

EL PERIÓDICO, 14/11/2006

Les vies pateixen talls i retards cada 4 dies des del setembre

- En 14 jornades s'han succeït 22 avaries a la xarxa regional i Rodalies
- Adif i Renfe es reparteixen les culpes pels errors a les línies i els trens

RAMON COMORERA
BARCELONA

En els dos mesos que han passat des dels temporals de mitjans de setembre, les incidències que han causat talls i endarreriments als trens de Rodalies, i també als regionals de Renfe, han afectat gairebé el 25% dels dies. La xarxa ferroviària catalana, en especial la de l'àrea metropolitana, ha tingut problemes en 14 jornades, comptant la d'ahir, amb un total de 22 incidents significatius.

L'ORIGEN

Catenàries que fallen i talls per obres de l'AVE

La responsabilitat pels errors d'aquests dos últims mesos es reparteixen entre l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) i l'operadora Renfe. Els problemes vénen de lluny, però la concatenació de problemes va començar amb els temporals de mitjans de setembre. De les 22 incidències greus registrades des d'aleshores, quatre es van produir entre els dies 12 i 13 d'aquell mes amb el tancament de línies per l'erosió causada per l'aigua.

Les setmanes posteriors, la majoria dels problemes, vuit avaries, han tingut el seu origen al propi material de Renfe. El segueixen les sis incidències atribuïbles a fallades en elements de les vies, catenàries o senyals de trànsit o seguretat entre altres, qüestions que competeixen a Adif. Finalment, n'hi ha quatre d'ocasionades per trencament de cables per l'acció de la maquinària pesant que treballa en les obres de la línia de l'AVE entre l'Hospitalet de Llobregat i l'estació de Sants. Totes aquestes incidències tenen un efecte multiplicador en el conjunt de la xarxa de Rodalies que allarga durant hores els endarreriments un cop reparades les avaries.

LA INVERSIÓ

Servei i instal·lacions descuidats des dels 80

Tants problemes seguits i en tan poc temps no es poden atribuir únicament a la casualitat o a la fatalitat. La falta d'inversions des de finals dels anys 80 i un augment molt important del nombre de passatgers estan en l'origen de la progressiva degradació del servei. Entre el 1990 i el 2003, la despesa per quilòmetre realitzat per Renfe, que llavors era l'única responsable de tota la infraestructura, va ser la novena part de la inversió dels Ferrocarrils de la Generalitat, segons dades facilitades pel Govern al Congrés.

Mentre el 1992 Renfe va transportar 73 milions de viatgers, el 2005 aquesta xifra es va disparar fins als 125 milions, gairebé el doble. Una altra dada reveladora és que entre el 1995 i el 2003 el nombre de trens tan sols va augmentar un 2% anual. El balanç és demolidor, ja que en 15 anys el passatge s'ha incrementat un 100% i en canvi l'oferta de combois només un 20%, cinc vegades menys.

LA REACCIÓ

Un comitè Adif-Renfe per pal·liar el col·lapse

La gravetat de la situació, i en especial la successió d'avaries originades per les obres de l'AVE a Sants i els talls pel temporal, va portar a Barcelona els màxims dirigents d'Adif i Renfe. El Ministeri de Foment, que els engloba tots dos, va decidir a l'octubre crear un comitè de coordinació per actuar de forma immediata davant qualsevol succés.

La primera mesura va ser aturar uns dies les obres de l'AVE a cel obert per identificar i protegir els cables que passen a tocar de la zona d'obres i que pel poc espai disponible eren blanc de les màquines que construeixen el túnel a Sants. Després es va establir un pla de prevenció d'incidències tècniques als trens amb personal permanent per a Rodalies. També es va reforçar el sistema d'informació als viatgers, el punt que més queixes aixeca quan es produeixen endarreriments o cancel·lacions. En les últimes setmanes, Adif ha anunciat inversions per protegir les vies dels efectes de les pluges i per reforçar les catenàries i els sistemes d'electrificació.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.