

La paralització a rodalies tensa metro i busos



X.M - BARCELONA

El metro i els busos metropolitans així com els FGC són l'alternativa que diumenge a la tarda oferien TMB, l'AMB i la Generalitat a la paralització anunciada per ahir de part dels serveis de rodalies després d'un nou desastre a la xarxa ferroviària que Renfe atribueix exclusiva-

ment al robatori de cable. Els danys pel robatori de cable de diumenge a l'estació de Montcada Bifurcació, un punt neuràlgic de la xarxa a Barcelona, van afectar totes les línies que passen per aquesta instal·lació: l'R3, l'R4 nord i l'R4 sud. Posteriorment, segons Renfe, per la sobrecàrrega elèctrica de la xarxa causada pels desperfectes a Montcada es van produir dos incendis als túnels de Barcelona que van impedir que l'R1 passés per l'estació central de plaça de Catalunya.

A més d'agafar molts usuaris per sorpresa ahir al matí, la gran afluència de passatgers en estacions del metro com ara Badalona o als autobusos metropolitans va col·lapsar aquests serveis alternatius en alguns moments del dia. L'R1 del Maresme, una de les línies totalment afectades, obligava els usuaris de la comarca a baixar a Badalona i continuar el trajecte fins a Barcelona amb el metro. En l'hora punta del matí, l'estació s'havia saturat de passatgers. Renfe, però, confia que avui els trens de l'R1 ja puguin entrar a Barcelona des de Molins de Rei.

Ahir també es va incrementar molt l'afluència d'usuaris a les estacions de metro de l'Hospitalet de Llobregat i Fabra i Puig. Segons Efe, el servei de bus exprés entre Barcelona i Mataró va incrementar el passatge fins a omplir combois, de manera que alguns serveis ja no s'aturaven a totes les parades. I és que les estacions de Plaça de Catalunya i Arc de Triomf de Barcelona, centrals en la xarxa de rodalies, continuaven ahir sense servei.

Els trens de l'R4 Nord entre Manresa i Fabra i Puig havien de funcionar en un 33% en hora punta i en un 50% la resta del dia segons les previsions del pla alternatiu de Renfe. A l'R4

Sud els trens s'aturaven a l'Hospitalet de Llobregat –quatre per sentit–, on enllaçaven amb el metro, i no es preveïen afectacions a l'R2, l'R8, l'R11 i regionals cap al sud.

A l'R3 hi havia servei entre Puigcerdà i Montcada Ripollet amb dos trens per hora i sentit. Des de l'estació de Montcada Ripollet hi havia busos alternatius de Renfe fins a Sagrera Meridiana, on els viatgers havien de continuar en metro cap al centre de Barcelona. Hi havia circulació de trens fins a Cerdanyola del Vallès en l'R7 en un trajecte que, a partir d'aquesta població, havia de continuar cap a Barcelona també amb busos alternatius.

TMB va avançar a les sis de la matinada la franja de servei d'hora punta i va anunciar fins a 167 trens que hi circularien en aquesta franja, el màxim possible, apuntaven. Eren dos trens més de l'habitual en hora punta, i quinze més durant la resta del dia. FGC reforçava les línies del Vallès i Llobregat-Anoia per l'augment de demanda previst a les estacions de Sabadell, Terrassa i Martorell.

El director de Renfe Rodalies, Antonio Carmona, advertia en declaracions a TV3 que la recuperació de la normalitat a les línies R3 i R4 “anirà per llarg”. El ministre Óscar Puente va detallar a la tarda que per a la recuperació total caldran dos mesos. Puente va assegurar que el cost de reparar els desperfectes pujarien uns 15 milions d'euros. En la mateixa cita per exposar detalls del succés, el ministre va avançar que avui Renfe presentarà denúncia dels fets, i va qüestionar la vigilància sobre les infraestructures i la poca persecució dels robaris de coure que en fan els Mossos d'Esquadra. Va recordar que de les 11.151 incidències “no atribuïbles a Renfe o Adif a la

xarxa ferroviària estatal, més de la meitat són a Catalunya, i un terç de les quals, a l'àmbit metropolità". "No entro a valorar si els Mossos estan fent bé la seva feina o no, entenc que ho estan fent tan bé com poden. Però sí que dic que si la policia catalana no té responsabilitat sobre l'assumpte, Renfe i Adif, encara menys." El ministre no va atrevir-se a definir l'actuació com un sabotatge, però va voler remarcar que el valor del material robat, 40 metres de cable de coure, és "menyspreable si el que es pretén és la venda", i sobretot, pel risc que comporta la seva sostracció.

Renfe també s'espolsava en els Mossos la responsabilitat d'evitar el robatori de coure a les línies de rodalies que ha provocat aquest episodi i que és la causa de part de les incidències que afecten la xarxa habitualment. El nou director de Rodalies Catalunya, Antonio Carmona, recordava que els responsables de seguretat ciutadana són els Mossos, i demanava al cos de posar fi a la "xacra" dels robatoris de cable de coure de les instal·lacions. Aquest any hi ha hagut incidències a rodalies per 46 robatoris de coure.

El director del cos policial de la Generalitat, Pere Ferrer, va respondre a Renfe que el principal responsable de la seguretat de la xarxa ferroviària és l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries estatal, Adif, perquè és el titular i propietari de la xarxa. Ferrer hi va afegir que els Mossos poden "col·laborar" però no els correspon vetllar per la seguretat de la xarxa: "Si un no té la infraestructura protegida, pot posar més facilitats al lladre." Ferrer també assegurava que, en una altra infraestructura ferroviària, el robatori de coure de diumenge no hauria provocat la gran afectació que ha tingut a rodalies, una

xarxa que ha patit “desinversió”, conclouïa. Pel que fa al mòbil del robatori, Ferrer avançava que no hi ha indicis d’un sabotatge intencionat, sinó que sembla que es tracta d’un “robatori de cable” més.

LES XIFRES

492

**identificats
els primers deu mesos
del 2003 per robatoris
de metall, 306 dels quals
van ser denunciats.**

186

**detinguts
per robatori de cable es
van registrar fins a
finals d’octubre. El 2022
van ser 199 els
detinguts.**