

Un any després que el Govern de la Generalitat anunciés la constitució de l'anelhada Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) per a les Terres de l'Ebre, el més calent és a l'aigüera, però el director territorial de Territori aposta per integrar les tarifes de l'Ebre amb les de Lleida i Tarragona durant el 2025, estiga o no estiga creada l'ATM

Territori aposta per la integració tarifària a l'Ebre inclús abans de constituir una ATM

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

El director dels Serveis Territorials de Territori a les Terres de l'Ebre, Miquel Alonso, aposta per prioritzar la integració tarifària de les Terres de l'Ebre per damunt de la constitució formal de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM), un nou organisme consorciat on caldria incloure els ajuntaments del territori i que hauria de prendre les decisions en matèria de planificació i programació de serveis de transport públic. L'ATM va ser anunciada per l'anterior Govern de la Generalitat el desembre del 2023 i s'havia d'haver creat a principis del 2024, però la legislatura va decaure precipitadament i encara no s'ha constituït. L'ATM era el primer pas per aconseguir la integració tarifària a l'interior de les Terres de l'Ebre i també en relació amb el Camp de Tarragona, abans que s'aplique la integració a tot Catalunya amb l'activació del títol T-Mobilitat. El sistema tarifari integrat permet a una persona fer un viatge que implique transferències entre modes de transport diferents amb un sol bitllet. **"Jo treballaré perquè les Terres de l'Ebre puguin participar d'una integració tarifària real amb Tarragona i Lleida [els dos territoris limítrofs amb ATM pròpia] el 2025. Més que tindre ara un nou organisme amb un gerent, el que volem són les funcions de l'ATM"**, manifesta Alonso, en declaracions a esta publicació. Així ho ha plantejat, explica, a la consellera de Territori, Silvia Paneque. El 2025 ja estava prevista la integració tarifària a tot el país, però caldrà veure si el full de ruta es complix.

Un Pla de mobilitat de les Terres de l'Ebre i la integració tarifària havien de ser els primers fruits d'una ATM pròpia que fa anys que es reclama al territori. El Pla, l'elaboració del qual està **"molt avançada"**, s'havia de redactar en funció de l'enquesta de mobilitat que es va fer el 2019, però com admet Alonso mateix, l'increment que des d'ales-



Viatgers a l'estació d'autobusos de Tortosa. / ACN

DESTACAT

Una enquesta anacrònica

■ L'enquesta de mobilitat de les Terres de l'Ebre encarregada pel Govern se va fer entre novembre de 2019 i el gener del 2020 a través de 9.541 entrevistes a residents. El nombre de desplaçaments en dia feiner havien passat de 598.000 del 2006 a 530.437 el 2019, en gran mesura per l'increment de l'atur i la reducció de la població activa. La quota del transport públic se situava en només un 2,8 % respecte al total de desplaçaments, inclosos els que es fan a peu. L'ús del transport públic creixia fins al 27,5 % en les connexions de les Terres de l'Ebre amb Barcelona mentre que s'utilitzava en un 9,6 % en la relació amb Tarragona. La nova realitat fa necessària una actualització de les dades.

hores s'ha produït en l'ús del transport públic a l'Ebre convertint en paper mullat una part dels resultats de l'enquesta. **"S'haurien de fer noves enquestes en els àmbits en què sabem que han canviat les tendències. Estem ja amb un increment del 52 % en l'ús del transport públic a l'interior de les Terres de l'Ebre"**, quantifica Alonso, que destaca que la línia exprés Alcanar-Tortosa ha assolit els 2.600

usuaris únics al dia. De fet, l'índex de l'ús del transport públic per carretera ha passat del 3 % al 8 % en cinc anys a les comarques ebrenques, una dada recollida per l'Agència Catalana de Notícies (ACN).

LÍNIES DE BUS AMB DEMANDA CREIXENT De les línies de les Terres de l'Ebre que explota Hife com a principal operador del territori, més del 50 % dels usuaris se concentren

L'ús creixent del transport públic a l'Ebre dixa desfasada l'enquesta de mobilitat del 2019

L'increment s'ha registrat sobretot en el transport públic per carretera

a l'esmentada línia Exprés.cat, la d'Alcanar a Tortosa, amb parades només a les Cases, la Ràpita i Amposta. Fins a l'agost havia acumulat 553.765 passatgers. En esta línia i en altres de l'anella deltaica, el grup Hife i Territori treballen per a incrementar les expedicions l'any que ve, perquè són línies **"sobrecapades"** i amb una demanda creixent, segons afirmava a l'ACN el gerent d'Hife, José Maria Chavarria. L'altra línia

amb més demanda és la urbana L1 entre Tortosa, Roquetes i Jesús. En els tres primers trimestres de 2024 ha registrat 249.285 usuaris. De cara al 2025, se vol reduir la freqüència de pas i que hi haja un servei cada 10 minuts i no pas cada 15, com ara.

Altres millores que es preparen dependrà en bona part de si s'aproven o no uns nous pressupostos de la Generalitat: passen per l'increment de les freqüències des de Terres de l'Ebre a Barcelona i Tarragona o de les expedicions a l'interior del Montsià, així com per l'activació d'un servei nocturn de bus cada dia.

Chavarria atribueix l'augment de l'ús del transport públic per carretera a tres factors: l'increment de les expedicions en pràcticament totes les línies regulars; la renovació de la flota i les bonificacions tarifàries tant de la Generalitat com de l'Estat, que permeten fer un viatge dins de les Terres de l'Ebre a 50 cèntims d'euro el bitllet. Unes prestacions que la integració tarifària encara hauria de millorar.

Respecte al 2023, enguany l'increment de passatgers al grup Hife ha sigut d'un 20 % en les línies regulars de les Terres de l'Ebre i d'un 100 % en les que viatgen fora del territori. Fins a l'agost, l'empresa de transport públic ebrenca ha registrat 1.547.893 passatgers de bus, dels quals 1.095.336 (69,56 %) han fet ús de les línies regulars dins de l'Ebre. El 18 % han viatjat en les ja 25 expedicions que van cada dia a Barcelona i un 5 % són usuaris que viatgen a Tarragona.

Des de les plataformes d'usuaris, com ara Trens Dignes, s'insistix que la mitjana i llarga distància hauria de quedar coberta per un bon servei de ferrocarril, mentre que en la xarxa d'autobusos hauria de recaure la funció de la capillaritat per tot el territori. De moment, les línies de regionals R-15 i R-16 estan condicionades fins al març pel tall de via per obres a Roda de Berà. ■