

La imminent doble via al corredor med projecta llums i ombres a les Terres de

Tortosa i l'Aldea guanyaran temps i dos serveis per sentit envers Barcelona, però l'Ampolla i l'Ametlla perdran freqüències. El desmantellament de la línia i govern i alcaldes del Camp, impedirà viatjar a Cambrils ciutat, Salou o Port Aventura des de l'Ebre i tanca definitivament la porta a un sistema de rodalia Tar

Terres de l'Ebre Òscar Meseguer

El 2018 ha de ser l'any de l'entrada definitiva en servei, després de més de 20 anys de retards, de la variant amb doble via del corredor ferroviari mediterrani entre Vandellòs i Tarragona i la connexió amb la línia d'alta velocitat Madrid-Camp de Tarragona-Barcelona [vegeu gràfic: traçats en construcció]. Gairebé som a l'estiu i no hi ha data concreta encara (l'última previsió del Ministeri de Foment la situa a la tardor), però fonts del sector assenyalen que ja s'estan fent proves en el recorregut, un cop acabada l'obra i l'electrificació. Esta operativitat imminent suposa un punt d'inflexió històric per al servei ferroviari al Camp de Tarragona i a les Terres de l'Ebre i, com que la Generalitat és qui té les competències en regionals i rodalies, és qui ha de planificar els serveis que, amb millors horaris i prestacions, s'haurien de poder oferir a partir d'aleshores, en tot cas a través de Renfe com a operador. Ara bé, l'únic anunci, embolcallat de solemne pacte territorial, que ha fet el Govern català ha estat en relació amb el Camp de Tarragona, quan recentment el secretari de Mobilitat, Ricard Font, escotat pels

a Lleida



cadenciades; una nova línia R17 que connectarà l'estació de Salou/Port Aventura i Barcelona amb quatre freqüències al dia i el reforç de les rodalies territorials, així com noves connexions per a les mercaderies i el desmantellament del tram entre Cambrils i Salou/Port Aventura, per a posar-hi en un futur un tramvia del qual fa dècades que se'n parla estèrilment i sense un pressupost ni un projecte concret.

Pel que fa a l'afectació a les Terres de l'Ebre, l'única previsió l'ha donat fins ara l'alcaldesa de Tortosa, Meritxell Roigé, que ha revelat els plans de Territori en el sentit que les freqüències de trens entre Tortosa i Barcelona incrementaran de 10 a 12 (s'entén que tant l'anada com la tornada) i es reduirà el temps mitjà de viatge per a anar des de la capital ebrenga fins a la capital catalana. Segons Roigé, hi haurà vuit trens per sentit que aniran de Tortosa a Tarragona i Barcelona i que, per primer cop, connectaran amb l'enllaç de l'aeroport a l'estació del Prat de Llobregat.



Una imatge d'un tren arribant o sortint de l'estació de Tortosa, en una fotografia d'arxiu. / J. N. CARO

DESTACAT

Tortosa torna a vendre bitllets de llarga distància

■ El dijous 10 de maig, es va restablir el servei de venda de bitllets de llarga distància a l'estació de Tortosa i el pagament de bitllets amb targeta de crèdits, dos opcions que havien deixat d'oferir-se des de feia tres mesos, segons va denunciar la Plataforma Treus Dignes, perquè s'havia espantat l'ordinador que permetia estos aplicatius. Només una setmana després de la denúncia del grup de pressió, el servei va tornar a la normalitat. En relació amb la llarga distància i amb vista a l'entrada en funcionament de la nova variant Vandellòs-Tarragona, l'alcaldeessa de Tortosa ha demanat al Ministeri de Foment que mantinga les parades que fan actualment quatre Euromed (que connecten amb Barcelona amb 1 hora 53 minuts) i sis Talgos a l'estació de l'Aldea. La Generalitat paga 2,1 milions d'euros per a equiparar provisionalment el preut del bitllet de l'Euromed al regional de l'R-16, però només fins que obra la doble via.

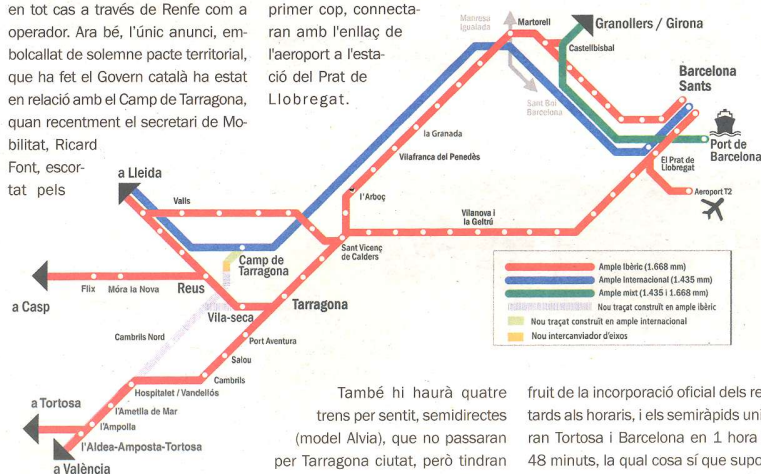
També hi haurà quatre trens per sentit, semidirectes (model Alvia), que no passaran per Tarragona ciutat, però tindrán parada a l'estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona, a la Secuita. El temps de viatge dels trens que passaran per Tarragona escurçarà 10 minuts la durada mitjana actual (2 hores i 25 minuts), que en tot cas és

fruit de la incorporació oficial dels retards als horaris, i els semiràpids uniran Tortosa i Barcelona en 1 hora i 48 minuts, la qual cosa sí que suposa un guany inequívoc, tot i que el fet que la nova variant arranque en ample ibèric obligarà a fer servir trens híbrids (els experts avisen que estos vehicles hauran de venir d'altres llocs d'Espanya) que hauran de pa-

rar (amb la consegüent pèrdua de temps) al nou intercanviar d'eixos situat a l'altura de la T-11 abans d'incorporar-se a la línia d'alta velocitat en ample europeu.

La Plataforma Trens Dignes, per la seua banda, lamenta que en el cas de la reducció de 10 minuts en els

trens que no utilitzen la via d'alta velocitat i entren per Tarragona des de Vila-seca, amb prou faenes es guanyarà el que s'havia perdut amb les modificacions d'horaris, a més a més de tornar a reclamar a la Taula de Mobilitat territorial que faci els deures amb la planificació. En este



principals alcaldes, va airejar un pacte territorial que inclou "la remodelació dels trens regionals, amb millors freqüències, més ràpides i més ben