

EL TREN TURÍSTIC DE MÓRA LA NOVA L'Ebre tindrà un tren turístic únic a Catalunya, amb locomotores a vapor que circulaven fa més de 50 anys

Els voluntaris de l'Associació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial (APFFI) de Móra la Nova avancen els treballs per posar en marxa un tren turístic que unisca la costa Daurada amb la Ribera

d'Ebre i la Terra Alta. Es calcula que el nou tren tindria més de 20.000 usuaris a l'any i podria actuar com un potenciador d'altres actius turístics de les dos comarques amb la creació de paquets turístics que els con-

sells comarcals ja han posat damunt la taula. L'APFFI cerca finançament per al projecte per poder intensificar-ne els treballs de restauració i posar en funcionament el tren en pocs anys.

Un revulsiu turístic damur



Les locomotores 'Yeyé' (esquerra), 'Mikado' (centre) i 'Bonita' (dreta), a Móra la Nova. / CEDIDA

MÓRA LA NOVA Andreu Prunera

El somni és a tocar. Móra la Nova veurà aviat com els mateixos trens que circulaven en els anys 60 tornen a funcionar; ara, en forma de tren turístic. El municipi va ser un referent del transport ferroviari durant el segle passat, amb una estació que incloïa un dipòsit de màquines de vapor i un taller on va arribar a treballar prop d'un miler de persones. En els pròxims anys, Móra la Nova tornarà a esdevindre un dels grans referents del món ferroviari a tot l'Estat amb la posada en marxa d'un tren d'època que es preveu que, com a mínim, transporte uns 20.000 viatgers a l'any des de la costa Daurada fins a la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat. L'associació que gestiona la recuperació dels trens busca ara finançament per accelerar el projecte i que aquest pugui ser una realitat en pocs anys.

Tot va començar el 2001 quan un jove Jordi Sasplugas, aficionat al món del ferrocarril, va descobrir que a l'estació de Móra la Nova hi havia un cotxe de viatgers abandonat i semblava molt antic. Després d'investigar una mica, Sasplugas es va adonar que aquest vagó abandonat era una peça única que datava de l'any 1931. Després de notificar-ho al cap d'estació i també a Renfe, on no sabien què fer-ne, va sorgir la iniciativa entre diversos veïns del municipi d'i-

nicar la recuperació una part del passat de Móra la Nova, la que viatja damunt de rails.

A dia d'avui, l'Associació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial (APFFI) compta amb uns 250 socis de diferents nacionalitats i també amb una gran cotxera on atresora quatre locomotores -dos amb motor de vapor i dos de dièsel- i tres cotxes de viatgers, i també ha posat en marxa un centre d'interpretació del ferrocarril a les dependències de l'antic enclavament ferroviari. Jordi Sasplugas, president de l'entitat, és clar: "l'objectiu principal és caminar cap a la posada en marxa d'un tren turístic d'època".

El projecte s'ha emmirallat en diversos parcs ferroviaris del Regne Unit, un país on els trens turístics tenen gairebé setze milions de passatgers a l'any i on alguns parcs arriben a tindre més de set locomotores i més de setanta cotxes de viatgers. Amb aquestes xifres com a referents, l'APFFI treballa ara en la posada en marxa d'un tren turístic "amb l'objectiu de captar part dels turistes de la costa Daurada i traslladar-los fins a l'interior amb l'antiga ruta del tren *Caspolino*, que unia Reus amb Móra la Nova i Casp", assegura Sasplugas.

El projecte del tren turístic -redactat el 2007- preveu atraure un mínim de 20.000 usuaris a l'any perquè siga un actiu rendible econòmi-

cament. Per tal de fer més atractiu el producte es planteja l'oferta de diferents paquets turístics juntament amb el viatge amb tren per les comarques de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat. En el cas de la Ribera, es preveia que els turistes poguessin passar tot un dia viatjant amb tren i visitant el castell de Miravet o la Reserva Natural de Sebes, a Flix. A la Terra Alta es va plantejar una ruta pels espais de la Batalla de l'Ebre i al Priorat, una ruta enoturística o la visita a les antigues mines de Bellmunt. Tot i això, Sasplugas subratlla que "són només alguns dels projectes que es van plantejar, ja que sempre s'ha de pensar en el tren turístic com un actiu dinàmic que s'adaptarà a les demandes de cada moment".

Per assolir el lliand dels 20.000 passatgers anuals, el tren turístic hauria d'efectuar, mínim, un viatge amb 300 passatgers al dia durant la temporada alta (els tres mesos d'estiu) i funcionar els caps de setmana durant la resta de l'any. Perquè això fos possible, Sasplugas assegura que "serien necessàries tres locomotores com a mínim -una en funcionament, una altra de reserva i una tercera en tasques de manteniment- i també uns cinc o sis cotxes de viatgers".

El principal obstacle per a la posada en marxa del tren turístic és, a dia d'avui, l'estat de les locomoto-



El futur tren turístic preveu atraure més de 20.000 turistes a l'any amb viatges dins d'un comboi

res. De moment, l'Associació només compta amb una locomotora dièsel elèctrica (la *Yeyé*) que podria efectuar el servei, amb dos cotxes de viatgers i un vagó de coa perquè faci les funcions de magatzem. Sasplugas preveu que si només es compta amb treball de voluntaris "es pot tardar uns tres anys a enllestir cadascuna de les dos locomotores que falten i un any i mig per restaurar cadascun dels tres cotxes de viatgers que es necessiten". Això implicaria uns deu anys de feina; un temps que des de l'Associació defineixen com "inviabile".

"Per tal d'accelerar la posada en marxa és necessari aconseguir finançament i altres ajuts per comptar amb mà d'obra, com poden ser plans d'ocupació", destaca Sasplugas. De fet, des de l'APFFI creuen que si comptessin amb prop de 700.000 euros, el projecte del tren turístic podria veure la llum en un interval de tres o quatre anys. Per això, l'entitat buscarà la col·laboració de diverses administracions que puguin donar un impuls definitiu al projecte. "El que més necessitem és mà d'obra, són moltes hores de feina i només amb voluntariat, les