

ra, esta entre carriles de la misma fecha, en la Madrid-Barcelona. Se solventó con una actuación de emergencia, embridando la vía e imponiendo un límite temporal de 80 kilómetros por hora.

El resultado es que el trayecto entre las dos mayores ciudades españolas, que antes se cubría en poco más de dos horas y media, ahora puede llevar más de cuatro horas. Transportes dice primar la seguridad, máxime cuando todo el ministerio y sus empresas defienden la fiabilidad del ferrocarril en medio del golpe por los 47 muertos y 163 heridos entre los siniestros acontecidos en Córdoba y Barcelona.

El número dos de Transportes ha trasladado su despacho a Barcelona

Un trayecto de dos horas y media ahora se demora incluso más de cuatro horas

El presidente de Adif, Pedro Marco de la Peña, defendió ayer en el Senado que la red "no está colapsada" y, además, "es segura". El Ejecutivo acudió para aportar su testimonio sobre otra crisis, la del apagón del 28 de abril, eludiendo ofrecer mayor explicación sobre los accidentes ferroviarios o el estado de las redes y el mantenimiento por parte de Adif.

El argumento de que las líneas de altas prestaciones deberían poder soportar mucho más tráfico también es defendido por el presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), Iñaki Barrón; por el ministro de Transportes, Oscar Puente, o por el catedrático de derecho Administrativo de la UNED y experto en regulación ferroviaria Juan José Montero. Los tres aluden a que hay líneas en Italia, Francia o Alemania con mayor densidad y creen que los niveles de siniestralidad hablan de un sistema seguro.

En cuanto al debate sobre el mantenimiento, Puente se ha abierto a debatir sobre la necesidad creciente de dedicar gasto a la red de alta velocidad que suma años en sus corredores con mayor tráfico (Madrid-Sur, Madrid-Barcelona y Madrid-Levante). Transportes destaca que de los 721 millones invertidos en 2017, el mínimo histórico, se ha pasado a 1.120 millones en 2025. Pero si el esfuerzo presupuestario ha aumentado, también lo han hecho la inflación, los kilómetros de vía y el uso.

Y sobre las grietas en el viejo trazado de Rodalies, Transportes ha reconocido 23 puntos críticos. Puente sentenció la semana pasada en el Senado que en las cercanías catalanas urge más esfuerzo en conservación: "Invertimos mucho, pero no es suficiente. El mantenimiento precisa más recursos".



Trenes de mercancías en la terminal intermodal de La Llagosta, ayer en Barcelona. KIKE RINCÓN

El caos en la red golpea al tráfico de mercancías con Europa

El tránsito por tren cae un 80% y el puerto de Barcelona queda prácticamente aislado

LLUÍS PELLICER / JOSEP CATÀ
Barcelona

El caos ferroviario en el que Cataluña lleva instalada desde hace dos semanas golpea ya al tráfico internacional de mercancías. El número de trenes que llevan materias primas o productos acabados al área de Barcelona desde otros países de Europa a través del túnel del Pertús ha caído un 80% después de que el puerto de la capital catalana haya quedado prácticamente aislado tras el accidente de Gelida, que se cobró la vida de un maquinista el 20 de enero, y el cierre del túnel de Rubí (Barcelona). Fuentes de LPP Perthus, la sociedad que gestiona el tramo entre Perpiñán (Francia) y Figueras (Girona), sostienen que estos días solo transitan esa vía entre uno y dos convoyes, en lugar de los 10 habituales.

Las empresas han optado por dos soluciones: retener producción o bien recurrir al camión, lo cual está provocando numerosas congestiones en las carreteras por el corte de la AP-7. Además, las patronales advierten de que también se está viendo afectado el intercambio comer-

cial con el sur de Francia, Aragón o Navarra.

El colapso de la red de Rodalies y las demoras en la larga distancia han dificultado la actividad empresarial. Los empresarios venían ya quejándose de la pérdida de horas de sus trabajadores, que han tenido que estar casi a diario optando por el teletrabajo o bien buscándose la vida para llegar a su empresa en autobús o coche privado.

Ahora, además, muchas compañías del área metropolitana de Barcelona se han visto privadas de la llegada de suministros y materias primas mediante contenedores que llegaban al puerto de la ciudad desde otros países de Europa cruzando los Pirineos a través de la única conexión con ancho de vía internacional. Según fuentes de la sociedad LPP Perthus, por la línea suelen pasar una decena de trenes diarios. Ahora solo lo hacen dos: los que puede acoger la terminal de La Llagosta (Barcelona), que todavía no está a pleno rendimiento.

Desde el 21 de enero deberían pasado por ese tramo 155 trenes de mercancías. En cambio, solo lo han hecho 33. Los trenes afectados procedían sobre todo de Alemania, Francia, Polonia, Bélgica y Austria. No solo había materiales necesarios para producir, sino también productos o vehículos que debían salir del puerto de Barcelona. Como consecuencia, durante varios días la estación del Soler —cer-

cana a Perpiñán— quedó completamente colapsada. Fuentes del sector indicaron que la congestión en esas instalaciones ha quedado ya algo más despejada según han ido saliendo algunos convoyes hacia La Llagosta.

La solución no va a ser inmediata. El presidente del Puerto de Barcelona, José Alberto Carbonell, explicó ayer que Adif ha comunicado a los operadores ferroviarios que el tránsito hacia Francia se reabrirá el viernes, pero el que va hacia el sur —afectado por el accidente de Gelida— no se retomará de forma paulatina hasta el lunes. "La situación, la semana pasada, fue extraordinariamente complicada, y ahora empezamos a tener un cierto horizonte. Tenemos que ser prudentes, pero esperamos que a lo largo de los próximos días se pueda restablecer de forma restringida el tráfico de mercancías en el sur y el norte", explicó Carbonell.

Según la Asociación de Car-

Las empresas optan por retener la producción o acudir a carreteras atascadas

La patronal del transporte alerta: "La opción del camión está colapsada"

gadores de España (ACE), la carga acumulada en los primeros días —cuando no podían salir mercancías— era muy elevada, puesto que por la infraestructura se gestionan una media de 4.000 contenedores semanales. Por ahora, las empresas están recurriendo a camiones. Y eso está agravando un tráfico ya muy cargado porque la AP-7 sigue cortada y está absorbiendo todo el tráfico de autobuses y coches privados de usuarios afectados por el colapso de Rodalies.

"La alternativa natural, el camión, está colapsada", sostiene la ACE, que apunta que el corte en la AP-7 ha llevado a un "desvío masivo a vías secundarias". "El flujo de vehículos pesados se ha trasladado a la N-II y a carreteras locales que no están dimensionadas para absorber tal densidad de tráfico. Esto alarga los tiempos de tránsito y los costes de combustible", añade la patronal.

Pérdidas de nueve millones

Según la patronal de pequeñas y medianas empresas Pimec, cada día que no hay trenes en Cataluña y que la AP-7 tiene afectaciones de circulación se pierden unos nueve millones de euros. Esta es la consecuencia, a grandes rasgos, de que los trabajadores no lleguen a trabajar o lo hagan tarde, o de que las mercancías y productos sufran interrupciones en sus cadenas de suministro, entre otros.

A falta de que los números se afinen más, y que las empresas empiecen a ver el impacto en sus cuentas de resultados, Ignasi Sayol, presidente de Pimec Logística, dibuja un panorama complicado para las pymes, no solo catalanas sino también españolas, si el caos ferroviario no se soluciona pronto. "No es solo Cataluña, es Navarra, Zaragoza, toda la cuenca del Ebro, y también el sur de Francia, es decir, todas las regiones que tienen al puerto de Barcelona como referente", señala.

El flujo de mercancías por tren desde y hacia el puerto de Barcelona quedó afectado completamente tras el accidente de Gelida: hacia el norte, por la interrupción en el túnel de Rubí, la capacidad de flujo es cero, y hacia el sur, por el propio accidente, solo se trabaja con un 25% de la capacidad tras haber desviado las mercancías por la costa.

A pesar de que la previsión de Adif es que el tránsito se vaya recuperando paulatinamente a partir del viernes, Sayol recuerda que el impacto ha sido muy fuerte. "En una semana normal, cada día llegan y salen unos 60 trenes al puerto, y ahora unos cinco trenes diarios. El transporte por camión es más caro, y ahora que se está apostando por la descarbonización, no puede ser que los flujos que antes iban en tren empiecen a preferir la carretera porque no se fian. No queremos que parezca que el puerto de Barcelona ha perdido efectividad", señala Sayol.