

L'R3, símbol del caos de Rodalies



L'estació de Manlleu ha estat abandonada durant molt de temps per Adif. ACN.

“Ara tot són lamentacions i presses per reparar els punts crítics que cal arreglar amb urgència

JORDI MOLET

Sembla una broma que ara es descobreixi que fa dècades que no s'inverteix en el manteniment ni en la millora del servei de Rodalies. No calia ser enginyer per adonar-se que la xarxa estava en mal estat i que els trens que hi circulen estan passats de quilòmetres i d'anys. Als usuaris de l'R3 –la línia que connecta Barcelona amb Puigcerdà, passant per Granollers, Vic i Ripoll– no els ve de nou. Al llarg dels anys hi han vist de tot: desprendiments de roques a la via, incendis a la catenària, trens avariats a mig trajecte i, sobretot, impuntualitat. L'R3 és l'única línia de Rodalies d'una sola via; és a dir, els trens no poden circular

simultàniament en les dues direccions, sinó que s'han de creuar a les estacions.

El pla de Rodalies 2007-2015 preveia una inversió de 4.000 milions d'euros per fer millores importants a tota la xarxa i fixava com a actuació prioritària el desdoblament de l'R3 en el tram de Barcelona a Vic. Tot i les promeses del govern de José Luis Rodríguez Zapatero, bona part del pla no es va desenvolupar a causa de les retallades i restriccions pressupostàries posteriors a la crisi del 2008, de la prioritització d'altres projectes estatals –especialment l'AVE–, del traspàs de competències de Rodalies a la Generalitat sense el finançament associat i de la complexitat administrativa. Tot plegat va ser fum, i es va acabar de confirmar amb el govern del PP de Mariano Rajoy, que va prometre una “pluja de milions”: aproximadament 4.200 milions d'euros en infraestructures fins al 2020. Però també en aquella ocasió tot va quedar en fum per entretenir el personal.

Precisament durant aquest període, el 2012, quan en teoria s'havien d'executar tantes millores, es va produir un incendi a l'estació de Vic que va destruir la cafeteria i el vestíbul. Les obres per rehabilitar i reconstruir l'espai –incloent-hi la cafeteria i altres instal·lacions, com ara la sala d'espera– van trigar dos anys. Adif va necessitar aquest temps per negociar amb la companyia asseguradora, tancar l'expedient tècnic i treure l'obra a concurs. S'imaginem cap negoci que trigui més de dos anys a refer la cafeteria i la sala d'espera, dos serveis imprescindibles per atendre bé els seus clients? No? Doncs Adif va considerar que els terminis eren raonables, segurament perquè els seus responsables no s'hi jugaven els seus diners i, alhora, sabien que gestionaven un monopoli.

Però el maltractament cap a aquesta línia no es va acabar amb el manteniment miserable que s'hi feia. El 2013, durant el primer govern de Rajoy, Adif es proposava eliminar estacions del recorregut. Algunes van quedar mig abandonades, com la de Manlleu, on als vespres feia basarda arribar-hi: sense personal, amb el bar tancat i només una màquina expendedora. A Torelló també van intentar suprimir la taquilla d'informació i venda de bitllets, i molts usuaris van interpretar que això podia ser l'inici del tancament de l'estació. Adif, però, no ho va aconseguir perquè, arran d'aquests fets, va sorgir la plataforma Perquè No ens Fotin el Tren, que va evitar el tancament de l'estació de Torelló i que posteriorment ha ampliat el seu camp d'acció a la defensa general de l'R3, exigint millores de servei, tarifes integrades, més freqüències i una infraestructura millor. És cert que el govern de Pedro Sánchez ha iniciat el desdoblament del tram entre Parets i la Garriga, però encara no se sap quan es podran executar els altres trams fins a Vic.

Ara tot són lamentacions i presses per reparar els punts crítics que cal arreglar amb urgència, i resulta que gairebé una tercera part es troben a l'R3, símbol del caos de Rodalies.

Tantes promeses incomplertes, tant mirar cap a una altra banda quan hi havia problemes, no podia tenir cap altre desenllaç que el col·lapse que hem viscut aquests dies. Tot plegat era la crònica d'una mort anunciada, perquè semblava que les administracions responsables no hi paraven prou atenció, com si no fos cosa seva.