

VIURE



GENT

L'actriu Ana Garcés parla de la importància d'anar al psicòleg

La línia R3 és la més malmesa de Rodalies després de cinc mesos de crisi

El tram entre Vic i Puigcerdà és l'únic que manté talls per obres urgents

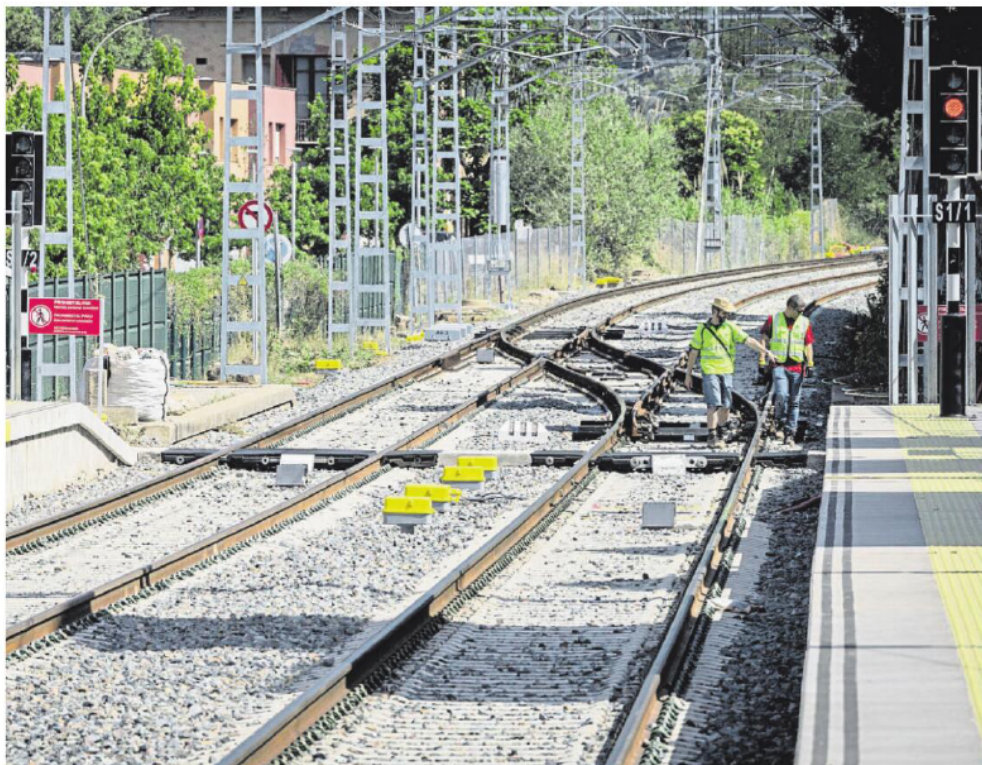
DAVID GUERRERO
Barcelona

Rodalies no té més viatgers que a començaments d'any i encara no circulen tots els trens, però els responsables d'aquests serveis poden presumir que la infraestructura s'ha revisat com mai. Després de l'accident de Gelida, que va segar la vida a un maquinista en pràctiques fa tot just cinc mesos, s'ha dut a terme una intensa campanya d'inspeccions en tota la xarxa.

La revisió ha destapat totes les vergonyes de Rodalies i s'ha traduït en un volum d'actuacions de manteniment en talussos, en túnels i en altres àmbits crítics de la infraestructura que no s'haurien vist de cap altra manera, si els maquinistes no haguessin dit prou després que perdessin un company. Amb una inversió associada de 167 milions en obres d'emergència, el gruix de les línies ha anat recuperant la circulació de manera més o menys fiable. L'R3, en canvi, és la que continua estant més malmesa, amb gran part del traçat encara fora de joc.

Els trens només circulen entre la Garriga i Vic i entre Torelló i Ribes de Freser. On hi ha servei, en uns quants moments del dia els passatgers es compten amb els dits d'una mà, atès que els usuaris s'han passat massivament als busos substituïts, molt més fiables. De Ribes de Freser cap al nord s'hi ha hagut de tallar completament el trànsit a causa dels problemes greus que s'han detectat als túnels, cosa que ha obligat a fer-hi obres d'emergència. Entre Vic i Torelló, s'hi ha interromput la circulació perquè també es pugui actuar d'urgència en un pont que hi ha al traçat, amb la previsió de recuperar el tram a partir de dilluns.

El tall al tram de més al sud de la línia, de la Garriga a Barcelona, està fora de joc per treballs planificats: les obres de desdoblament de la línia entre Mollet i la Garriga, que van començar la tardor de l'any passat. Havien de reobrir parcialment al juny des de Mollet fins a Montcada, però la caiguda d'un mur de la cimetara que hi ha al costat de l'estació de Montcada Bifurcació obliga a reconstruir el tram afectat per l'esfondrament i la resta de la paret, de manera que el tall durarà fins que s'acabin totes les obres a comen-



Operaris revisant les obres que es duen a terme a l'estació de la Garriga

Detinguts els grafiters de l'R-Aeroport

■ El primer dels trens llançadora a l'aeroport de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) va ser vandalitzat només dos dies després que sortís de la fàbrica al març. Tres mesos després, la unitat especialitzada en transport públic dels Mossos ha detingut tres persones i n'ha denunciat una altra com a presumptes autors d'un delicte de danys per grafitis al nou comboi. Tots són multireincidentes amb un historial d'atacs al transport públic, conscients del valor que té al món ser els primers a

deixar la seva firma sobre un nou model de tren. En aquest cas, van aprofitar que el comboi estava estacionat a fora dels tallers de Renfe a Mataró per atacar-lo. Els grafiters es van rabejar traient els vinils protectors que hi havia instal·lat l'empresa fabricant i, fins i tot, van guixar el frontal, cosa que va obligar a aturar les proves els dies següents perquè no es podia circular. El valor econòmic dels danys causats pels vándals en aquesta acció es calculen per damunt dels 100.000 euros.

çaments de l'any que ve. De rebot, l'R7 continuarà sense funcionar en aquest mateix termini, cosa que també complicarà la mobilitat durant el pròxim curs als estudiants de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).

Les 216 limitacions temporals de velocitat que hi havia a finals de gener s'han reduït a 138

Deixant al marge la problemàtica R3, el secretari d'Estat de Transports, José Antonio Santano, fa un balanç general positiu de la situació després que toqués fons fa cinc mesos. "La xarxa ha experimentat una millora sostin-

guda en seguretat, en fiabilitat i en capacitat de servei", celebra Santano, satisfet perquè s'han aconseguit "reduir de manera significativa les incidències".

Per Santano, la previsió és "continuar avançant en la normalització progressiva del servei durant el 2026". Això cal que es tradueixi en la reobertura del tram del nord de l'R3 –que encara no té data– i en la supressió del gran nombre de limitacions temporals de velocitat que hi ha de cap a cap de la geografia ferroviària. Si s'hi veu el got mig ple, de les 216 limitacions que hi va arribar a haver a finals de gener, s'ha passat a 138 limitacions, amb una tendència descendent que va acompanyada, al seu torn, de la recuperació progressiva del servei.

Continua a la pàgina següent

Les obres d'emergència se centren en talussos i túnels

Ve de la pàgina anterior

Si es veu el got mig buit, encara són una quarantena de punts negres més que els 95 marcats abans de l'accident de Gelida. Fonts del ministeri parlen d'un acabament total dels treballs que podria ser el 2027. Fins ara, els entorns de les vies han estat un focus d'actuació prioritària per als més de 400 treballadors desplegats per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif). Les actuacions principals han estat assegurar talussos que estaven en mal estat i desbrossar

de vegetació les parts laterals de la infraestructura. S'han tallat més de 13.000 arbres per evitar caigudes, i, tot i això, fa dues setmanes un tren de l'R3 va xocar contra un arbre que havia caigut sobre les vies a prop de Ripoll.

Els túnels han estat un altre punt d'actuació estratègic. La presa de consciència de les administracions per la greu situació va accelerar els treballs d'emergència al túnel del Garraf. Es van convertir en un símbol de la degradació amb estructures apuntalades i pilars suspesos en l'aire al costat del mar. Després de tres

mesos d'obres amb el pas dels trens regionals tallat, els trens van tornar a passar la setmana passada per uns túnels que mostren una imatge modernitzada.

També el túnel de Rubí va evidenciar la fragilitat del tràfic de mercaderies en ferrocarril, ja que el port de Barcelona va quedar completament desconnectat de la resta d'Europa quan es va haver de tallar la circulació en aquest punt per problemes estructurals. Ara ja només s'hi treballa de nit, i la resta del dia hi passen els trens, tant els de mercaderies com els de l'R8, una de

les últimes línies que ha tornat a circular. Ha tornat a circular fins i tot després de les línies regionals del sud de Catalunya que van de Tarragona a Lleida i que han estat tallades uns quants mesos per la gran quantitat de limitacions de velocitat implantades. En aquesta zona només hi queda fora de joc ara l'R13 entre la Plana Picamoixons i Sant Vicenç de Calders, que estarà tallada fins al 6 de juliol.

La tornada gradual dels trens ha anat acompanyada de la tornada dels viatgers, que han anat recuperant la confiança -pro-

bablement perquè no tenen més remei- a mesura que avançava l'any. La gratuïtat del servei decretada al gener hi va ajudar. I precisament el final de la gratuïtat, a començaments de maig, ha frenat la recuperació i ha tornat a fer caure lleugerament el passatge.

Al maig es van registrar unes 300.000 validacions cada dia, unes 20.000 menys que al juny, quan es va tocar sostre després d'anar creixent des dels 220.000 desplaçaments al gener. Tot i que les administracions sempre parlen d'uns 400.000 passatgers cada dia, el cas és que Rodalies fa anys que està per sota d'aquestes xifres i que els busos interurbans ja mouen més persones que els trens de Renfe.

Amb el Ministeri de Transport, Renfe, Adif i la Generalitat abocats a arreglar el desgavell, l'empresa mixta Rodalies de Catalunya ha passat a un segon pla.

El Ministeri de Transport dona per recuperat el 96% del servei ferroviari a Catalunya

- Línies amb el servei interromput
- ▬ Serveis alternatius de bus
- Servei de tren llançadora i/o serveis complementaris per carretera mitjançant bus



FONT: Rodalies

LA VANGUARDIA

El final de la gratuïtat al maig ha frenat la recuperació de passatgers, que anava sent progressiva

La gestió de la crisi ha deixat oblidats en un segon pla els avenços de l'empresa mixta de Rodalies

Uns dies abans de l'accident es va constituir l'empresa formada per Renfe i la Generalitat, i es va nomenar Oscar Playà conseller delegat d'aquesta empresa. Des d'aleshores Playà ha acabat assumint tasques executives a l'operadora pública, però no s'ha fet cap pas ferm en el traspàs de les competències a l'empresa mixta, que es presentava com a part de la solució i en realitat ha passat a un segon pla.

També s'ha enquistat la relació amb les plataformes d'usuaris, amb les quals es van comprometre a mantenir un canal de comunicació constant. Aquesta setmana han esclatat per la falta d'avenços i han qualificat les trobades d'inefícaces.