

a

L'EDITORIAL

La paciència infinita dels usuaris de la línia de Tortosa

L'ARA fa avui l'exercici de colar-se a la cabina d'un tren de mitjana distància de Renfe de la línia més impuntual de tota la xarxa catalana, la R16, que fa el trajecte Barcelona-Tortosa. L'objectiu és comprovar *in situ* la quantitat (i varietat) de motius que influeixen en els retards, per conèixer amb exactitud qui és el responsable del malfuncionament de la línia. El trajecte en qüestió s'hauria de poder fer en poc menys de tres hores, però el cert és que existeix un retard estructural de 14 minuts (a causa de les limitacions de velocitat imposades arran de l'accident de l'AVE a Santiago el 2013) i un endarreriment mitjà que sol superar els 20 minuts. Però la realitat encara és pitjor: no és gens inhabitual que el tren acumuli un retard de més de mitja hora, de manera que els usuaris de la línia ja l'han incorporada als seus càlculs per no perdre la paciència. No debades la R16 només té una puntualitat del 40% quan la mitjana és del 94%. Per què?

Al llarg del viatge al costat del maquinista, l'ARA ha identificat fins a una dotzena de factors que poden su-

mar minuts al viatge. A les constants limitacions de velocitat s'hi han d'afegir les que són temporals. Per exemple, quan hi ha una esclavissada i es triga a condicionar la via, també cal anar més lent, com passa en alguns llocs de la R16; l'excés de trens per a una infraestructura ja saturada, amb trams amb una sola via, cosa que provoca retards en cadena; la presència de passos a nivell, que es poden espaiar o que no sempre són respectats pels vianants; els actes vandàlics o els robatoris de coure; els descansos

L'ARA detecta fins a una dotzena de factors que expliquen els retards de la pitjor línia catalana

els maquinistes, que sovint no estan ben sincronitzats amb els trens; el fet que els Regionals són els últims que tenen permís per recuperar el temps perdut; i, finalment, existeix un

factor no menystenible: que alguns usuaris accionen el fre d'emergència per poder parar en estacions en no està previst aturar-se.

Tot plegat dibuixa un panorama desolador que té, però, un responsable principal: Adif, l'empresa pública dependent del ministeri de Foment. Adif no ha fet les inversions necessàries per evitar que la connexió amb el sud del país sigui, a hores d'ara, tercermundista.