

Els busos de Renfe arraconen l'R3

A causa de la falta de garanties en el servei, la companyia estableix de manera permanent una alternativa per carretera per a tota la ruta, que va de l'Hospitalet de Llobregat a la Tor de Querol

AINA ARGUETA

Parlar dels retards i les incidències de Rodalies ja no és notícia. Els usuaris estan acostumats a episodis diversos que evidencien un desgavell de les infraestructures i els serveis. En el cas de la línia R3, que va de l'Hospitalet de Llobregat a la Tor de Querol-Enveig, la situació és tan precària que la companyia ferroviària ha tirat pel dret. Renfe ha començat a implementar un bus alternatiu per a tota la ruta de manera indefinida arran de les últimes incidències, com ara robatoris de cable i la caiguda d'arbres. La línia, que està tallada entre l'Hospitalet de Llobregat i la Garriga per les obres de desdoblament de la via, ja disposava d'aquest servei, que és característic dels episodis amb incidències, però ara els busos han començat a cobrir la línia paral·lelament, cada dia i cada hora.

Agafar el tren permet comprovar sobre el terreny l'estat del servei. L'estació de la Garriga, renovada recentment, es troba mig buida de passatgers. Actualment aquesta estació és l'inici de la línia. Amb prou feines hi ha deu persones a dins del tren. En Paco, resident a la Garriga, és l'únic passatger dins d'aquest vagó i reconeix que normalment no opta pel tren. "Avui m'ha agafat per aquí, no sé per què", reconeix, bromista. En Paco es dirigeix a Vic i pensa que el tren és més ràpid que el bus, que fa moltes més parades. "Si anés a Barcelona, seria millor el bus, sense cap dubte. En mitja hora et plantes allà i hi vas fresc", sentència.

Quan el tren inicia el seu recorregut, el paisatge muntanyós comença a envoltar el comboi. La via és estreta. Aquest tram també haurà de ser desdoblada quan s'acabin les obres en curs. Una característica de tenir via única és que els trens s'esperen a les estacions per deixar passar l'altre que va en direcció contrària. És evident que la infraestructura demana una sincronització constant. En Paco, dins del comboi, explica que amb els anys el tren ha perdut molt. "L'augment del nombre de passatgers en aquesta línia ha afectat la qualitat del servei", analitza. En arribar a Vic, una trentena de persones baixen del tren i n'hi pugen gairebé el doble. Per afluència de passatgers, sembla que a la capital d'Osona el tren encara continua sent una opció de transport.

Tot just sortir de l'estació de Vic, s'ha habilitat una estació de busos de Renfe per cobrir els trajectes de l'R3. En aquesta andana s'hi congrega força gent que espera el bus. Cada autobús cobreix diferents trams del trajecte original de l'Hospitalet de Llobregat fins a la Tor de Querol-Enveig. N'hi ha que surten cap

a Ripoll; d'altres, fins a la Tor de Querol passant per Puigcerdà; els que van directes Vic-Barcelona, i alguns que doblen el trajecte cap a la Garriga i Centelles. En Joan i el seu fill Miquel viuen a Centelles i han decidit agafar el bus. Reconeixen que podrien anar en tren i fins i tot seria més ràpid, però no se'n fien. "El bus sempre va a l'hora exacta; el tren no saps mai quan ve", manifesten. La Carme va a Torelló, dues parades després de Vic en direcció a Ripoll. "És cert que el tren no va gaire bé, però jo, en general, agafo el que passi abans", diu. Uns instants després, quan per megafonia avisen que el tren de la línia R3 efectuarà la seva parada, la Carme marxa corrent.

Cap a Barcelona no hi ha color entre el bus i el tren, coincideixen a dir la majoria dels usuaris. Tot i que actualment sigui impossible fer el trajecte, quan el tren encara circulava les incidències eren constants. "El bus ja es pot quedar. Vens aquí i saps que passarà", explica la Mònica, una jove de 35 anys que treballa a la capital. "Els busos passen bastant més que els trens, que ja és molt", hi afegeix.

El portaveu de la plataforma Perquè No ens Fotin el Tren, Marc Janeras, va reconèixer a l'ACN que el reforç del servei alternatiu d'autobusos a l'R3 és la "constatació" que Renfe i Adif no són capaces de fer funcionar la línia. "És increïble la renúncia que hi ha pel tren", deia. Per la plataforma, les obres de desdoblament eren el moment "ideal" perquè demostrassin la "fiabilitat" de l'R3. "Quedava la línia desconnectada de la resta, sense dependències dels túnels de Barcelona. Una línia amb pocs trens, poca freqüència. Era el moment perquè fos fiable", assenyalava. "Però res més lluny de la realitat. I cada dia ha anat pitjor. Fins i tot ara, amb la meitat dels trens", conclouia.

El tren que torna a la Garriga ve de Ripoll i quan arriba a Vic ja acumula més de 40 minuts de retard respecte a l'horari establert. A l'andana coincideix amb el tren que torna cap al Ripollès i les senyalitzacions indiquen que els combois de les dues vies es dirigeixen a la Garriga. "Això va cap a Centelles?", pregunta un jove desconcertat des de l'andana a un passatger que hi ha dalt del tren. "No, cap a Ripoll", contesta l'altre des de la porta. El jove s'espera confús a l'andana fins que arriba per l'altra via el tren que realment el portarà cap a casa. De tornada, el tren torna a aturar-se a Sant Miquel de Centelles uns cinc minuts. Dins del vagó ningú s'estranya per l'aturada. Els valents que han escollit el tren en lloc del bus accepten que aquestes són les condicions de la seva elecció. Mentrestant, fent el mateix trajecte, hi ha persones dins d'un autobús amb la tranquil·litat que arribaran a temps al seu destí. Però això ja no és una qüestió de sensacions: Renfe, posant un servei paral·lel de busos, reconeix que no pot donar un servei de qualitat. A principis del 2027 es vol tornar a obrir el tram de la Garriga fins a Barcelona, però aleshores el repte ja no serà només tornar a posar els trens sobre les vies, sinó recuperar la confiança dels qui s'han passat a l'alternativa.