

Trens Dignes acusa els polítics de falta de lideratge i exigeix l'ATM i un pla director de mobilitat

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat a l'Ebre es va anunciar fa deu mesos i encara no s'ha activat, mentre la plataforma denuncia la falta de capilaritat del transport públic al territori

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

La plataforma Trens Dignes a les Terres de l'Ebre ha aixecat la veu contra el que considera una falta de lideratge dels polítics ebrenco en matèria de transport públic, una inconsistència que alimenta la inacció de la Generalitat pel que fa a la creació d'una veritable Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) a les Terres de l'Ebre, un òrgan amb poder executiu i amb representació tant dels ens locals com de les plataformes d'usuaris. L'executiu català va anunciar la seua creació, després d'anys de reclamacions, el desembre del 2023, però el cas és que han passat més de 10 mesos i ni s'ha activat ni, en conseqüència, s'ha abordat l'elaboració d'un pla director de la mobilitat a les comarques ebrenques, fonamentat en l'enquesta de mobilitat que es va fer abans de la pandèmia. **"Exceptuant Núria Ventura [l'alcaldeessa socialista d'Ulldecona] i Jordi Gaseni [senador d'ERC], estem orfes de representants polítics i, sense un pla**

director de mobilitat, cada alcalde demana el seu pedaç", se va queixar una de les portaveus de Trens Dignes, Cinta Galiana. Amb Ventura, Trens Dignes ha fet pinya per a reclamar una segona freqüència d'Avant per a les Terres de l'Ebre, que connecte amb Ulldecona com a única estació ferroviària del Montsià. A través de Gaseni, la plataforma va aconseguir que el Senat reclamés més trens de velocitat alta amb aturada a les Terres de l'Ebre. El grup de pressió també exigeix una tarificació homologable a la d'altres territoris, amb més bonificacions, per a evitar que l'Avant **"coste als usuaris de Lleida la mitat del que costa als de Tortosa"**. **"Estes bonificacions només se poden tirar endavant amb la implementació de l'ATM"**, assegura Galiana.

Però, més enllà del ferrocarril i del punt d'inflexió de les obres a Roda de Berà, que tenen tallada l'R16 durant cinc mesos però haurien de suposar un revulsiu per als serveis tant de mercaderies com de passatgers, Trens Dignes de-



Valentí Marín, Cinta Galiana i Josep Casadó, de Trens Dignes.

nuncia, una vegada més, la falta de sincronització entre els serveis d'autobús i de trens a les Terres de l'Ebre i, en definitiva, l'absència de capilaritat. Trens Dignes planteja que la connexió amb Barcelona o Tarragona s'ha de fer en tren -molts usuaris ja s'havien passat al bus i encara més ho han fet amb el tall de Roda- i que els des-

plaçaments per dins del territori haurien d'estar ben coberts per una xarxa de bus que ara no existeix. **"No es pot anar de Barcelona a Gandesa amb transport públic i tornar sense arriscar-te a haver de fer nit fora"**, posa d'exemple el també portaveu de l'associació d'usuaris, Josep Casadó.

A més a més, Casadó ha reiterat

que els trens d'altres prestacions estan concebuts per a ser el més directes possibles entre les principals destinacions -l'Avant de Tortosa a Barcelona s'atura a l'Aldea com a estació central i, excepcionalment, a l'Ampolla, l'Ametlla de Mar i l'Hospitalet de l'Infant-; que quan s'acaben les obres de Roda, serà inviable atendre a cada ajuntament que reclame la seua aturada, i que són els trens de rodalies i regionals o els autobusos els que han de cobrir els trajectes dins del territori o tindre més parades. El model de tren més competitiu seria l'Intercity que ara triga només 1h33m de l'Aldea a Barcelona, amb una única aturada a l'estació del Camp de Tarragona. **"Les subvencions del Govern al transport públic per carretera han de ser per a la capilaritat, per a evitar que la gent vagi dreta al bus entre la Ràpita i Tortosa, i no per a línies poc sostenibles"**, ha manifestat Galiana, amb referència a l'increment de freqüències per carretera entre Tortosa i Barcelona. Trens Dignes també denuncia que el Territori de la Generalitat accepta fer una estació de busos a l'Aldea, a iniciativa de l'Ajuntament, **"a gairebé dos quilòmetres"** de l'estació de tren, en considerar que s'hauria de fer a tocar de l'estació ferroviària. **"Aquí a les Terres de l'Ebre estem acostumats que els ajuntaments manen i condicionen el teixit de la xarxa de mobilitat"**, ha carregat Casadó, **"quan el que toca ara és fer previsió de futur amb visió territorial"**. Trens Dignes torna a insistir que l'Aldea i Móra la Nova haurien d'exercir d'estacions intermodals. ■

A MÉS...

L'Estat preveu a la llarga una nova plataforma ferroviària amb alta velocitat Tarragona-Castelló

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) té pendent posar ample europeu a tot el tram de doble via entre el Tarragonès i Castelló i al ramal de Tortosa. Tot i que no hi ha data per a procedir-hi al tram ebrenco, les travesses estan preparades en la majoria de trams i l'Adif, en un document intern a què va tindre accés Trens Dignes, preveia que el 2026 el tram del Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre i Cas-

telló estigués condicionat amb ample europeu o estàndard. De fet, el 2027 s'ha marcat com a data límit per a tindre tot el corredor mediterrani equipat amb l'ample de via que permet la connexió directa de les mercaderies amb Europa. Des de Vila-seca i Tarragona fins a Castelló, en principi s'ha de substituir un ample per l'altre, tot i que el secretari d'Estat de Transport, José Antonio Santano, no descartava del

tot, recentment, habilitar-hi un tercer fil. Això, però, suposaria noves restriccions, segons Trens Dignes. **"Esperem que no facen el tercer fil, perquè allavors entre la via i el traçat els trens no poden anar a més de 140 quilòmetres per hora"**, avisa Casadó. Santano preveia, **"a llarg termini"**, en tot cas més enllà del 2027, construir una nova plataforma ferroviària, amb un traçat que permetia espremer les pres-

tacions de l'alta velocitat, entre Tarragona i Castelló, com està aprovat entre Castelló i València.

Siga com siga, un cop instal·lat l'ample europeu, Casadó constata que caldran **"trens que circulen amb ample europeu, quan ara només els models 449 de regionals, a més a més de l'Avant, admeten l'ample estàndard europeu"**.

Esta és una altra de les qüestions que preocupa a la plataforma

Trens Dignes, que insisteix en la necessitat de tindre operativa una ATM: **"Reclamem l'ATM no perquè ens faça gràcia, sinó perquè ens permetria negociar directament convenis amb Renfe, decidir coses"**. El portaveu alerta també que **"s'obrirà la línia d'ample internacional a les empreses privades, i estos no pararan enllac"**. Pel tram ebrenco **"passarà l'alta velocitat, les mercaderies i les mitges distàncies, amb només dos vies"**. **"Si no ho organitzem ara, després se'ns menjaran, i no pot ser que només faça força Trens Dignes"**, crida Casadó a les institucions del territori. ■