

INFRAESTRUCTURES

NATÀLIA VILA
BARCELONA

R3, el desdoblament que mai arriba

L'adjudicació de les obres i la possible candidatura als Jocs d'Hivern revifem aquesta reivindicació històrica

El 1980 ja n'informaven diaris com *La Vanguardia* i *l'Avui*: "Projecte de millora a la línia fèrria entre Barcelona i Puigcerdà. Entre els objectius hi ha el desdoblament de la via", titulaven. La R3, la línia que va de Barcelona a Puigcerdà i la Catalunya Nord, passant per Vic, centrava moltes mirades, perquè un any abans una vintena de persones havien mort en un xoc frontal entre dos trens.

Quaranta-dos anys després, el desdoblament encara està pendent i els trens continuen circulant per una única via, pràcticament igual que en el traçat del disseny original. Això limita les freqüències de pas (un tren cada 30 minuts) i genera molts problemes davant de qualsevol incidència tècnica. Segons els experts del sector ferroviari i els usuaris, es tracta de la línia que ofereix el pitjor servei de Rodalies. És la gran oblidada.

Ara hi ha dos factors que han fet que la R3 torni a copar titulars. D'una banda, l'eventual candidatura als Jocs d'Hivern del 2030 Barcelona-Pirineus, que podria ser un revulsiu per a aquesta infraestructura perquè és la que connecta la capital catalana amb les muntanyes. De l'altra, el fet que Adif anunciés a finals de gener que ja ha adjudicat les obres per desdoblament el primer tram d'aquesta via, entre Parets del Vallès i la Garriga, per 55,6 milions. Tot indica que, ara sí, comencen les tasques per afegir-hi més vies.

Inconvenients

El fet que només hi hagi un carril limita les freqüències i genera molts retards

A hores d'ara, però, les "pluges de milions" ja no impressionen els usuaris, que recullen l'anunci amb escepticisme. I encara menys les plataformes en defensa dels passatgers. "Es promet i es planifica molt, es fan grans plans i després no s'executen mai", lamenta Marc Janeras, portaveu de la plataforma *Perquè no ens fotin el tren*. Janeras es queixa que els incompliments no són només amb el desdoblament: "Aquest és el titular vistós, però també hi ha una manca reiterada d'inversió en alimentació elèctrica, perquè almenys l'única catenària que tenim no falli tant. Si com a mínim haguessin fet un bon manteniment de les subestacions, hauríem arribat al 2022 amb un millor servei", argumenta.

Aquest grup d'usuaris remarca que el desdoblament no és "una qüestió d'il·lusió", sinó una necessitat bàsica per al territori: "Cal més fiabilitat i millors freqüències perquè hi ha demanda, i això porta implícit més inversions per fer més vies". L'escepticisme no és casual. El projecte es va definir als anys 90, però fins al 2008 no es va planificar. Es preveia un desdoblament total, des de Barcelona fins a Vic, però en



aquell moment les dificultats tècniques i econòmiques ja van obligar a repensar-ho tot i fer-ho per fases. Més endavant, entre el 2015 i el 2016, el govern espanyol va assegurar que tiraria endavant les obres. Per fer-ho, la Generalitat (titular del servei de Rodalies, que està gestionat per Renfe) va acceptar que el desdoblament fos per trams, una operativa que els experts del sector assenyalen com a poc convencional.

"S'hi va accedir per una qüestió de practicitat, per salvar alguns problemes tècnics i perquè les obres poguessin començar immediatament. Però hem perdut sis anys, perquè tot continua igual", admet l'actual secretari general de Polítiques Digitals i Territori, Ricard Font, que assegura que entén "la incredulitat" dels usuaris. "Les poques accions que es van fer [per part d'Adif], com ara els estudis

Un tren de la R3 de Rodalies, en una imatge d'arxiu.

PERE TORDERA

Cronologia d'un calendari inacabat

- **1980**
Després d'un accident mortal el 1979, el govern espanyol fa la primera promesa de desdoblament.
- **2008**
Acaba la redacció del pla per trams, que desencalla el projecte.
- **2015**
Primeres licitacions.
- **2022**
S'adjudiquen les obres per fer el primer tram.
- **Sense data**
Les obres de Vic-Centelles no es preveuen abans del 2025 i la resta de trams encara no tenen data.

d'impacte ambiental, es van dilatar tant en el temps que van caducar", posa d'exemple Janeras.

Ara el fet que una possible candidatura per als Jocs Olímpics d'Hivern serveixi com a accelerador indigna la plataforma d'usuaris. "La sensació és d'abandonament i pràcticament de burla, és molt frustrant", reconeix Janeras, que afegeix: "Que es plantegin ara justificar el desdoblament per quinze dies de Jocs, i no per la gent que viu al territori, encara decep més. És un despropòsit", afegeix. En aquest sentit, el Govern manté que les obres s'han de fer "tant sí com no". "Si un gran esdeveniment com aquest permet accelerar-ho tot, doncs benvingut serà", matisa Font.

Decepció

"Que es plantegin ara justificar el desdoblament per 15 dies de Jocs és un despropòsit"

Malgrat l'escepticisme, l'adjudicació recent de les obres de desdoblament, encara que siguin parcials i només en un tram de 17 quilòmetres, ha tornat a unir el territori per reclamar amb més força aquesta reivindicació històrica. "Ara veiem més consens. S'hi han posicionat a favor diversos organismes com la Cambra de Comerç i el Síndic de Greuges, i s'ha creat la Taula per la Mobilitat d'Osona", explica Janeras, que creu que la conscienciació social en la qüestió del canvi climàtic ha ajudat a fer passos en favor del tren.

L'afectació de les obres

Fer obres, però, "comportarà una part de sacrifici", recorda Font. Tot i que es pretén començar pel tram "tècnicament més fàcil", canviar la infraestructura suposarà restriccions del servei: les obres obligaran a tallar durant dos estius seguits la R3, fins al 2025. Això se suma al fet que per les obres de millora de les estacions l'estiu passat ja es van suprimir sis trens. Després vindrà el desdoblament de la via entre Vic i Centelles (que no es preveu iniciar abans del 2026), i encara quedaran dues fases més per culminar el projecte sencer que ni tan sols tenen calendari: desdoblament del tram entre Montcada i Parets (una zona molt més densa pel que fa a població) i el tram entre la Garriga i Centelles (el més complicat per qüestions geogràfiques).

Amb aquest escenari, la plataforma d'usuaris de la R3 reclama que les obres siguin encadenades i que les intervencions siguin "quirúrgiques". "El que no pot ser és que facin un tram i després hàgim de tornar a batallar-ho tot. Volem que quan acabin unes obres comencin les següents -aclareix Janeras-. Entenem que hi haurà perjudicis, però demanem que s'ho estudiïn tot molt bé perquè el servei es penalitzi el mínim possible", continua.

El calendari no els dona marge per a gaires alegries, però els usuaris s'ho prenen amb resignació. Al cap i a la fi, si comencen les obres s'hauran complert, com a mínim, els titulars del 1980. ■