

CRISI DE MOBILITAT A L'EBRE Una avaria a la senyalització, una vaga de Renfe i incidents diversos porten l'R16 dels problemes endèmics al caos

Les Terres de l'Ebre i Barcelona mai no havien estat tan lluny. Les últimes setmanes, els trens de l'R15 i, especialment, de l'R16, les línies ferroviàries que enllacen amb l'Ebre, han viscut una sèrie d'episodis i

despropòsits que han acabat de crispar els ànims d'una població que ja fa temps que denuncia la situació dels seus trens. Al marge de capítols puntuals, aquesta publicació ha agafat, regularment, l'R16 en l'últim

trimestre per comprovar l'abast de la tragèdia. La plataforma Trens Dignes ha convocat per a aquest diumenge, a l'Aldea, la primera manifestació del territori per reclamar dignitat ferroviària.

El malestar crònic es desborda

TERRES DE L'EBRE Francesc Millán

En les dos darreres setmanes, els usuaris han hagut de suportar retards de dos i tres hores. La causa principal ha estat una avaria en el sistema de senyalització i de seguretat ferroviària a l'altura de Mont-roig del Camp que encara trigarà setmanes a ser solucionada. A més a més, s'hi ha afegit una vaga de treballadors de Renfe, convocada pel sindicat espanyol de maquinistes i executada els dies 10, 12, 14 i 16 de juny, o incidents puntuals com un incendi en un canyar a Tarragona el 13 de juny o l'avaria d'un tren a Cambrils l'endemà. Són danys que no només perjudiquen els serveis de l'R16, que és la principal damnificada, sinó que també incideixen, en forma de retard, en tots els trens del corredor mediterrani. Davant el malestar causat, el Síndic de Greuges ha obert una actuació d'ofici contra les estatals Renfe i Adif, i el govern català va anunciar sancions i, en calent, va plantejar la possibilitat d'anar als tribunals. La plataforma Trens Dignes s'ha posat a disposició del Síndic per recollir signatures i ha convocat, aquest diumenge, dia 19 de juny, una manifestació a l'Aldea en contra del servei que ofereixen uns trens que el moviment sospita que podrien ser els més impuntuals de l'Estat espanyol.

Aquesta sèrie d'incidències no són un cas aïllat. Des de sempre, la línia ferroviària que connecta les Terres de l'Ebre amb la resta de Catalunya ha acusat les conseqüències d'un servei precari que mai ha estat a l'altura del de la resta del país. L'R15, que uneix Ribarroja d'Ebre, Flix o Móra la Nova amb Reus i Barcelona, o, sobretot, l'R16, que va des de Tortosa, l'Aldea o l'Ametlla de Mar fins a la capital catalana, s'han donat a conèixer arreu del territori per ser les línies més impuntuals de Catalunya. Els seus usuaris s'han hagut d'adaptar a un retard crònic que gairebé sempre supera els trenta minuts del temps estipulat. El que en un principi haurien de ser viatges de dos hores i escaig -de Tortosa a Barcelona- s'acaba convertint en trajectes que s'allarguen fins a les tres hores. I això, al marge d'episodis de caos com els més recents.

Coincidint amb aquests episodis, el SETMANARI L'EBRE analitza quines són les causes del retard crònic que els trens



Gent fent un transbord a causa dels incidents de les últimes setmanes. / CEDIDA

EL SETMANARI L'EBRE
constata que, al marge de crisis puntuals, 8 de cada 9 viatges fan tard i n'analitza les causes

de les Terres de l'Ebre han fet seu, i explica per què l'R15 i l'R16 són, sistemàticament, les més impuntuals de Catalunya. Vuit dels nou viatges realitzats per aquesta publicació amb l'R16 han arribat més tard de l'hora prevista. Tots ells es van dur a terme en condicions relativament normals, és a dir, abans que el servei fos afectat per l'avaria de Mont-roig del Camp. El retard més lleu va ser d'11 minuts i el més considerable, de gairebé 50. Aquestes dades, corresponents a viatges de Tortosa a Barcelona o a l'inrevés, exemplifiquen una realitat a la qual molts usuaris s'han d'enfrontar dia a dia.

Segons dades oficials, l'R16 té una mitjana de puntualitat del 40%, la pitjor de tots els serveis, seguida de molt a prop per l'R15, l'altra línia de l'Ebre. El diari Ara publicava que els trens de l'R16, que van de Tortosa a Barcelona,

surten sabent que acumularan un mínim de quinze minuts de retard. Les causes són diverses i es van ampliant a mesura que transcorre el viatge. La culpa també varia, tot i que qui té més responsabilitats són Renfe i Adif. Una de les causes més potents que provoquen aquesta demora és l'excessiva quantitat de trens que circulen per les vies. Per tal d'augmentar la freqüència de trens, es va incrementar el nombre de combois que circulaven per la mateixa via, però sense fer cap mena de millora a unes infraestructures que han quedat superades i on han de conviure rodalies, regionals, trens de mercaderies o combois de llarga distància. En el cas de l'R16, el tram Tarragona-Vandellòs és de via única i això provoca que els trens hagen d'esperar el pas d'un altre perquè els dos alhora no ho poden fer. El retard d'un acaba afectant el de l'altre.

VELOCITAT LIMITADA D'altra banda, les limitacions de velocitat hi juguen un paper important. Des de l'accident de tren de Santiago de Compostel·la, l'any 2013, Adif ha reduït el límit de velocitat a la major part de les línies i els trens es veuen obligats a frenar més del compte en els trams con-

siderats perillosos.

Moltes vegades, aquesta reducció de velocitat, que ja és permanent, no es veu reflectida en els horaris, que continuen fent referència a l'anterior velocitat permesa. A més a més, episodis puntuals com un despreniment de terres que afecte la via, també poden generar limitacions de velocitat temporals. Aquesta reducció s'ha de respectar fins que el dany queda reparat. El problema és que, en diverses ocasions, aquesta normalització arriba més tard del compte. Montse Castellà, portaveu de la plataforma Trens Dignes, critica la ineficàcia d'Adif. "En lloc de solucionar els problemes que obliguen a reduir la velocitat, converteixen una limitació de velocitat temporal en una limitació permanent i, per tant, en un retard continu", protesta. De fet, Adif hauria plantejat incorporar alguns retards crònics als nous horaris que està preparant, opció que han rebutjat tant el govern com Trens Dignes si aquestes modificacions no són transitòries i no van vinculades a actuacions de millora de la via.

Un altre dels motius que accentua aquesta impuntualitat crònica són les avaries. Ho corrobora Antonio Carmo-

DESTACAT
Primera gran manifestació

■ Usuaris ferroviaris i ciutadans ebrencs en general estan convocats a una primera manifestació per expressar un malestar crònic que ha assolit el seu punt àlgid i que bull a les xarxes socials. El lema serà #segregats: "L'usuari sap quan puja al tren, però no quan baixarà", justifica la plataforma. La gran majoria de partits i el Govern hi han confirmat la seua assistència.



na, portaveu de Renfe, que admet que "últimament són una font habitual de retards". La demora dependrà totalment de la rapidesa amb què es trobe la solució al problema. Les afectacions a les catenàries, a un semàfor o a un centre tècnic de control influeixen en el correcte funcionament de tots els combois que circulen per una línia. La freqüència d'aquests danys s'explica pel deteriorament dels mateixos trens, però, sobretot, de la infraestructura.

Limitacions de velocitat, trams de via única, nombre de trens excessiu i avaries són competència directa d'Adif o de Renfe, que, en aquest cas, es veu obligada a tornar els diners del bitllet si la demora supera els setze minuts. Trens Dignes reflexiona, però, que l'obligació de Renfe i Adif no hauria de ser retornar el bitllet, sinó que haurien de millorar el servei. Montse Castellà creu que el problema rau en un servei oblidat que ningú es preocupa de millorar. "Fa més de trenta anys que no s'inverteix en cap de les dos línies i, a més a més, s'ha rebaixat la inversió destinada al manteniment", lamenta Castellà, que té molt clar que la situació de la xarxa ferroviària de les Terres de l'Ebre és "agònica".