

TANCAMENT DE L'ESTACIÓ DE MÓRA LA NOVA El territori defensa que l'estació factura uns 30.000 euros mensuals i fins ara ha sigut viable



L'estació de Móra la Nova és històrica a la Ribera d'Ebre i va arribar a tindre un miler de treballadors.

de l'estació de Móra la Nova

L'APUNT

Trens Dignes ha convocat una manifestació davant de l'estació aquest dissabte

les altres estacions" i, a més, el personal que Adif té al territori "es dedica a tasques de manteniment de les vies, comandament manual i tota una sèrie de faenes que podrien ser prioritàries a la taquilla". Sasplugas posa com a exemple el cas de Flix, on el servei de taquilla funciona majoritàriament de tarda, "ja que és quan el personal d'Adif es troba a l'estació gestionant el trànsit que entra i surt

de la factoria d'Ercros, però al matí no es desplacen expressament a Flix per vendre bitllets".

DE MÓRA LA NOVA AL CONGRÉS DELS DIPUTATS A banda de la manifestació davant de l'estació prevista per a aquest dissabte, Trens Dignes i l'APPFI pretenen dur a terme dos línies de mobilització diferents. D'una banda, es plantegen donar a conèixer la situació a la direcció general de Transports i Mobilitat de la Generalitat i demanar que "inste Renfe Operadora a assumir el servei de taquilla amb personal propi" si és que finalment acaba tancant l'estació i no hi ha possibilitats de continuar el servei externalitzat com fins ara. D'altra banda, també es plantegen fer arribar una pregunta al Congrés dels Diputats -mit-

"Tancant l'estació de Móra la Nova, Adif només aconseguirà perdre viatgers"

JORDI SASPLUGAS
President APPFI



jançant algun grup polític o reprenent tant institucional- sobre la decisió d'Adif de retirar l'externalització d'un servei que fins ara li ha sortit rendible.

UNA SITUACIÓ REPETIDA Des de l'Associació del Patrimoni Ferroviari es mostren "preocupats" per la decisió d'Adif, però també "esperançats i amb coratge" per fer canviar de pa-

DESTACAT

Trens Dignes començarà la recollida de signatures



La Plataforma Trens Dignes de les Terres de l'Ebre i el Priorat té previst iniciar en els pròxims dies la recollida de signatures entre els veïns de l'Ebre per reivindicar la millora del servei ferroviari a les cinc comarques. Es tracta d'una iniciativa que va proposar a l'entitat el Síndic de Greuges, Rafel Ribó, en la reunió que van mantindre fa uns deu dies. Les reivindicacions de la Plataforma se centraran en demanar la millora dels convois, del servei, la puntualitat i, sobretot, del preu del bitllet. De fet, el Síndic de Greuges va iniciar una actuació d'ofici davant l'elevat preu que tenen els viatges des de les Terres de l'Ebre. Per exemple, viatjar des de Tortosa fins a Barcelona té un cost de 30,70 euros, però el trajecte entre la capital catalana i València costa 21,40 euros l'anada, i 24,50 l'anada i tornada. Viatjar de Barcelona a Ulldesona costa 34,20 euros, però de Barcelona a Vinaròs, només 27,30. La portaveu de la plataforma Trens Dignes, Montse Castellà, ha reconegut que estava previst que la campanya de recollida de signatures ja estés engegada, però ha destacat el gran volum de feina que ha tingut l'entitat en els últims dies i diu que s'iniciarà en breu. A més a més, la voluntat de Trens Dignes és poder estendre la recollida de firmes a bord dels convois de Renfe a partir del mes de setembre.

rer l'empresa pública. I, de fet, no és el primer cop que les institucions ferroviàries s'han hagut de retractar d'alguna decisió davant l'APPFI. Fa dos anys, Renfe va anunciar la seua voluntat de reduir el tram d'una línia entre Barcelona i Casp, de manera que el trajecte unís Barcelona amb Móra la Nova i s'estalviés prop d'un hora de trajecte. Tot i això, finalment la Generalitat va intercedir perquè, almenys, el trajecte cobrís tot el territori català i arribés fins la Pobla de Massalua. Una mesura que la intervenció de Jordi Sasplugas va acabar anul·lant, ja que suposava un cost més elevat que el de mantindre la línia sense cap alteració, entre Barcelona i Casp. "Fi-

nalitzant el trajecte a la Pobla de Massalua, el tren havia de tornar al dia següent a Barcelona i havia de retrocedir, sense passatgers, fins a Móra la Nova, on passa la nit, i al matí hauria d'haver tornat sense viatgers cap a la Pobla. Això generava un cost molt més elevat que mantindre el tren fins a Casp, passar la nit a l'Aragó i tornar el matí següent, tal com funcionava i continua a dia d'avui". De fet, la reducció del tram entre Barcelona i Casp fent mitja volta a la pobla de Massalua només es va aplicar un dia: l'1 de juliol del 2013. Suficient per observar que era una maniobra inviable, com defensava Sasplugas. ■