

Bloqueig en la mobilitat

Fonts de la Generalitat reconeixen haver identificat, juntament amb els responsables del servei, 23 punts clau, entre els quals hi ha dues zones crítiques: una al túnel del Garraf i una altra a Badalona.

Una xarxa amb 23 punts vermells

GUILLEM COSTA
Barcelona

La complexa crisi en la qual es troba la xarxa de Rodalies de Catalunya es pot desgranar a partir de 23 ubicacions clau en les quals la infraestructura presenta problemes que els maquinistes consideren incompatibles amb la circulació de trens i amb la seguretat dels viatgers i on Adif ha procedit a actuar amb urgència. Les intervencions s'han acordat i coordinat amb l'Administració titular del servei (Generalitat), l'empresa operadora (Renfe) i altres actors com el col·lectiu de maquinistes.

Fonts de la Generalitat reconeixen haver identificat, juntament amb els responsables del servei, aquests 23 punts vermells, entre els quals hi ha dues zones crítiques: una al túnel del Garraf, a l'R2 sud, i una altra a Badalona, a l'R1,

Els maquinistes estaran molt atents a qualsevol altre desperfecte que es detecti

la línia més amenaçada pels temporals de mar.

L'R3, en el seu recorregut entre Vic i Puigcerdà, acumula fins a cinc focus que preocupen per esllavissaments de terra als talussos adjacents als rails. Al l'R15, a les comarques de l'Ebre, també es concentren diversos punts alarmants. De fet, en aquestes dues línies el funcionament dels trens continua suspès i els itineraris es duen a terme encara per carretera. També s'han identificat zones de perill a l'R4, a l'R13 i a l'R11, a prop de Portbou.

En general, les àrees de reparació urgent se situen en llocs pròxims a la costa (Barcelona-Vilanova-Sant Vicenç de Calders o Barcelona-Mataró-Maçanet) i en trams que recorren per zones amb més presència de talussos (la Garriga-Vic-Puigcerdà; Barcelo-

na-Tarragona-Móra la Nova-Flix; Barcelona-Girona-Figueres, o Castellsbibal-Mollet). Són aquests enclavaments, costa i talussos, els especialment sensibles als temporals que han estat tenint lloc en les últimes setmanes.

Altres localitzacions

No obstant, en les últimes hores s'han declarat incidències lleus en altres localitzacions que encara no estan recollides en aquest mapa que manegen Renfe, Adif i el Govern. De fet, el president d'Adif, Pedro Marco de la Peña, apuntava ahir que s'està actuant en 26 punts amb contractes d'emergència, hi ha 12 equips d'inspecció d'enginyers actuant en cada punt i 330 persones addicionals reforçant els equips de manteniment.

Els maquinistes, després de la mort d'un estudiant en pràctiques a Gelida, negocien amb Renfe perquè es posi remei als problemes i que la seguretat es garanteixi en tots aquests llocs, fet que previsiblement allargarà les incidències almenys durant tota aquesta setmana. Però les obres no s'abandonaran de manera immediata a tot arreu. A l'R1, per exemple, el talús que a Badalona va quedar danyat pel temporal ja està reparat. En els 23 punts esmentats també han començat els treballs que compliquen la circulació de trens.

Però en altres casos, el Govern i Adif s'han compromès a anar avaluant totes les àrees crítiques i a trobar solucions definitives que aportin seguretat i resiliència a la infraestructura a través d'unes reunions bimestrals. En algunes vies, com a la zona de l'Ebre, el problema són els sots. En altres, com a Girona, on el vent bufa amb força, són els arbres els que davant d'aquests episodis amenacen d'interrompre la circulació de trens.

Tots aquests punts vermells queden més amenaçats en cas d'incllemència meteorològica. Tot i així, fonts coneixedores de la negociació consultades per EL PE-



Moviment de terres a l'R11 entre Caldes de Malavella i Girona.

ELS 23 PUNTS

- Punts crítics
- Altres punts sensibles

On s'estan fent amb urgència diverses obres, o ja han acabat, per garantir la seguretat del servei



RIÓDICO afirmen que la causa de les incidències no s'explica només per la virulència cada vegada més potent dels temporals, encoratjada pel canvi climàtic. Afirmen que l'acumulació d'anys de desinversió i la falta de manteniment han contribuït a enquistar una situació que ara el sindicat de maquinistes, aprofitant les circumstàncies del sinistre de Gelida, pretén que es reverteixi.

La principal raó que esgrimeixen els maquinistes al posar en dubte la xarxa de Rodalies de Catalunya és, en definitiva, la falta de seguretat. Aquest va ser, almenys públicament, el motiu pel qual el sindicat SEMAF es va negar a pujar als trens dimecres: el col·lectiu, després de l'accident mortal de Gelida, sentia que alguns trams de la infraestructura posaven en risc la seva vida i la dels passatgers.

A partir d'aquesta queixa, va començar una dura negociació a quatre bandes entre el sindicat, Renfe, Adif i el Govern. Tant l'administrador d'infraestructures ferroviàries com Renfe i l'Executiu asseguraven que les vies fèrries eren fiables. No obstant, es va oferir als maquinistes la possibilitat de participar en una nova revisió que va desembocar en la d'aquests 23 punts que s'havien de revisar.

Reticències dels maquinistes

Malgrat que aquesta proposta havia servit suposadament per desbloquejar la situació, les reticències dels maquinistes van agafar força una altra vegada quan es van produir nous desprendiments a prop de les vies. Llavors, dissabte, el Govern va optar per demanar a Renfe que suspengués el servei. «Com a titulars del servei, demanem que se suspengui fins que els operadors ferroviaris, Adif i Renfe, puguin garantir la seguretat», afirmava llavors el conseller de la Presidència, Albert Dalmau.

D'aquesta manera, tot i que s'havien repetit per segona vegada les marxes blanques de trens per inspeccionar la infraestructura, el Govern admetia que a la xarxa sí que hi havia punts de risc. A més, s'ha de tenir en compte que els maquinistes estaran molt atents a qualsevol altre desperfecte que es detecti durant aquests dies perquè l'administrador de la infraestructura l'inclouï en la llista de tasques pendents. ■

Mar Duran