cinc àmbits: situar el tren com a columna vertebral de la mobilitat; més connectivitat i millors correspondències; temps de viatge competitiu respecte al vehicle privat; fiabilitat i puntualitat; i coordinació plena entre tren i autobús. Els àmbits on el document concreta més són els que ja estan dotats d'un servei de rodalia més enllà de la xarxa de Rodalies de l'àmbit metropolità. Al Camp de Tarragona, integrat tarifàriament amb les Terres de l'Ebre, l'objectiu és implantar un tren cada 30 minuts al tronc central entre Sant Vicenç de Calders i Tarragona; oferir serveis cada 15 minuts en hora punta entre Tarragona, Reus i el TramCamp (el futur tramvia); instaurar un tren per hora en hora punta a



Xarxa ferroviària actual dels regionals de Catalunya. / GENERALITAT DE CATALUNYA

Més de 4.300 milions en una dècada per a infraestructures clau de mobilitat

■ El president de la Generalitat, Salvador Illa, va anunciar recentment que el Govern ha aprovat un pla d'inversions de més de 4.300 milions d'euros per als pròxims 10 anys en infraestructures de mobilitat. Segons el cap de l'Executiu, **"se tracta d'una planificació presupostària per a garantir les inversions de manera estable i sostinguda en projectes claus per al país"**. Segons Illa, que va fer l'anunci durant la cloenda del Forbes Economic Catalonia Summit, la iniciativa resol un dèficit inversor de 4.700 milions

que Catalunya arrossegava des de feia 13 anys i que havia impedit fer les obres quan tocava: **"Ara accelerem i fem un salt quantitatiu i qualitatiu: si el 2010 Catalunya invertia 134 milions per any, ara invertirem de mitjana 400 milions per any"**, va concretar. Tindran finançament garantit "projectes clau" com la variant d'Olot, el tramvia de Tarragona, la xarxa de metro metropolitana o la nova terminal ferroviària de la plana de Lleida. Illa, en canvi, no va fer referència a cap projecte de les Terres de l'Ebre.

totes les línies del nucli i, en general, reforçar la connectivitat regional. També es preveu una nova línia regional no radial (R88), Reus-Girona passant pel Vallès, que començaria a funcionar abans del 2030.

A les Terres de l'Ebre, les millores contemplades són menys concises. Se preveu una fase 2 de millora dels regionals del sud durant els dos pròxims anys, que inclou la línia de Móra la Nova i Riba-roja (R15) i la de l'Aldea i Tortosa (R16), i després, progressivament, un millor servei Avant, més freqüències a l'R16 i una nova línia de regionals (R19) per a enllaçar amb Castelló. **"No tota Catalunya necessita el mateix servei, però sí que tot el territori necessita un bon servei"**, ha emfatitzat Paneque.

L'anunci del nou PDSF, que durant els primers anys s'haurà d'aplicar en

coordinació amb el Pla de Rodalies 2030, arriba poc després que el Parlament aprovés una moció de Junts que insta el Govern a superar el model radial barceloní i crear la xarxa ferroviària de la Catalunya Sud, que integre el Camp de Tarragona, el Penedès i les Terres de l'Ebre, inclosos en un sistema tarifari integrat "real". Se demana acabar amb el coll d'Amplora entre Sant Vicenç de Calders i Barcelona i es proposa, entre altres mesures, una nova freqüència d'Avant per sentit entre Tortosa i Barcelona; perllongar la línia RT2 per a donar cobertura al tram entre Tortosa i Vilafranca del Penedès o crear la línia RT4 entre Móra la Nova i Sant Vicenç. La iniciativa reclama també, com a node estratègic, una estació intermodal a l'enclavament l'Aldea-Amposta-Tortosa.