

Conectividad

R15: los trenes vuelven entre Móra la Nova y Reus con una línea «precaria»

El servicio ferroviario se reemprende con menos usuarios después de tres meses de obras, se mantiene el corte entre Móra y Riba-roja d'Ebre y se habilitan seis frecuencias de autobuses

PAULA MONTALVO
REUS

Este lunes se reanudó el servicio ferroviario en la línea R15 entre Móra la Nova y Reus después de más de tres meses de obras. Esto debía suponer el retorno a la normalidad para los usuarios habituales del sur de Catalunya, aunque la «normalidad», denuncian, es un servicio «deficiente y precario».

Desde el mes de enero, los trenes no circulaban desde Reus en dirección al interior, cuando el temporal Harry provocó un caos total en la red de Rodalies. La normalidad este lunes no se recuperó del todo, ya que entre Móra la Nova y Riba-roja d'Ebre el corte se mantiene y en el tramo reabierto hay once Limitaciones Temporales de Velocidad (LTV).

Con todo, en la reanudación hubo muy pocos usuarios. Hay cuatro trayectos al día por sentido que paran en todas las estaciones, si bien hay seis autocares complementarios que conectan Móra la Nova y Reus haciendo parada únicamente en Les Borges del Camp, y dos más que paran en todas las estaciones.

Con la reapertura de la R15, la conexión con Barcelona para los usuarios de la Ribera d'Ebre, el Priorat y parte del Baix Camp



Un tren saliendo desde la estación de Falset, dirección Marçà. FOTO: ACN

es algo más fácil. Sin embargo, debido a las obras en los túneles del Garraf, una vez llegados a Sant Vicenç de Calders deben hacer transbordo en autocar hasta El Prat de Llobregat para, después, volver a coger otro tren hasta Barcelona. Es la misma situación que viven el resto de

usuarios de las otras líneas de Regionales del sur de Catalunya.

«Una línea precarizada»

A pesar de este restablecimiento, desde el Priorat aseguran que la situación dista mucho de ser satisfactoria. El presidente del Consell Comarcal, Sergi Mén-

ses, una solución provisional que debía garantizar la movilidad mientras se ejecutaban los trabajos en la infraestructura, gestionados por ADIF. Aún así, la falta de garantías durante el corte de vías hizo que el Ajuntament de Falset y el Consell se organizaran y pagasen de sus propios fondos autobuses cada domingo para llevar a vecinos hasta Barcelona. «Es un servicio que tendría que haber hecho ADIF, no nosotros», criticaba el presidente.

Ahora, con la circulación ferroviaria recuperada, las instituciones esperaban una mejora en la fiabilidad y calidad del servicio, una expectativa que, según Méndez, no se ha cumplido.

Insistía en que «seguimos teniendo una línea precaria, no funciona y nos deja desconectados», y que el hecho de haber dispuesto de alternativas por carretera no resuelve el problema de fondo.

Ahora, desde el Priorat denuncian que la recuperación del servicio ferroviario no ha ido acompañada de una mejora estructural. «Hablan de normalidad en la línea, pero es una normalidad completamente precarizada. Es una línea de tren que no da servicio a nadie porque no funciona», lamentaba Méndez.

dez, criticaba que esta normalidad anunciada no implica ninguna mejora real del servicio. «Este retorno a la normalidad que nos han prometido es la normalidad de que la R15 no funciona de ninguna manera», afirmaba.

Durante las obras, los trenes fueron sustituidos por autobu-