

CAOS AL SERVEI DE REGIONALS

El caos de Rodalies accentua mancances estructurals a les Terres de l'Ebre

L'R15 continua sense servei ferroviari de passatgers i els retards per les limitacions de velocitat són habituals a l'R16

Terres de l'Ebre David Benito Llatge

Els episodis i problemes de les últimes setmanes a Rodalies se cronifiquen, encara més, a les Terres de l'Ebre, amb una situació que evidencia la desinversió estructural del sistema ferroviari al territori.

La línia ferroviària R15 continua sent la més castigada d'estos últims dies. De fet, mentre el servei de mercaderies hi ha recuperat la circulació, el servei de passatgers encara necessita transport alternatiu per carretera entre Riba-roja d'Ebre i Reus, un fet que allarga la durada del trajecte. A més, tal com ha informat Canal TE, el recorregut és encara més llarg per una limitació de velocitat de 30 km/h en el mateix tram i línia. Una restricció que afecta més de 70 quilòmetres i que suposaria un trajecte de dos hores i mitja entre Riba-roja i Reus, cosa que seria inassumible per al servei de passatgers.

En declaracions al mateix mitjà, Josep Casadó, portaveu de la plataforma Trens i Transports Dignes Ebre-Priorat, ha denunciat que l'R15 és **"possiblement la línia amb més incidències en menys trossos"**. Casadó advertix que limitar de forma contínua la velocitat en este tram a 30 km/h podria provocar afectacions als vehicles, que tenen **"entre 40 i 50 anys"**. Així mateix, la plataforma ha lamentat que molts serveis de primera necessitat, com el sanitari o l'ensenyament, també es veuen afectats perquè depenen del servei ferroviari, que la població necessita per a accedir-hi.

La situació tampoc és optimista a l'altra línia que travessa les comarques de les Terres de l'Ebre. Durant tota la setmana, Rodalies també ha anunciat retards al servei de l'R16, que va de Tortosa fins a Barcelona. El motiu torna a ser les limitacions de velocitat per l'estat de les vies. Unes demores que, en alguns casos, han superat els 20 minuts d'espera durant les hores punta.

Les informacions, en molts ca-



A dalt, un tren vell apartat a l'estació de Móra la Nova. A baix, les conselleres de Territori i d'Interior, este dijous al Parlament. / CANAL TE / ACN

sos, s'han fet arribar a través de les xarxes socials i al web de l'operador, ja que el sistema de pantalles que informa els usuaris de l'estat del servei també ha caigut en diverses ocasions.

GRATUÏTAT 'SINE DIE' Els retards en els diferents serveis de Rodalies, però també en l'alta velocitat, no tenen responsables clars, ni per part de les operadores, ni dels gestors de les vies ni de les administracions corresponents. En este sentit, com-

panyies com Renfe i Ouigo han anunciat que no hi haurà devolucions pels retards en el seu servei i atribueixen les demores a les limitacions derivades de les deficiències en les infraestructures. Una problemàtica no fiscalitzada que no permet a l'usuari distingir l'origen de les alteracions del servei.

De tota manera, la consellera de Territori, Sílvia Paneque, qui ha defensat la **"difícil"** decisió d'haver aturat tot el servei ferroviari per a reparar la infraestructura, va anu-

ciar este dijous des del Parlament que el servei serà gratuït fins que este es normalitze, amb abonaments de 10 viatges que es poden obtenir sense cost a través de les màquines o de les finestres de tiquets de les estacions. Tot i això, els usuaris també han patit dificultats per a aconseguir estos títols per problemes a les màquines i per la manca d'informació del personal de les estacions.

FINS A 648 PUNTS EN REVISIÓ

Adif ha localitzat 648 punts de la xarxa de Rodalies de Catalunya que requereixen inspecció en elements com vies, trinxeres, talussos, túnels o ponts. Esta diagnosi s'ha posat sobre la taula en una reunió entre el secretari d'Estat de Transports i la consellera de Territori. Actualment, més de 400 professionals participen en les revisions, amb especial atenció als trams propers a la costa o amb una orografia més complexa. Fins ara, s'han completat més de 500 inspeccions detallades i més del 60 % ja disposen d'informe tècnic.

L'operatiu se reforça amb una cinquantena de tècnics addicionals que fan comprovacions sobre el terreny, tant a peu com des del tren. Paral·lelament, les administracions impul-

sen un sistema de vigilància contínua per a detectar riscos de manera immediata i activar mesures preventives. Este seguiment constant ha permès identificar nous punts que requereixen actuacions urgents.

En estos moments s'està treballant en 31 punts de la xarxa per a millorar les condicions de la via. Les inspeccions també serveixen per a determinar on cal limitar la velocitat o, al contrari, retirar restriccions temporals quan la seguretat ho permet. Abans de prestar el servei ferroviari, Adif emet un certificat d'operativitat que ha de ser validat per l'autoritat de seguretat en la circulació.

L'AP-7 ENCARA AFECTADA

El Servei Català de Trànsit ja ha posat en marxa un carril de l'AP-7 en sentit sud, entre Martorell i Gelida, reservat als autobusos interurbans i al servei alternatiu de Renfe. En una entrevista a l'ACN, el director de Trànsit, Ramon Lamiel, ha explicat que **"la mesura permet alleugerir els retards d'uns serveis molt afectats pel tall de l'autopista"**. Un tall causat per l'esfondrament d'un talús arran de l'accident ferroviari de Gelida i que es manté parcialment. No està previst finalitzar-lo fins al 9 de febrer.