

MOBILITAT ■ LES ESTACIONS ENTRE MÓRA LA NOVA I CASP, LES MÉS BENEFICIADES PEL MANTENIMENT DELS COMBOIS AMENÇATS

Renfe fa marxa enrere i no suprimirà quatre trens entre la Ribera i Aragó

Les raons de caràcter tècnic i de racionalització del servei esgrimides per la fundació per a la preservació del patrimoni ferroviari de Móra la Nova convencen el president de l'empresa estatal

A. CARALT

El Ministeri de Foment no suprimirà, total o parcialment, els quatre trens diaris entre la Ribera d'Ebre i Aragó tal i com havia anunciat. Una iniciativa de la fundació per a la preservació del patrimoni ferroviari de Móra la Nova amb el suport del grup de CiU al Congrés ha propiciat el canvi de parer del president de l'empresa estatal Renfe.

En primer terme, Foment havia anunciat l'eliminació de dos trajectes pel seu baix índex d'ocupació. Es tractava del comboi diari amb sortida a les 5.39 hores de Móra la Nova i arribada a Saragossa a les 8.32 hores i el comboi diari de tornada amb sortida de la capital aragonesa a les 20.26 hores i arribada a les 23.20 hores.

La mesura suposava la reducció en un 25 per cent dels serveis que cobreixen el corredor ferroviari entre Barcelona i Saragossa per Reus, Móra la Nova i Casp. Un estudi de la consultora del Ministeri, Ineco, justificava la decisió amb una allau de dades.

En segon lloc, Renfe volia eliminar el tram entre Riba-roja d'Ebre i Casp de dos trens diaris amb origen i destinació a Barcelona-Sants. Un dels municipis més afectats era la Poble de Mas-

saluca, que perdria la connexió més utilitzada a la capital catalana.

La Poble, estació fronterera

Foment proposà a les comunitats autònomes que es fessin càrrec del déficit del servei si volien el seu manteniment. Aragó acceptà subvencionar els dos combois entre Móra la Nova i Saragossa retallats però només a partir de l'estació de la Poble de Massaluca-Faió. Catalunya, al seu torn, acceptà subvencionar els dos trens retallats entre Barcelona i Casp però només fins a la mateixa estació.

D'aquesta manera, l'estació de la Poble de Massaluca es convertia en estació fronterera entre Catalunya i Aragó on haurien de 'dormir' fins a quatre trens cada dia. L'estació, però, no té personal propi ni vigilància, ni vies per acollir a les nits els combois i, a més, se situa en una àrea allunyada dels nuclis urbans.

Davant d'aquesta realitat, l'alternativa proposada era que els trens un cop arribats a l'estació de destinació tornessin buits a Móra la Nova i Casp, respectivament. I que l'endemà viatgessin també buits i sense admetre passatgers fins a la Poble de Massaluca per iniciar el recorregut ofi-



Un comboi a l'estació de Móra la Nova, a la Ribera d'Ebre. FOTO: JOAN REVILLAS

cial, en un trajecte absurd de 38 quilòmetres en els dos casos.

Informe detallat

Sasplugas va remetre un informe detallat d'aquesta realitat al diputat convergent Pere Macias, que a la vegada l'envià al president de Renfe.

El màxim responsable de l'empresa estatal acceptà la incongruència de la situació i, finalment, els canvis plantejats no s'han aplicat malgrat que a la pàgina web de l'empresa havia modificat ja els horaris d'acord amb les retallades.

L'APUNT

Moció aprovada a Tortosa

■ La Plataforma Trens Dignes a les Terres de l'Ebre ha mostrat la seva satisfacció per l'aprovació, per unanimitat, d'una moció a l'Ajuntament de Tortosa que defensa les reivindicacions de l'entitat.

El text aprovat, presentat per ICV, recull les reivindicacions més importants del moviment social. En primer lloc, l'ample internacional al tram Tortosa-L'Aldea, el tercer fil (bypass) entre Vila-seca i Tar-

ragona (per no perdre la connexió directa amb la ciutat), i en tercer lloc, un segon bypass a l'Arboç.

En el segon punt de la moció, es reclama una millora dels serveis de regionals dins les Terres de l'Ebre, així com amb el Camp de Tarragona. Aquesta demanda, en essència, esdevé el substrat d'un servei de rodalies propi al territori.