

LA VEU DELS LECTORS:

Manuel Fregola // Lleida

Cielo e infierno

El ser humano se esta acomodando en sus rituales religiosos, teológicos y espirituales, porque el mal y el bien, siempre han existido en la humanidad y estará presente hasta el final de nuestras vidas. Su inevitable y compleja interpretación ha cambiado sustancialmente y provoca un distanciamiento potencial entre la juventud y

en su entorno, radicalmente tecnológico de hoy en día. Las dudas dejan que la ciencia imponga su razonable genética, primordial y eficiente.

¿Pero existe verdaderamente un cielo y un infierno, para que las almas buenas o malas, vayan a reclamar su lugar? Pues posiblemente no, pero básicamente en su creatividad y luego en su divinidad ancestral se pueda creer en algo que la vida nos ha dado, que es el poder de su historia, donde en su propia luz, utilizo su reclamo en admitir, sus dos existencias, algo

que ahora mismo, esta totalmente desfasado y sin aparente ritmo, en los tiempos que vivimos. Pero ahora nuestro camino es sólo simbólico y lleno de muchas dudas, donde nuestro compromiso es encontrar un sendero que nos lleve al autentico corazón, de ese Dios, que ya hace tiempo que nos implora, que el mundo ha cambiado y sus normas también. Solo hay que acertar las nuevas claves, toda una incógnita por desvelar, donde el más allá, sin cielo ni infierno, podría ser el nuevo paraíso.

cartes@lamanyana.cat

LA MAÑANA és una publicació plural i oberta a tota mena d'opinions. En aquesta secció es publicaran totes aquelles cartes que estiguin degudament identificades i que siguin d'interès general. No es publicaran cartes amb pseudònims o inicials. Els originals s'hauran de presentar mecanografiats i no superar les 30 línies d'extensió. La tramesa de textos a aquesta secció implica l'acceptació d'aquestes normes.

En el proyecto de Comiols se ve el despiste de la Generalitat

PAU NOY
INGENIERO INDUSTRIAL

La Generalitat acaba de hacer público su proyecto de mejora de la carretera que une la comarca del Pallars, en el Pirineo, con Barcelona y la Cataluña central a través del puerto de Comiols (1,101 m). Se anuncia una inversión de 185 millones de euros, con varios túneles y viaductos, que solamente conseguirá ahorrar 5 minutos en un trayecto de 2h 40 minutos desde Barcelona. Y esto para un escaso tráfico.

Este proyecto de mejora viaria se presenta en el mismo momento en que justo se han cumplido ya los seis meses de interrupción del servicio ferroviario entre Lleida y la comarca del Pallars sobre una línea que fue transferida hace ya mucho tiempo al gobierno catalán. Para justificar tamaño dislate se han argüido diferentes circunstancias. Primero fue el ciclón Gloria que azotó España a finales de enero. Luego fue la pandemia de la Covid que impidió realizar la reparación del tren averiado por una caída de piedras, aunque transcurrieron dos meses desde ese incidente y el inicio del estado de alerta. Pero ya han pasado dos meses desde el final del estado de alarma y del fabricante de los trenes que debía efectuar la reparación, el suizo Stadler, no se sabe nada. Y además han pasado unos cuantos años desde que la Generalitat asumió el control de la línea y aún no se nos ha explicado por qué en ese tiempo no se ha sido capaz de encontrar un tren de recambio de segunda mano, a pesar que a Renfe le sobran este tipo de trenes. Parece que el gobierno catalán esté empeñado en promover el transporte individual, generador de gases de efecto invernadero, que están modificando dramáticamente el clima, antes que, de verdad, coger el toro por los cuernos y diseñar políticas públicas que cambien nuestra movilidad.

¿Alguien puede imaginarse que ante la que está cayendo una oficina del gobierno catalán pueda continuar diseñando carreteras como si nada ocurriese de verdad, tal como ha venido haciendo desde 1980? ¿Tal es la miopía? Y aún sorprende más que los responsables políticos comarcales de los territorios por los que discurre la carretera aplaudan este despilfarro de grandes proporciones sin reclamar mejoras en el transporte público. ¿De verdad que pretenden gastar 185 millones de euros para ahorrar cinco minutos en un trayecto de 2h 40' en una carretera de media montaña con una baja intensidad de tráfico habiendo alternativas potentes como el ferrocarril para alcanzar Barcelona en menos de 3 horas? Parece que así es. Pero al gobierno catalán no parece importarle

demasiado el necesario trasvase de viajeros desde el transporte individual, generador de cambio climático, hacia el transporte público colectivo ferroviario de cero emisiones climáticas, que además no tiene accidentes y es universalmente accesible para todos, los que tienen permiso de conducción y acceso al coche y los que no lo tienen. Después de grandes movilizaciones sociales, finalmente la línea ferroviaria Lleida-la Poble fue transferida desde Renfe a la Generalitat, pero a pesar de las inversiones de mejora, que todos aplaudimos, el número de viajeros continua por debajo de las cifras que la línea presentaba antes de la transferencia del servicio. Los 800 viajeros de la línea en día laborable, de los cuales 100 tienen origen en Pallars, son personas que tienen derecho a



beneficiarse también del ferrocarril como el resto de ciudadanos españoles. Y es obligación del gobierno proteger ese derecho. Los costes explotación del ferrocarril por plaza ofertada son inferiores a los del bus, por lo que esta línea, a parte de los problemas de mala gestión antes mencionados, tiene un problema de baja demanda, a pesar que hay una demanda latente que no se ha sido capaz de captar. Una gestión eficiente de la línea llevaría la cifra de viajeros de los 250.000 actuales a los 500.000. con lo que el coeficiente de cobertura de gastos sería como el del operador público de Barcelona, TMB, 50%. El viaje en ferrocarril entre el Pallars y Barcelona es competitivo frente al automóvil, en términos de tiempo y de coste para el viajero. El viaje a Barcelona consta de dos etapas. La primera, Pallars-Lleida, con una hora y media de viaje en un tren que ha sido remozado, y la segunda Lleida-Barcelona

en alta velocidad, con una hora de viaje hasta la llegada a la estación de Sants, en el centro de la ciudad, y muy bien comunicada en transporte público urbano para hacer la difusión hasta el punto final de destino. Qué cosas hay que hacer para multiplicar por dos la demanda

1. El corredor de ferrocarril la Poble-Lleida debe ser exclusivo del ferrocarril. No tiene sentido y es un despilfarro de recursos que sea recorrido en paralelo por autobuses. Lo que hace el ferrocarril no debe hacerlo el bus. Un principio de organización de los servicios que con tanto éxito se ha desarrollado en Suiza, donde se disfruta del mejor modelo europeo de transporte colectivo. Los buses deben funcionar como sistema de aportación, no de concurrencia.
2. Los horarios del Pallars deben ser mas adecuados a las necesidades de los residentes. Ahora no lo son. PTP presentó propuestas de mejora que no han sido atendidas.
3. Cada día unas 2.000 personas hacen un viaje entre Barcelona y las comarcas de la Noguera y el Pallars por donde discurre el tren de la Poble, la inmensa mayoría en su automóvil. Para esta enormidad de gente hay que proporcionarles una oferta de transporte colectivo beneficiosa. Como se ha indicado, la combinación tren de la Poble y Alta Velocidad Lleida-Barcelona es totalmente competitiva.
4. Hay que crear un paquete turístico de vacaciones y ocio vinculado al uso de la línea de la Poble.
5. Se debe construir un apeadero en el polígono industrial de Lleida donde trabajan miles de trabajadores.
6. Pero también se debe garantizar una continuidad del servicio ferroviario. Este año el tren ya lleva ininterrumpido seis meses en el Pallars. El año pasado el servicio estuvo interrumpido muchos días por diversas circunstancias. No estamos ante un servicio confiable a pesar de los 60 millones de euros invertidos en la línea desde el año 2000.

Como desde hace siglos, lo que sucede a ambos lados de los Pirineos continua proporcionando contrastes. Mientras la Generalitat propone gastarse 180 millones en una variante de carretera para ahorrarse cinco minutos de trayecto, el presidente Macron ha declarado que una de las prioridades de la política ferroviaria francesa son las pequeñas líneas, porque la prioridad nacional pasa a ser la de transporte con cero emisiones. Saludos cordiales.

'Mostremp' abre con la película 'La innocència' la edición más larga por medidas de seguridad

El cineasta Jose Bergés dirige por cuarto año la IX Mostra de Cinema Rural al Pallars que ayer homenajeó a Pere Casaldàliga

La película 'La innocència' inauguró ayer la novena edición del 'Mostremp' que se ha alargado de cuatro a seis días para respetar las medidas de seguridad ya que el cine sólo acogerá una proyección diaria.

Lleida
ANDRÉS RODRÍGUEZ

"Estamos contentos porque ante la situación adversa al menos se ha podido hacer esta nueva entrega", comentaba ayer a LA MAÑANA el cineasta Jose Bergés que dirige por cuarto año la Mostra de Cinema Rural al Pallars, 'Mostremp', que se realiza en Tremp y que se prolongará hasta el domingo con una proyección diaria a fin de garantizar la desinfección de la sala de cine La Lira entre las sesiones.

Bergés destaca el arranque de 'Mostremp' con el pase del filme 'La innocència', de Lucía Alemany, "porque es el primer largometraje de esta directora que ganó la quinta edición con el cortometraje '14 anys i un dia' y teníamos ganas de tenerla aquí aunque, por motivos profesionales, no ha podido asistir". También destaca el pequeño homenaje que se le hizo al obispo recientemente fallecido



FOTO: Jordi Uriach / La Mostra de Cinema Rural al Pallars se inauguró ayer y se prolongará hasta el domingo

a los 92 años, Pere Casaldàliga, defensor de los derechos de los indígenas.

El espacio central del festival es La Lira de Tremp, pero tam-

poco faltarán, como en anteriores ediciones, la participación de otras poblaciones de la comarca en el 'Mostremp sobre rodes', la apuesta itinerante del certamen.

Este año son ocho las poblaciones que desde julio participan en esta iniciativa cuya temática es la 'ruralidad' como puente entre el cine y la comarca.

"Contamos con una sesentena de cortometrajes algunos procedentes de países como Italia o Brasil, aunque son una docena de temática rural los que acceden a la sección oficial del concurso", señala el director del festival. La diseñadora Valença Castells ha sido la encargada de la imagen gráfica de esta novena edición.

El documental 'El cost de la fruita' servirá de clausura

La proyección de la sección infantil se llevará a cabo durante la jorana de hoy miércoles y la sección Pallars-Ribagorça el jueves, dejando para el viernes y el sábado la sección oficial. De forma paralela se han programado talleres fotográficos.

El domingo clausurará el festival la proyección del documental 'El cost de la fruita', de Clara Barbal y Pablo Roguero, además de procederse a la entrega de los premios correspondientes.

Limpieza de DPF/FAP

TU COCHE COMO EL PRIMER DÍA

La falta de potencia y el aumento de consumo son síntomas de la obstrucción parcial de un FAP.

NIVEL OBSTRUCCIÓN / AFECTACIÓN	
20%	CONSUMO: POTENCIA:
40%	CONSUMO: POTENCIA:
70%	CONSUMO: POTENCIA:

LIMPIEZA CON ADITIVOS

Sin necesidad de desmontar el DPF/FAP del vehículo, actuación sobre el propio vehículo.

Pol. Ind. "El Segre"
C/ Minería, 20
25191 - Lleida
973 18 42 96