

ANÀLISI
PER A. CARALT



L'Ebre no vol perdre el tren

La inauguració de l'alta velocitat entre Barcelona i Girona ha activat, un cop més, l'ànima reivindicativa a les Terres de l'Ebre, sempre justificada. Aquest cop és el greuge en matèria ferroviària, un déficit perpetu que l'Administració de l'Estat no ha resolt mai.

Els vectors geogràfic i demogràfic sempre han jugat en contra del territori. L'Ebre no disposa d'un servei de Rodalies pel seu allunyament de Barcelona i s'ha de conformar amb els Regionals, un servei de mitjana distància amb menys trajectes que l'anterior. El vector demogràfic, d'altra banda, és el gran argument esgrimit per negar una parada del tren Euromed a l'estació de l'Aldea o retallar progressivament serveis a les estacions i eliminar trajectes per deficitaris.

Tots els partits polítics, sindicats i la Cambra de Tortosa, entre d'altres, han rebutjat l'actual model ferroviari a l'Ebre i han proposat una bateria de propostes. En relació al servei de Regionals, que nodreix el Baix Ebre i Montsià per la línia de la costa i la Ribera d'Ebre per la línia de l'interior, hi ha queixes sobre l'antiguitat dels combois —algunes



Un tren de Regionals a l'estació de Tortosa. FOTO: J. REVILLAS

veus els consideren obsolets—, la lentitud dels trajectes i la poca freqüència de serveis al dia.

Fins a quin punt això és cert? El president de la Fundació per a la preservació del patrimoni ferroviari de Móra la Nova, Jordi Sasplugas, és un dels majors experts en matèria ferroviària a l'Ebre. Assegura amb rotunditat que no hi ha cap comboi de viatgers que utilitza Renfe a l'Ebre «que hauria d'estar fora de servei per vell». La mitjana d'utilit-

zació d'un tren en qualsevol país europeu és de 40 anys, sentència. «A Espanya la vida útil d'un comboi és de 25 anys, la diferència és que mentre a l'Ebre s'utilitzen combois de 20 anys d'antiguitat a Girona n'hi ha 4 anys. Però això no vol dir que estiguin desfasats, no estan ni amortitzats!», remarca.

De fet, i a parer de l'expert, tant els regionals utilitzats a l'Ebre com a Girona poden superar la velocitat que ofereix la

via i circular a 160 quilòmetres per hora però no ho poden fer. Una dels problemes, per tant, és la via. En el cas de la línia de la costa, el tram de 40 quilòmetres de via única entre Tarragona i l'Hospitalet redueix la seva capacitat, «poden passar menys trens/hora perquè els combois s'han de creuar a les estacions».

En el cas de la línia interior, entre Reus i la Ribera d'Ebre, el traçat és molt sinuós «i, per tant, la velocitat està molt limitada per les corbes i es situa en uns 90 quilòmetres per hora de mitjana», conclou. Davant d'això, i de manera immediata, Sasplugas proposa una adaptació de les freqüències dels trens regionals a les necessitats dels usuaris i insisteix que cal ser conscient de la xifra d'habitants de les comarques ebrenques en el moment de reclamar més serveis diaris.

Raons de la lentitud

Amb tot, l'expert identifica una segona variable que justifica la lentitud dels combois, l'absència de trajectes directes, punt a punt. En la seva opinió, el principal motiu de la denunciada lentitud no són ni l'antiguitat dels combois ni la via, «són les parades a

les estacions. Entre la frenada, aturada i acceleració del tren perd uns 10 minuts de mitjana». En el cas dels regionals de costa i interior, quasi tots els serveis s'aturen a totes les estacions possibles, que no són poques..

Una solució, doncs, seria habilitar trens semidirectes però això també podria provocar queixes entre els usuaris de les estacions on el tren no s'aturaria.

La millora del servei de Rodalies i l'aturada de trens de velocitat alta són les principals reivindicacions a l'Ebre

Una segona opció seria habilitar trens llançadora de Tortosa a l'Aldea per connectar de manera immediata amb trens de velocitat alta direcció a Barcelona o València, Alaris, Talgo o Euro-med. «Llavors la freqüència de combois que s'aturen a l'Aldea s'hauria d'augmentar». L'opció té el handicap del preu, que duplica al d'un Regional.