

El passat 13 de setembre, una riuada va obligar a suspendre la connexió ferroviària entre Barcelona i València durant 60 hores.

144 trens i 57.000 usuaris en van quedar afectats. Més enllà del fet concret, l'incident posa de manifest la vulnerabilitat d'un corredor mediterrani obsolet i deficitari.

Col·lapse anunciat



Un grup d'operaris camina sobre el tram de la plataforma de les vies ferroviàries que es va endur la riuada a l'altura de Tres Camins, entre Salou i Tarragona.

Durant la setmana passada es va celebrar la Setmana Europea de la Mobilitat, una iniciativa impulsada per la Comissió Europea a través de la qual es pretén promoure l'ús responsable dels mitjans de transport i, en especial, dels mitjans de locomoció públics que, segons diuen, resulten més barats, còmodes i sostenibles per al medi ambient. Això és el que es diu sobre el paper, perquè si es preguntara a algun dels 210 passatgers que el passat dia 10 de setembre van agafar l'Euromed València-Barcelona, segurament tindrien una opinió molt diferent sobre l'eficàcia dels mitjans de transport públic. Tots ells van convertir-se en protagonistes involuntaris d'un viatge on tardaren un total de 14 hores per recórrer els 331 quilòmetres que separen Valèn-

cia i Barcelona, mentre que el temps habitual és de poc més de tres hores. Sense saber-ho, els usuaris de l'Euromed s'havien embarcat en una odissea que va incloure dues hores parats entre Ulldecona i l'Aldea sense llum ni informació i, finalment, el transllat en autobús al seu lloc de destinació des de Salou, ben entrada la matinada.

Els 210 passatgers de l'Euromed del dimarts 12 van ser els primers afectats pels enormes aiguats que durant la setmana de l'11 al 15 de setembre van caure sobre les comarques tarragonines. En el seu cas, el responsable de les molèsties va ser la caiguda d'un raig sobre una de les catenàries entre l'Aldea i Ulldecona, que va tallar el fluid elèctric. Després, vingueren encara els problemes més greus: l'enorme tromba

d'aigua caiguda al llarg de tota la nit (segons Adif, l'empresa segregada de l'antiga Renfe encarregada de la construcció i la gestió de la xarxa ferroviària a l'estat, en alguns punts van arribar a caure 208 litres per metre quadrat) es va transformar, vall abaix, en una riuada que, a més d'inundar part del polígon petroquímic sud, entre la N-340 i l'autovia de Salou, va arrossegar la plataforma del ferrocarril a l'altura d'un paratge conegut com Tres Camins, entre Salou i Tarragona. El resultat va ser un forat sota les vies del tren de més de tres metres d'amplària que deixava inutilitzable la connexió ferroviària entre Salou i Tarragona i, de retruc, entre València i Barcelona. El corredor mediterrani ferroviari va quedar suspès durant 60 hores.

El tram més vulnerable. Com s'explica que la connexió entre Barcelona i València a través d'Euromed (que en el primer semestre de l'any transportà més de 648.000 persones, 150.000 més dels que feren el trajecte València-Madrid) es tallara per un incident tan fortuït com l'arrossegament del balast a l'altura de Tres Camins? Per donar resposta a aquesta pregunta cal tindre en compte, en primer lloc, quina és la configuració de la xarxa ferroviària del corredor mediterrani. A hores d'ara, el País Valencià i Catalunya estan units ferroviàriament pel que els tècnics anomenen una doble via, açò és, dues vies de tren que transcorren paral·leles i que permeten la circulació simultània de dos combois. Això és així al llarg de tot el corredor mediterrani excepte en un tram d'uns 50 quilòmetres aproximadament, que separen Vandellòs (Baix Camp) i Tarragona (Tarragonès), on les dues línies de ferrocarril convergeixen en una de sola (vegeu el gràfic adjunt). Per una sola via han de passar trens de mercaderies i de passatgers en una i altra direcció. En la pràctica, això significa que tots els combois que circulen des de València cap a Barcelona han de passar pel que els experts han anomenat un "coll d'ampolla" que acaba condicionant tot el trànsit ferroviari de la façana mediterrània i que en dificulta sens dubte l'eficiència.

El tram entre Vandellòs i Tarragona, a la meitat del qual hi ha el paratge de Tres Camins que es va veure afectat per

la riuada, és, doncs, el tram més vulnerable de tot el corredor ferroviari. Un incident fortuït —com el de fa dues setmanes— en l'única via en servei, genera que, a falta d'una segona via subsidiària, el corredor mediterrani quede completament col·lapsat. En aquest cas, van ser 57.000 els usuaris afectats i 144 els trens que no van poder circular durant les 60 hores que els treballadors de l'Adif van tardar a reomplir la plataforma afectada per la riuada.

S'hauria pogut evitar l'incident i les molèsties que es van generar a milers d'usuaris? Manuel Benegas, director d'exploració d'Adif, va ser taxatiu en aquest sentit el dilluns al matí quan va comparèixer per explicar la versió de l'empresa que representa: "La intensitat de l'aigua caiguda en sis hores a la zona segurament només es produeix una vegada cada mil anys", va dir, per després afegir que "tenint en compte les circumstàncies crítiques, l'actuació va ser raonablement correcta". En una línia semblant, un portaveu d'Adif assegura a aquest setmanari que les infraestructures ferroviàries estan dissenyades per a "un llistat de situacions desfavorables raonables", que, d'acord amb la seua versió, va depassar la riuada d'aigua que va afectar el tram de Tres Camins.

Els sindicats majoritaris, però, no comparteixen la visió dels responsables d'Adif i critiquen la "manca de voluntat política" i de "previsió" a l'hora de dotar d'infraestructures el corredor mediterrani. "Queden 30 quilòmetres [diu en referència al tram Vandellòs-Tarragona] que són propis de final del segle XIX i unes plataformes de principi del segle XX que no poden aguantar aquestes riuades." Per a Cobo, "hi ha hagut una manca de previsió" i recorda que "no té correspondència la quantitat de viatgers i les tones que es traslladen pel corredor mediterrani i les inversions que s'hi han realitzat".

Les dades del professor de robòtica de la Universitat de València Gregorio Martín corroboren les impressions dels sindicats. Segons aquest, durant l'any 2005, 2,7 milions de passatgers van utilitzar el corredor mediterrani, mentre que els usuaris que es desplaçaren des de València i Barcelona cap a Madrid no van arribar als 2,3 milions (850.000 entre València i Madrid; 1,3 milions entre Barcelona i Madrid). "La via entre

VUIT DIES PER OBLIDAR

Un coll d'ampolla amb data de caducitat?

El tram entre Vandellòs i Tarragona constitueix el punt més conflictiu del corredor mediterrani, perquè té una sola via i genera un coll d'ampolla en les comunicacions entre el País Valencià i Catalunya. La situació es millorarà a mesura que s'acabon les obres del nou traçat (en el mapa, en roig què, d'una banda, preveuen la construcció d'una doble via i, de l'altra, s'allarguen de les zones de riuades). El nou traçat s'uneix pel nord amb l'estació de Perafort, on connectarà amb l'AVE (que no passarà per Tarragona ciutat). L'inconveniència del nou traçat és que a l'altre costat necessitarà dos intercanvis de via: l'un a Vandellòs i l'altre a Perafort, perquè els trens que circulen per aquest tram ho hauran de fer en ample ibèric (com està projectat i a està construint la via), mentre que la resta del corredor mediterrani serà d'ample europeu.

DIMARTS 12

08.20 h. Caiguda d'un raig en una subestació de Sagunt. Suspensió de tots els trens de rodalia Castelló-València i dels Euromed Barcelona-València.

18.00 h. Tempesta a l'altura de la Font de Sant Lluís (València). El fort aparell elèctric provoca alteracions lleus en el sistema elèctric.

20.30 h. Avaria en la subestació de l'Aldea (Baix Ebre).

NIT DEL 12 - MATINADA DEL 13

Caiguda de llamps entre l'Aldea i Ulldesona. Un impacta en la catenària i talla el fluid elèctric.

04.35 h. La via entre Salou i Tarragona queda tallada després que una riuada s'emportara la plataforma de la via a l'altura de Salou.

08.00 h. Renfe suspèn el servei ferroviari entre València i Barcelona i ofereix servei d'autobusos per transportar els passatgers.

10.00 h. Arriben a l'estació de Sants (Barcelona) els 210 passatgers que havien eixit en Euromed des de València el dimarts 10 a les 19 h.

21.00 h. Talls intermitents d'una via entre Girona i Port Bou.

DIVENDRES 15

16.40 h. Es restableix la connexió València-Barcelona. Entretant, n'han quedat afectades 28.000 persones i s'han suspès 144 trens.

DISSABTE, 16

20.40 h. Ruptura d'una catenària a l'altura de Vandellòs-l'Hospitalet. Es torna a tallar el corredor mediterrani fins a les 4.30 de la matinada.

DIMARTS, 19

11.15 h. Un cable elèctric del sistema de senyalització de l'estació de Sants es trenca i provoca endarreriments en línies de rodalia i afecta trens de mitja i llarg recorregut que travessen Barcelona.

DIMECRES, 20

09.00 h. Unes màquines tallen per error uns cables que provoquen problemes de senyalització. Això genera retards de quinze minuts en tots els trens fins al migdia.

11.00 h. Es trenca una catenària a Sant Sadurn d'Anoia i s'ha de suspendre la connexió entre Barcelona i Vilafranca del Penedès durant tres hores.

Corredor mediterrani	2.700.000
Madrid-Barcelona	1.300.000
València-Madrid	850.000

Font: EL TEMPS, Gregorio Martín, catedràtic de robòtica de la Universitat de València, i ADIF

Vandellòs i Tarragona respon a un disseny del segle XIX, quan se suposava que mercaderies i passatgers podien compartir una mateixa via", explica aquest professor per a qui, en les circumstàncies actuals, resulta difícil pensar en el ferrocarril com un mitjà "competitiu" enfront de la carretera, considerant que "no s'ha incorporat cap

Catalunya i País Valencià estan units per una doble via excepte entre Vandellòs i Tarragona

infraestructura de mobilitat que permetia mantenir viu l'eix comercial entre el País Valencià i Catalunya".

En una línia semblant s'han manifestat els respectius consellers de la Generalitat de Catalunya i del País Valencià, que han aprofitat l'episodi per recordar a Foment "la manca d'inversions en els últims vint-i-cinc anys". Des d'Adif respon Manuel Benegar, tot assegurant que "el cost de manteniment [del corredor mediterrani] triplica el de la mitjana de les vies convencionals". Preguntats, però, sobre la inversió que Foment ha fet en els últims anys en el corredor mediterrani, els serveis de premsa callen i remetent a una "nota" que s'"enviarà en les pròximes setmanes".

Violeta Tena