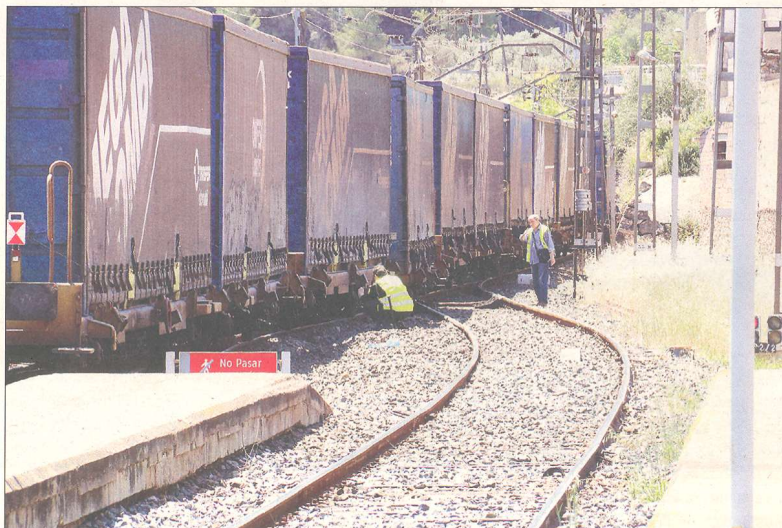


Cara i creu als regionals



Un tren regional arribant a l'estació de Tortosa i -a la dreta- el tren descarrilat aquesta setmana a l'R-15, al terme municipal d'Ascó. / L'EBRE / ACN

L'R-16 i l'R-15 assoleixen el 80 % de puntualitat després de la polèmica modificació d'horaris

El tercer descarrilament en menys d'un any i mig a la línia de Móra fan urgents les obres anunciades

Terres de l'Ebre Òscar Meseguer

Un altre descarrilament d'un tren de mercaderies, el tercer en els darrers 17 mesos, ha certificat aquesta setmana la urgència de les inversions a la línia de Móra que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (la pública Adif) aborda des de principis d'any, quan van començar treballs de reparació per valor de 13 milions d'euros que s'han d'anar executant progressivament. La línia en qüestió és l'R-15 de Saragossa a Reus, amb un pes important i històric del transport de mercaderies.

El descarrilament es va produir entre Ascó i Móra la Nova, a dos quarts d'11 h del 24 de maig, i va ser protagonitzat per un tren de l'empresa Transfesa, la mateixa firma implicada en el greu incident del gener del 2016 en què es va haver d'interrompre la circulació durant cinc dies. Com aleshores, també en aquesta ocasió Renfe va habilitar un servei alternatiu de passatgers per carretera. El servei es va restablir

nou hores després. La incidència fa afectar set trens i 160 passatgers.

Es dona la circumstància que l'Adif va iniciar fa quatre mesos els treballs de millora de la línia, d'ample convencional i via única, després que les plataformes ciutadanes i les institucions de la Ribera i el Priorat n'haguessen denunciat un deteriorament endèmic i un *modus operandi* passiu per part de l'Adif, que havia vingut gestionant bona part de les incidències i danys al material de la via amb limitacions temporals de velocitat (LTV) que esdevenien cròniques. Ara, un dels objectius de les obres de millora i manteniment era tot just suprimir aquestes LTV, a canvi, mentrestant, que la Generalitat (responsable del servei de regionals però no de la infraestructura) acceptés una modificació dels horaris dels serveis per adaptar-los als endarreriments provocats per tanta acumulació de LTV. El cas és que, segons fonts de la Fundació per la Preservació del Patrimoni Ferroviari, les obres per pal·liar els efectes dels dos

descarrilaments anteriors (gener del 2016) no havien començat fins fa tres setmanes. És a dir, 16 mesos després. Durant aquest període, els trens han hagut de circular a 30 km/h entre Ascó i Garcia.

Els canvis en els horaris, introduïts al novembre de l'any passat, van suposar un increment mitjà de 8 minuts dels combis entre Reus i Riba-roja d'Ebre. Se sumaven als canvis d'horari, encara més controvertits i igualment per motius de falta de prestacions de la infraestructura, introduïts a l'R-16, la línia de la costa fins a Tortosa, en què els horaris oficials van assumir uns 9 minuts de retard de mitjana per tren. Dit d'una altra manera, 177 minuts de retard oficialitzat a l'R-16 en 20 freqüències i 150 minuts en 12 freqüències a l'R-15. En total, 327 minuts de retard diari repartits entre 32 serveis.

Un mes després de les modificacions, l'R-16, que partia d'una puntualitat esgarrifosa del 20 % amb motiu de l'avaria de l'enclavament de Mont-roig, ara fa un any, va passar al 62 % al setembre, un percentatge encara "inacceptable" per al govern, que reclamava un 90 %. Ara, però, solucionat el problema de Mont-roig i algun altre escull i només a expenses que l'any que ve entre en operació, d'una vegada, la nova

variant entre Vandellòs i Tarragona (tram actualment de via única que en aquesta mesura continua condicionant tot el tràfic), la puntualitat a l'R-16 durant el 2017 és del 80 %, segons les dades facilitades per

Les obres per abordar a l'R-15 els efectes dels descarrilaments de fa 17 mesos van arrancar fa tres setmanes

L'R-16 no té gaire més marge de millora fins que no entre en servei la nova variant entre Vandellòs i Tarragona

Renfe a aquesta publicació. "Li hem fet la volta a la situació i ara la gent sap a quina hora arribarà", defensen fonts oficials de l'operador públic espanyol, que sostenen que el 80 % és una eficiència "raonable, homologable a qualsevol altra línia de regionals". "El temps ens ha donat la raó", conclouen les mateixes fonts. La lectura de la plataforma Trens Dignes no és la mateixa: "La

puntualitat ha millorat perquè han estirat el temps de trajecte; i si l'estressen més, els trens arribarien amb antelació, és clar", ironitza Montse Castellà, una de les portaveus del moviment. A l'R-15, la puntualitat també se situa actualment a l'entorn del 78 %, sempre segons Renfe, però el descarrilament de dimecres passat ha tornat a posar la línia a l'epicentre de les queixes. L'alcalde d'Ascó, Josep Maria Buixeda, ha exigit les inversions necessàries per adequar les carreretes i la xarxa ferroviària per complir el Pla d'emergència nuclear de Tarragona (PENTA). Buixeda va dir que està "cansat d'anar pels ministeris a demanar" i ha convidat els sis diputats de la demarcació de Tarragona al Congrés a visitar la zona.

L'Adif, al seu torn, es remet al pla de millora activat, en què ha de substituir el carril en diversos punts del trajecte entre Riba-roja d'Ebre i Flix. A més, estava previst treballar en cinc punts del tram entre Ascó i Móra la Nova (on ha tingut lloc l'últim descarrilament) per evitar desprendiments de terres. Altres operacions consisteixen a reposar sistemes de seguretat i comunicació, i a substituir o millorar desviaments i canvis d'agulles. ■