

“Ni la Generalitat ni l’Estat aposten pel transport ferroviari: el dixen degradar”

ENTREVISTA A

Josep Casadó portaveu Trens Dignes

Josep Casadó és exsecretari general de CCOO a les Terres de l’Ebre i actual portaveu de la plataforma Trens Dignes al territori, un moviment ciutadà que reclama la millora dels serveis ferroviaris del Baix Ebre-Montsià i de la Ribera d’Ebre.

Terres de l’Ebre Paula Pedrero

Pregunta: Estos dies els trens són notícia per l’anunci de Sánchez sobre la gratuïtat d’aquest transport a partir de setembre. Com afectarà això als trens de l’Ebre?

Resposta: Els abonaments dels regionals convencionals seran gratuïts, però caldrà pagar un dipòsit de 20 euros, que es podrà recuperar sempre que els usuaris facen un mínim de 16 desplaçaments (4 viatges mensuals). En canvi, els serveis Avant, que també són de mitja distància, fins ara estaven subvencionats al 30 % i ara ho estaran al 50 %; i els Talgos i Intercities quedaran exclosos d’aquesta rebuixa. Pel que fa a l’AVE, el decret preveu una rebuixa del 50 % en un nou abonament que es podrà usar quan no existisca alternativa amb tren i els trajectes siguin inferiors a 100 minuts.

Per tant, els que més se’n beneficiaran seran els que utilitzen el tren per anar a treballar. A més, els viatges puntuals, que abans estaven subvencionats al 30 %, passaran al 50 %.

P: L’Estat espanyol i Catalunya van en la línia d’Europa en el sentit de promocionar el transport en tren per a combatre la descarbonització?

R: No, de fet hi ha un problema de fons que és que ni la Generalitat ni el Govern de l’Estat aposten pel transport ferroviari i l’estan deixant degradar. Sí que estan invertint en l’alta velocitat i a poder arribar de Madrid a València amb poc temps, però no en els trens convencionals. De fet, en lloc d’aprofitar la infraestructura ferroviària que tenim i millorar-la, s’estan substituint els trens pels busos. Això ho estem veient a l’Ebre, i és contrari a qualsevol concepte de descarbonització.

Fins i tot estan fent concursos per a ampliar carreteres i construir noves autopistes.

P: De quina manera s’està degradant el transport ferroviari a l’Ebre?

R: En primer lloc, no hem recuperat l’Avant. Esta és precisament una de les reclamacions que fem des de la plataforma Trens Dignes: trens ràpids -de llarga distància- a primera i a última hora perquè la gent pugui anar i tornar en un dia a Barcelona, a Tarragona o fins i tot a Madrid des del Camp de Tarragona, i que a més permeten treballar durant el trajecte, ja que estan equipats amb wifi, taules i endolls. Actualment, el primer tren de llarga distància que para a l’Aldea i a Barcelona surt a les 15 h. De fet, després de la pandèmia no han tornat tots els Talgos i Intercities que paraven a l’Aldea i a Barcelona, sinó que n’hi ha la meitat.

P: També heu qüestionat les prestacions dels combois.

R: Els trens de Mitja Distància de les línies R-15 i R-16 són els més vells i atrotinats de tot l’Estat. De fet, ni tan sols complixen les revisions necessàries reglamentàries. Això comporta que en lloc de millorar les coses, fins i tot s’incrementa el temps del recorregut. Recentment, el temps d’anada a Barcelona amb Mitja Distància ha augmentat en 7 minuts.

P: I com a conseqüència, la gent tendeix a agafar més l’autobús.

R: I no només això, sinó que en comptes de posar-hi solució, la Generalitat està contractant autobusos i amplien els horaris de la línia entre Tortosa i Barcelona, una línia que, casualment, no para a l’estació de l’Aldea, ho fa al mig de l’autopista. De fet, és una forma de dirigir a la gent cap a la utilització de l’autobús i arribarà un moment que diran que la gent no fa servir el tren.



Josep Casadó, durant una protesta convocada per la plataforma Trens Dignes.

A PITJOR

“El temps d’anada a Barcelona amb un Mitja Distància ha augmentat en 7 minuts”

Recordem, a més, que els busos elèctrics no poden fer trajectes de 200 km i que, per tant, és molt més contaminant que no pas el tren.

P: Tanmateix, una de les principals reclamacions que feu des de Trens Dignes és l’ús del bus com a servei intermodal.

R: Exacte. La realitat és que les línies de bus de transport entre les comarques de l’Ebre no paren a les estacions de tren. Nosaltres reivindicuem que l’autobús és molt important per a fer la capillarització del territori: trajectes dels diferents pobles de l’Ebre fins a les estacions de tren, principalment, a l’Aldea, que és l’estació central de les Terres de l’Ebre, però també a Mora la Nova. El que seria normal és que hi hagués una estació dels busos coordinats amb els horaris del tren. Però les empreses de bus no estan d’acord amb este model: preferixen que la Generalitat els subvencione

DENÚNCIA

“La Generalitat està dirigint la gent de l’Ebre a utilitzar l’autobús”

fer viatges a Barcelona.

P: Hi ha qui defensa que si no hi ha este servei és perquè no hi ha la demanda suficient, a causa del despoblament.

R: En el tema del transport públic, si dones un servei que prèviament no hi era, apareix la demanda. No és al revés. Per tant, hem de començar amb l’oferta. Si no ho fem, la gent es buscarà la vida d’altres maneres, fent ús del transport privat o marxant del poble. La culpa de tot això la tenen els polítics, que no pensen en el conjunt del territori, i opten en molts casos per una política de campanar.

P: Com es pot revertir la degradació del transport ferroviari?

R: El gran problema que tenim és la infraestructura en si, és a dir, les vies. Catalunya és l’única comunitat autònoma a la qual han traspassat la gestió de Rodalies i Mitja Distància. Tanmateix, necessita un

contracte programa amb una operadora, en este cas, l’Adif. Fa poc, Renfe ha fet una gran compra de material nou (vagons, vies, contractació de personal...) que arribarà en 5 o 6 anys, però Catalunya en queda exclosa perquè no s’ha firmat este contracte per temes polítics.

P: Quines conseqüències pot tenir això?

R: És un drama a curt termini, ja que d’aquí 2 o 3 anys està previst que el Corredor Mediterrani siga d’ample internacional. Quan això passe, no hi haurà material de Rodalies compatible perquè pràcticament tot és d’ample ibèric.

P: Ens espera un futur negre pel que fa a mobilitat?

R: No només això, sinó que quan es faça la conversió a l’ample europeu, hi començaran a arribar totes les empreses privades, com ara Ouigo, que de moment no operen a l’Ebre perquè no tenen trens capaços de canviar d’ample. De fet, el Ministeri de Transport actualment està facilitant la privatització de la xarxa. El problema serà que a estes empreses no els interessarà parar a l’Aldea, sinó que el que volen és portar molta gent i molt ràpidament. n