

MOBILITAT

Passatgers afectats pel caos amb els trens ahir a l'estació de Rodalies de Plaça Catalunya. FRANCESC MELCION



L'Estat veu "greu" que la meitat dels actes vandàlics en trens passin a Catalunya

Adif denunciarà els fets per aclarir si és un sabotatge i el ministeri qüestiona els Mossos

NÚRIA RIUS MONTANER /
SÍLVIA MARIMON MOLAS
MADRID

La principal hipòtesi dels Mossos d'Esquadra rere el caos al servei de Rodalies de Catalunya, que diumenge va quedar pràcticament inoperatiu –en plena jornada electoral els trens no podien entrar ni sortir de Barcelona–, és que algú va accedir de matinada a l'estació de Montcada Bifurcació (Vallès Occidental) i va robar 40 metres de cables de coure. La sostracció va deixar inutilitzables els sistemes de senyalització, comunicació i seguretat ferroviària i va causar un incendi que es va estendre i va avariar de manera generalitzada i greu la xarxa. Ahir, el ministre de Transports, Oscar Puente, va qualificar aquests fets de "lamentables" i "gravíssims" i va assegurar que la xarxa ferroviària de Catalunya "fa massa temps" que pateix unes dades "tremendament negatives" i "anormalment altes" d'incidències per actes vandàlics. A més, va anunciar que Adif –propietària

de la majoria de les vies i del material ferroviari– presentarà una denúncia al jutjat corresponent perquè s'clareixin els fets.

Puente va anunciar que reparar l'avaria costarà 15 milions d'euros i la previsió és que el servei no es torni a normalitzar fins d'aquí dos mesos, com ja va avançar diumenge el Govern. La qüestió és que, a diferència dels Mossos, que des del primer moment van descartar la idea d'un mer sabotatge com a causa de la incidència, des del ministeri de Transports no es descarta: "Jo no afirmo que hagi estat un sabotatge, però no ho puc descartar. Ahir els Mossos ja tenien una conclusió, descartaven el sabotatge, però nosaltres no podem descartar-ho ni afirmar-ho", va dir Puente.

El ministre de Transports fins i tot va detallar que, pel volum de cable que s'ha robat, se'n podrien obtenir entre uns "200 i 400 euros tirant alt", amb la qual cosa fins i tot va rebaixar la idea d'una motivació econòmica. "És un tall [de cable] menyspreable si es persegueix la venda [...]. Qui va anar a robar ho va

Resposta
El Govern assegura que el problema és d'Adif per no prendre mesures

fer jugant-s'hi la vida, en un lloc amb unes dificultats d'accés extraordinàries, i les conseqüències parlen per si soles", va afirmar.

En una compareixença des de la seu del ministeri, el socialista va concretar que, en els últims cinc anys, de les 11.151 incidències amb afectacions a la circulació de combois no atribuïbles a Renfe o Adif a tot l'Estat, més de la meitat (5.800) han passat a Catalunya. D'aquestes, un terç (3.621) s'han donat a Barcelona, cosa que significa que la capital catalana té 2,8 vegades més problemes amb les línies convencionals i de rodalia que Madrid (1.274), malgrat que aquesta última té una xarxa més gran i amb més usuaris. En tercera posició se situa Tarragona (1.116) i en quarta Girona (947). És a dir, dels quatre primers llocs, tres són catalans. Puente va subratllar que les xifres catalanes no tenen comparació amb les de cap altra comunitat, amb tres actes vandàlics al dia de mitjana. "Això no se soluciona amb el traspàs de competències", va afirmar.

Després de reunir el comitè de crisi, el secretari de Mobilitat i Infraestructures català, Marc Sanglas, va qualificar de "teoria conspiranoica" la hipòtesi oberta pel ministre Puente al voltant del sabotatge i va assegurar que el problema era la manca d'inversió a Rodalies. A més, sobre les dades d'incidències presentades pel govern espanyol, la Generalitat nega que totes es tractin d'actes vandàlics: defensen que, del total d'incidències, un terç són degudes a problemes en els trens; un terç a incidències en la mateixa xarxa i, el terç restant, a actes vandàlics. "El tema del manteniment de les vies ens evitaria molts incidents", va dir Sanglas.

Per la seva banda, el ministre va assegurar que, davant aquests actes vandàlics, ni el govern estatal ni Adif ni Renfe tenen "cap mena de responsabilitat" en els fets. "Qui té les competències és la policia", va insistir el ministre, que qüestiona directament els Mossos. "No entro a valorar si estan fent bé la seva feina o no, entenc que l'estan fent tan bé com poden. Però si dic que la po-

licia catalana no té responsabilitat en la qüestió, Renfe i Adif encara menys", va insistir.

Els retrets a la policia van ser una constant ahir. Al matí, el director de Rodalies, Antonio Carmona, va demanar als Mossos que posin fi a la "plaga" dels robatoris de coure. "Nosaltres només podem oferir una vigilància complementària, la responsabilitat de la seguretat és dels Mossos", va afirmar.

Facilitats als lladres

Per al·lusions, el director dels Mossos d'Esquadra, Pere Ferrer, va defensar que el primer responsable de la seguretat de la infraestructura ferroviària és Adif, perquè n'és la propietària. Tot i això, la policia ja ha passat al nivell 2 de patrullatge al voltant d'infraestructures que tenen metall atès l'augment de robatoris de coure. Fonts policials assenyalen a l'ARA que una gran part de la seva tasca se centra a controlar punts de venda de coure legals on tenen prohibit comprar material que tingui distintius com el d'Adif o Telefónica. Però aquest marcatge és al plàstic que recobreix el coure i el solen treure abans de vendre'l, informa **Cesc Maideu**.

En aquest sentit, Ferrer va explicar que els Mossos col·laboren amb companyies d'aigua o de telefonia per garantir la seguretat i va assegurar que també té la "mà estesa" per col·laborar amb Adif i Renfe. Tanmateix, va insistir que el primer responsable és el titular de la xarxa: "Si un no té la infraestructura protegida, pot posar més facilitats als lladres". Ferrer també va defensar que la "desinversió" a Rodalies és el que ha generat que el robatori de diumenge hagi causat aquesta gran afectació, mentre que en altres llocs hauria estat "més anecdòtic".

En aquest sentit, va assenyalar que els robatoris de coure a les instal·lacions de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) no causen tantes incidències com a Rodalies: segons dades policials, a les quals ha tingut accés l'ARA, entre el gener del 2023 i el febrer del 2024 Adif va denunciar un total de 290 incidents a les seves instal·lacions, més de la meitat (163) per sostracció de material de coure, però només 13 a FGC.

Fonts dels Mossos d'Esquadra vinculen directament aquestes dades preocupants de robatoris de coure a les instal·lacions de Rodalies amb un mal manteniment i una falta de mesures de seguretat en les infraestructures fèrries de Renfe i Adif. Comparen, per exemple, que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya té més ben blindats els punts crítics. També el secretari de Mobilitat i Infraestructures va comparar el servei i les incidències de FGC i de Rodalies i va destacar que Rodalies "no té cap sistema de protecció ni de vigilància" a les vies per evitar robatoris. I sobre la propagació de la sobrecàrrega des de Montcada fins als túnels de Barcelona, Sanglas va recriminar a Renfe que no estableixi mètodes d'aïllament per trams perquè, en cas que hi hagi una avaria, no es contaminin tota la xarxa. —

La R1 es recupera, però continuen les afectacions en quatre línies més

Els usuaris de la R3 hauran de fer part del trajecte amb autobús i metro

VÍCTOR SANZ GUERRERO
BARCELONA

A partir d'avui, Renfe modificarà el pla especial de mobilitat engegat arran de la incidència a Rodalies que afecta des de diumenge les entrades i sortides de trens a Barcelona. Tot i que les línies R1 i RG1 recuperen el servei habitual i els combois faran el recorregut complet fins a l'Hospitalet de Llobregat, encara hi haurà afectacions importants. Pel que fa a la R3, els combois funcionaran entre Puigcerdà i Montcada Ripollet amb una freqüència de dos trens per hora i sentit. A Montcada Ripollet, els usuaris que han d'entrar a Barcelona podran continuar el trajecte amb autobús fins a Fabra i Puig i, a partir d'allà, serà la L1 del metro la que substituirà el servei de tren, perquè arriba fins a l'Hospitalet.

En el cas de la R4, la novetat és que els trens que vinguin de Manresa podran creuar els túnels de Barcelona fins a l'Hospitalet, si bé es mantindrà la freqüència reduïda al

Les línies de Rodalies afectades

R3 (L'Hospitalet de Llobregat – Puigcerdà)

- Servei ferroviari entre Puigcerdà i Montcada Ripollet
- Dos trens per hora i sentit
- Des de Montcada Ripollet, servei alternatiu per carretera fins a Fabra i Puig, on els viatgers poden continuar en línia 1 de Metro
- Els viatgers també poden utilitzar estacions d'altres línies en poblacions coincidents

R4 (Sant Vicenç de Calders – Manresa)

- Dos trens per hora i sentit entre l'Hospitalet i Manresa
- Quatre trens per hora i sentit entre l'Hospitalet de Llobregat i Sant Vicenç de Calders

R7 (Barcelona – Fabra i Puig – Cerdanyola Universitat)

- Fins a Cerdanyola amb R4 i amb autobusos des de Cerdanyola a UAB
- Els viatgers també disposen d'alternativa Bus Express 3

R12 (L'Hospitalet – Lleida)

- Manresa – Calaf: servei alternatiu per carretera
- Calaf – Lleida: servei ferroviari

33%; és a dir, circularan dos trens per hora. En la direcció contrària, els trens que arriben a la capital des de Sant Vicenç de Calders s'aturaran a l'Hospitalet i, en aquest tram, la freqüència de circulació serà la usual: quatre trens per cada hora i sentit.

Hi haurà dues línies més amb un servei d'autobús alternatiu. D'una banda, la R7 no funcionarà i els viatgers hauran de fer el trajecte amb la R4 fins a Cerdanyola, on un autobús els portarà fins a la UAB, o bé fer servir el Bus Express 3, que va de Barcelona a la UAB. D'una altra, la R12 funcionarà amb normalitat entre Lleida i Calaf, si bé els passatgers hauran de passar al transport per carretera fins a Manresa.

Resignació el primer dia

Ahir, primer dia laborable des de la incidència a la xarxa de Rodalies que va bloquejar els accessos i les sortides a Barcelona, els trens de la R3, la R7 i la R1 van funcionar amb el pla alternatiu previst, però la R4 va patir més problemes. Inicialment, els trens havien d'arribar a l'estació de Fabra i Puig, però a primera hora del matí només arribaven a Cerdanyola, cosa que va generar indignació i descontent entre els passatgers. Finalment, cap a les 9.30 hores es van resoldre algunes incidències i el tren ja feia el recorregut complet.

Tot i el reforç d'autobusos i de metros –TMB va reforçar el servei i es va assolir una xifra "històrica" de metros que circulaven alhora (167), ningú es va estalviar les llargues cues i en molts casos els desplaçaments van durar una eternitat. "A les vuit del matí l'estació de Fabra i Puig estava tancada i era impossible pujar a cap autobús, les cues eren llarguíssimes", assegurava la Maria José, veïna de Sant Andreu.

També hi va haver passatgers que es van trobar que no se'ls oferia cap alternativa al tren per arribar a Barcelona des de la seva destinació. La Lourdes ja era a l'estació d'autobusos de Barberà del Vallès a les set de matí per poder arribar a la feina a Barcelona, però a les vuit encara no havia pogut pujar a cap autobús. Una situació semblant va viure el Pau José María, que viu a les Franqueses del Vallès i treballa al Poblenou. Normalment, hi va amb tren i es va haver de desplaçar amb els autobusos de Sagalés. "A l'autobús no hi cabia ni una agulla, hi havia molta gent dreta i hem sortit amb vint minuts de retard. A Fabra i Puig he hagut de deixar passar un metro, perquè era impossible entrar-hi", explicava. —



Una cinta barrant el pas en una estació de Rodalies per evitar que els passatgers hi entrin. FRANCESC MELCION