

tes dues línies en un 90%, sense parlar de terminis. Així, el Govern ha demanat a Adif un llistat dels punts amb incidències de tota la xarxa ferroviària catalana per identificar les deficiències concretes, definir un pressupost i fer un calendari d'inversions. A més el conseller també ha lamentat que les limitacions temporals de velocitat es facin unilateralment sense informar la Generalitat, que és qui té les competències del servei i ha de donar la cara davant els usuaris.

Un altre aspecte que afecta d'una manera directa els retards de la R16 és el coll d'ampolla entre Vandellòs i Vila-seca, el tram pendent de desdoblament i que obliga molts Regionals a aturar-se per deixar passar els trens que venen en sentit contrari. Les obres d'aquest tram van començar el 2001 i encara estan en execució. S'estan instal·lant les vies i les catenàries i s'estan fent obres a les estacions de Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant. Més d'una vegada s'ha anunciat que aquest desdoblament estarà acabat aquest 2016, un anunci que Adif no ha confirmat. Des de Territori i Sostenibilitat s'apunta que quan estigui operativa la doble via s'escurçarà uns 30 minuts el trajecte entre Tortosa i Barcelona.

Rebaixa de tarifes

De moment, la gran fita que ha aconseguit la Plataforma Trens Dignes és una rebaixa substancial de les tarifes, d'entre 3 i 7 euros en funció de la població, que es va començar a aplicar a principis d'any. Així, la Generalitat, que és qui posa els preus, ha introduït un factor corrector per evitar situacions kafkianes com ara que anar i tornar d'Ulldecona a Barcelona costés 34,20 euros, i fer-ho des de Vinaròs, només 28. A més també s'han equiparat els preus dels abonaments entre autobús i tren, que són de 95 i 100 euros per la targeta de deu viatges.

Ara el cavall de batalla de la Plataforma Trens Dignes és l'increment de freqüències, la millora dels combois i la reobertura de les estacions de Móra la Nova i Ulldecona. Pel que fa a l'increment de freqüències, la Plataforma Trens Dignes de-

mana un tren cap al nord que surti a les 21 hores de Tortosa. L'últim tren surt a les 19.30 h i això dificulta que puguin utilitzar el tren com a transport públic els estudiants de l'Escola d'Art i Disseny, de l'Escola Oficial d'Idiomes o de la UNED, que acaben les classes a les 20 h o 20.30 h. També reclamen més freqüències per a la R15, ja que entre les 8.25 h i les 12 h no hi ha cap tren.

Pel que fa als combois, s'han introduït cinc unitats 447 remodelades amb els seients canviats, ja que aquestes unitats són trens que es feien servir a Rodalies per a trajectes curts de 20 o 30 minuts, en canvi el trajecte Tortosa-Barcelona és superior a les 2 hores. "Estem satisfets d'aquest canvi, però pensem que encara es pot millorar més", apunta Montse Castellà. L'altra reivindicació històrica del territori és aconseguir que alguns trens de llarga distància parin també a l'estació central de les Terres de l'Ebre, la de l'Aldea-

Trens Dignes de l'Ebre

"Som de la plataforma però quan anem a una reunió a Barcelona ho fem amb cotxe"

Amposta, i a hores competitives. Això permetria connectar el territori amb Barcelona en una hora i mitja màxim.

Segons dades de Renfe, la mitjana diària de passatgers en un dia laborable a la R16 és de 2.016 passatgers repartits entre les estacions d'Ulldecona-La Sénia, Tortosa, l'Aldea-Amposta, Camarles-Deltebre, l'Ampolla-El Perelló-Deltebre i l'Ametlla de Mar-El Perelló. I de 306 a la línia R15, repartits entre les estacions de Móra la Nova, Ascó, Flix i Ribera-roja d'Ebre. La poca freqüència de trens, els horaris poc competitius i els retards constants dels combois fan que el transport ferroviari sigui encara una assignatura pendent al sud del país. "És una lluita continua i no és només un tema de més trens sinó de replantejar tot el servei", apunta Núria Ventura, alcaldessa d'Ulldecona.

I a la R15, descarrilaments i freqüències sota mínims

A Móra la Nova tenen problemes amb la màquina de bitllets

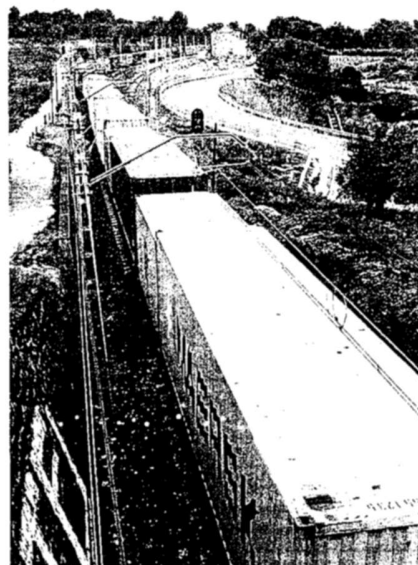
R.R.
TORTOSA

L'altra línia de Regionals de les Terres de l'Ebre també acumula retards i, molt pitjor, en menys de dos mesos ha patit tres descarrilaments de trens de mercaderies, un d'ells la setmana passada a Riudecanyes i un altre d'especialment greu el 23 de gener a Ascó, que va obligar a suspendre el trànsit ferroviari cinc dies. La falta d'inversions importants en el manteniment d'aquesta línia per on passen uns 70 trens diaris, la majoria de mercaderies, preocupa molt la comarca de la Ribera d'Ebre, que veu perillar el seu futur ferroviari i més tenint en compte que el seu desenvolupament econòmic i industrial ha anat molt lligat al ferrocarril. La R15, la de Barcelona-Móra la Nova-Saragossa, és actualment un dels corredors principals per a mercaderies que uneix Catalunya amb el centre i nord de la Península. Com que és de via única, es combina amb la línia de Barcelona-Taragona-Lleida-Saragossa.

La línia, en perill

En una reunió recent del Patronat de la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial de Móra la Nova, el secretari general de Ferrmed, el llobi empresarial que defensa les connexions ferroviàries entre l'estat espanyol i Europa, Josep Maria Rovira -forma part d'aquest patronat en representació del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya- va explicar que el ministeri de Foment projecta a mitjà termini desdoblament la línia Barcelona-Lleida-Saragossa per derivar-hi el trànsit de mercaderies, cosa que deixaria en una fràgil situació la R15. "Si es manté la línia és per les mercaderies. Amb 11 trens diaris de passatgers, la R15 seria una línia residual, sense futur", apunta Jordi Sasplugas, president de la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial de Móra la Nova. Aquestes intencions, encara no oficials de Foment, podrien explicar en part les minses inversions d'Adif en el manteniment de la línia de Móra la Nova. Una falta d'inversió que Adif nega. De fet, segons el gestor d'infraestructures, en aquests moments està executant un projecte de modernització d'aquesta línia.

Entre les obres hi ha la renovació d'alguns trams de carril, canvis d'agulles, actuacions en túnels, instal·lació de fibra òptica o millores en el sistema d'electrificació. A més, Adif nega també que els descarrila-



Vista aèria d'un tren aturat a l'estació de Riudecanyes-Botarell després d'un descarrilament, el febrer del 2016. ALU

ments siguin a causa d'un mal estat de la via. "Si fos així hi hauria més incidències", apunten fonts de l'empresa, tot assenyalant que també s'ha de tenir en compte l'estat dels trens que han descarrilat.

Tres hores i mitja sense trens

Però més enllà dels descarrilaments, l'altra gran queixa de la comarca de la Ribera d'Ebre és el tancament de la taquilla de l'estació de Móra la Nova. L'estació de referència de la comarca, on Renfe ha instal·lat una màquina expenedora. "Només es pot comprar el bitllet amb targeta de crèdit i la majoria d'usuaris d'aquesta estació són estudiants i gent gran que no en tenen i l'acaben comprant dins el tren, i això a la llarga servirà d'argument per acabar tancant l'estació", explica Francesc Moliné, alcalde de Móra la Nova. Una altra reivindicació és l'increment de la freqüència dels trens, ja que entre les 8.25 h i les 12 h del matí no hi ha cap tren de passatgers que pari a la comarca. "No cal que hi hagi trens cada cinc minuts, però pensem que la freqüència actual és insuficient", argumenta Josep Casadó, portaveu de la Plataforma Trens Dignes de les Terres de l'Ebre.



La línia R16 de Rodalies passa per l'estació de Tortosa. Els retards ja s'han convertit en un problema crònic. JOSE CARLOS LEON