

literrani

e l'Ebre

de la Costa Daurada, pactat entre el
ragona-Ebre, segons els experts



sentit, Roigé ha assegurat que la Taula, de la qual en forma part, està treballant en una proposta d'horaris que intentarà alternar els trens més ràpids amb els més lents. També considera que els preus no s'han de veure afectats per esta reducció dels temps de viatge.

Les Terres de l'Ebre tindran per primera vegada connexió ferroviària amb l'aeroport de Barcelona i amb l'estació del Tren de Gran Velocitat del Camp de Tarragona, sí, però l'horitzó també ofereix molts dubtes i alguns passos enrere. La connexió de Tortosa i l'Aldea amb Tarragona ciutat perd dos freqüències per sentit en dia laborable, i les estacions principals de la costa ebrenca, com ara l'Ampolla i l'Ametlla-Perelló-Deltebre, no perdran només estes freqüències sinó que en la relació amb Barcelona, passaran de 10 a 8 freqüències diàries per sentit, ja que els semidirectes no hi faran parada.

D'altra banda, si es deixa d'utilitzar la línia de la costa entre Vande-

llòs i Salou (Renfe no confirma que això siga automàtic amb l'entrada en servei de la nova variant, però la Generalitat així ho ha plantejat), des de cap estació de les Terres de l'Ebre es podrà viatjar a Cambrils ciutat (l'estació de la nova variant és a la perifèria), Salou o Port Aventura, destins importants des del punt de vista d'oci i turisme. A més, segons alerta Jordi Sasplugas, president de la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i assessora de Trens Dignes, el desús de la via de la costa impossibilitarà que mai més Tortosa tinga opcions de ser la capçalera d'un servei de rodalia en relació amb Tarragona, com s'ha reclamat algun cop des del territori.

Sasplugas, al marge de l'afectació a l'Ebre, carrega especialment contra este desmantellament de la línia

“Al segle XXI a Europa el que es trau de les ciutats són els cotxes i no pas el tren”

Jordi Sasplugas

FUNDACIÓ PRESERVACIÓ PATRIMONI FERROVIARI

de la costa i les pretensions dels alcaldes del Camp: **“Fer-ho per a alliberar les poblacions d'una barrera urbanística és un discurs del segle XIX i del XX. Al segle XXI a Europa el que es trau dels centres de les ciutats és el cotxe i no pas el tren. L'únic argument és la seguretat, però el risc es pot paliar amb mesures. En canvi, si el sistema deixa de ser sistema i es desqualifiquen les vies** [i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, Adif, les desmunta], **no serà fàcil que s'hi pose un tramvia, que a més a més és ineficient quan parlem de distàncies de més de 20 quilòmetres”,** argumenta l'expert moranovenc, que afirma que la reformulació plantejada **“es carrega el trànsit local de viatgers”** i només afavorix les empreses d'autobusos.

L'acord entre el govern i els alcaldes del Camp de Tarragona també preveu que en un futur els trens regionals provinents de les Terres de l'Ebre i de Tarragona ciutat utilitzen la línia d'alta velocitat en lloc del tram actual per Sant Vicenç i la Costa de la demarcació de Barcelona. Això, que permetria nous estalvis de temps en la relació de l'Ebre amb la capital catalana passant per Tarragona, requeriria una nova connexió amb l'alta velocitat al nord de la capital del Tarragonès. ■