

COSES de la VIDA

Adopcions a la Xina

Espanya, EUA i el Canadà encapçalen les adopcions al país asiàtic

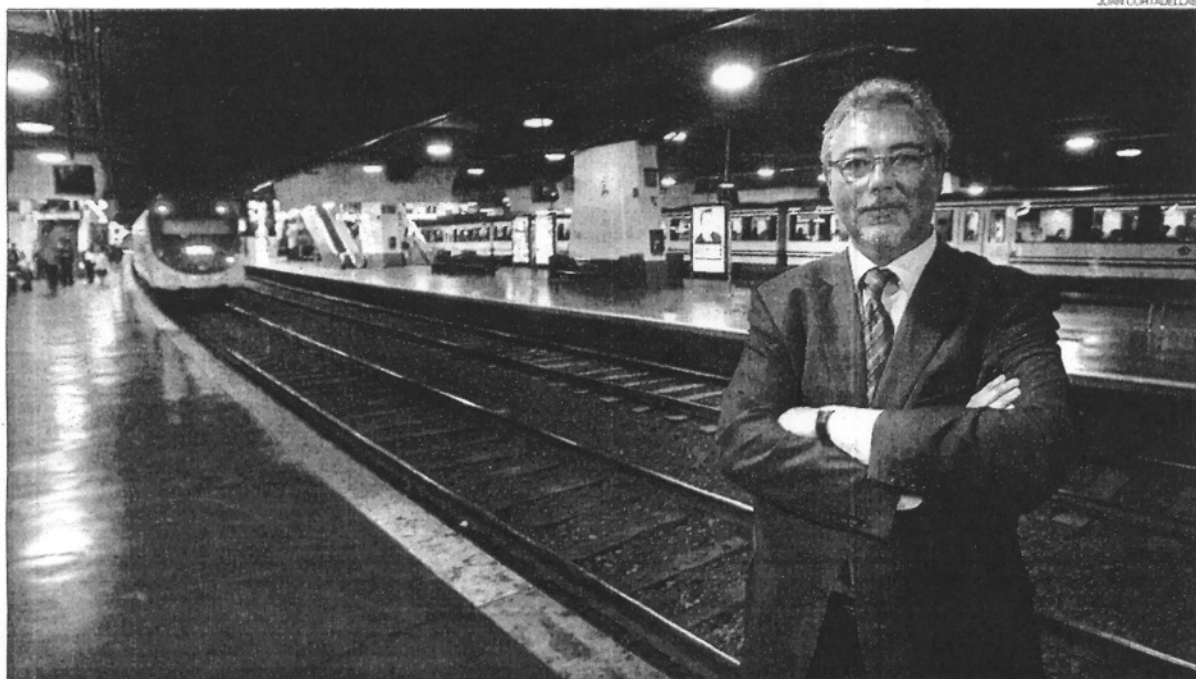
1.800 menors xinesos
acollits per espanyols
durant el 2006

CANVIS EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA DE BARCELONA

Rodalies reforçarà amb gossos la vigilància de les línies conflictives

El director del servei anuncia més guàrdies i coordinació amb la policia per evitar agressions

Remacha assumeix que l'AVE serà fins a final d'any «un condicionant d'alt risc» per a la xarxa



JOAN CORTADELLAS

► El responsable de Rodalies de Renfe a Barcelona, Miguel Ángel Remacha, a les andanes de l'estació de Sants, ahir.

CRISTINA BUESA / RAMON COMORERA
BARCELONA

els incidents, de vegades violents, succeïts a les estacions de Rodalies situades a prop de les grans zones d'oci nocturn de la costa o del Vallès i a l'interior dels trens que hi passen són un altre dels motius de queixa dels usuaris de Renfe. El director de Rodalies a Barcelona, Miguel Ángel Remacha, va anunciar ahir a aquest diari, en la primera entrevista que concedeix des que va assumir el càrrec al novembre, un pla per millorar la seguretat que inclou la incorporació de gossos de vigilància. El cap de setmana passat van començar a actuar dos equips de guàrdies amb gossos i el pròxim ho faran tres més. Si el balanç és positiu, n'hi haurà més.

«Més contactes amb els Mossos i agents locals»

Remacha va revelar que el 17 d'abril passat es va crear una comissió interna per abordar un problema que augmenta en paral·lel al nombre de viatgers nocturns dels caps de set-

mana. «No podem treure els joves de la carretera perquè vagin en tren sense garantir la seva seguretat i la de les instal·lacions», va afirmar. A més de reforçar la vigilància amb més guàrdies, l'operadora ha iniciat reunions amb els Mossos d'Esquadra i les policies municipals per augmentar la coordinació dels diferents cossos de seguretat en els punts conflictius.

Per actuar amb més eficàcia davant un fenomen que, segons Remacha, «és territorialment molt canviant», es processaran amb més rapidesa els informes dels conductors dels combois. De la mateixa manera, la companyia ferroviària mantindrà contactes amb la patronal de l'oci nocturn per intentar prevenir els incidents. Entre les estacions conflictives es troben les de Sabadell Sud, Cerdanyola del Vallès, Mataró, Sant Celoni i Calafell.

«Encara no tenim la confiança de la gent»

Quan va accedir a la direcció de Rodalies, Remacha va revelar que un dels seus primers objectius era «re-

el personatge

UNA VIDA ENTRE RAILS

► Miguel Ángel Remacha va néixer a Medinaceli (Sòria) el 1949. Al seu pare, també ferroviari, el van traslladar a Catalunya quan ell era petit. Es van instal·lar a Premià de Mar (Maresme) i la primera feina que va tenir a Renfe va ser venent bitllets a la taquilla. En farà 27 anys al setembre. Va estudiar Telecomunicacions i Econòmiques i va pujar esglaons a poc a poc en la companyia. Va ser inspector comercial i, des del 1989, va ocupar la prefectura d'Administració i Control de Gestió de Rodalies. Ha passat, doncs, per gairebé tots els estadis i, des de la destitució fulminant de Josep Manau al novembre, s'enfronta a la difícil papereta de millorar el servei de l'empresa on ha crescut.

cuperar la confiança dels usuaris». Transcorreguts poc més de cinc mesos, el responsable va reconèixer ahir que encara no ho ha aconseguit. «Es percep per tot arreu que la gent no està satisfeta amb el servei», admet. Una vegada al capdavant de la nau, advoca per oferir el màxim d'informació als «clients». Per exemple, ha decidit fer pública l'enquesta sobre el nivell de qualitat de Renfe, conscient que no els deixarà en bon lloc. Fixa per a aquest estiu la difusió dels resultats, que solament eren per a ús intern des de fa uns quants anys.

Les mesures del pla de xoc fixat pel Ministeri de Foment quan Remacha es va estrenar en el càrrec «estàn complint». Han arribat més trens, més maquinistes i s'ha reforçat el manteniment dels combois. Però encara queden molts passos per fer en la informació al públic.

«Aviat s'informarà a bord de les avaries»

Fins ara, només el 50% dels trens de la xarxa barcelonina tenen un siste-

ma de megafonia automàtica que permet informar els passatgers si es produeix una avaria que els afecta. Remacha calcula que durant el primer trimestre de l'any que ve estarà activat en tot el servei de Rodalies. I és que una de les queixes recurrents dels passatgers és que Renfe no informa de les incidències. «Segurament la gent espera un missatge que nosaltres no podem donar-li i és a quina hora arribarà al seu destí», es defensa. «El passatger no s'ha d'acostumar als endarreriments de 10 minuts, això no hauria de ser normal», sosté.

L'operadora ha ideat un pla pel qual les 107 estacions quedaran agrupades en subàrees de tres o quatre. Al capdavant de cada una d'elles hi haurà un supervisor, que serà el responsable de garantir que aquestes es troben en condicions òptimes. Dintre de la mateixa filosofia de millora del servei, la futura implantació de la devolució expresseu —que representarà el reemborsament del bitllet quan se superi el quart d'hora de retard a partir del pròxim 1 de juny— és una mesura més per autoexigir-se puntualitat.

«El tercer túnel sota l'Eixample és necessari»

Els mesos que queden fins al desembre, quan l'AVE ha d'arribar a l'estació de Sants, «són d'alt risc» per als trens de Rodalies i la resta del trànsit ferroviari que arriba o surt de Barcelona, segons va reconèixer Remacha. Fins llavors, les obres de la línia d'alta velocitat, continuaran sent «un condicionant» per prestar el servei en condicions. El responsable de Renfe va insistir que tant l'operadora com el gestor d'infraestructures Adif «estàn en situació de màxima alerta», encara que «confia que les mesures adoptades puguin esmortir les possibles incidències».

«El túnel de l'AVE sota l'Eixample és necessari per millorar el servei de Rodalies en els pròxims anys», va afegir Remacha, ja que les altres dues galeries que travessen el centre de Barcelona «no poden acceptar més trànsit». Pel de la plaça de Catalunya, hi circulen 20 combois per hora, el màxim possible. I pel del passeig de Gràcia-Aragó, nou de Rodalies a més dels de mitjana i llarga distància. Aquests seran els que, al circular per Provença i Mallorca, deixaran espai lliure per a Rodalies. ■