

ECONOMÍA / POLÍTICA

Clamor empresarial ante la crisis en el transporte ferroviario de mercancías

EL DESAFÍO DE LAS INFRAESTRUCTURAS/ La reapertura con limitaciones del paso básico para los intercambios con Francia, el túnel de Rubí (Barcelona), no reduce el malestar de los agentes económicos hacia Adif, Renfe y el Ministerio de Transportes.

David Casals. Barcelona

Sigue la indignación empresarial ante la crisis sin precedentes que está viviendo el ferrocarril de mercancías. La reapertura con limitaciones del túnel de Rubí (Barcelona), punto básico en el transporte con el resto de Europa, no calmó ayer lo ánimos.

Las idas y venidas por parte de Adif acentuaron el malestar. En un principio, la primera circulación se preveía para ayer por la mañana; luego se trasladó a entre hoy y mañana; y finalmente, ayer por la tarde se programaron los dos primeros servicios. De esta forma, se puso fin a 10 días de cierre total de una infraestructura básica para la logística, a pesar de sus dimensiones. El túnel no alcanza el kilómetro de longitud. Con todo, es el único paso desde el Mediterráneo hasta Francia tanto en ancho ibérico como internacional, puesto que está equipado con un tercer carril.

El día 20 tuvo lugar el accidente de Gelida (Barcelona), cuando un muro de contención se precipitó sobre un tren de Cercanías y falleció el maquinista. El Govern cerró los servicios de pasajeros el día siguiente y luego los maquinistas pararon para exigir seguridad. El día 26, la red catalana tenía que reabrir, pero ante la degradación del túnel, su apertura no se autorizó. Desde entonces, en todas las líneas, las averías han sido una constante.

El deterioro del túnel de Rubí no pilló desprevenido a nadie. Las grietas “se conocían antes de la redacción del Plan de Cercanías 2020-2030”, que fue presentado a finales de 2020, tal como explicó ayer en rueda de prensa Alicia Casart, responsable de estudios sobre infraestructuras de la Cámara de Comercio de Barcelona.

Retraso injustificado

La estrategia acordada por el Ministerio de Transportes y la Generalitat era licitar la reparación en la primera fase del ejecución del plan, pero el proyecto no salió a concurso por parte de Adif hasta el pasado verano. “Debería haberse dado más preponderan-



El túnel de Adif en Rubí, que reabrió ayer al tráfico y donde continuarán las labores de mantenimiento.

cia”, concluyó Casart, quien vio un evidente “problema de planificación”.

En este sentido, consideró que el importe no debería ser un pretexto, ya que salió por poco más de 20 millones. En agosto, Adif explicó que las labores aún pendientes de ejecución debían “garantizar el óptimo estado de estabilidad y robustez” y “alargar la vida útil” de esta infraestructura.

La actuación en Rubí ha si-

do de urgencia, a la espera de otra en profundidad, que se desarrollará de forma “compatible con el paso de mercancías”, señaló ayer el secretario general de Transportes, José Antonio Santano. Destacó que por fin se consiguió “garantizar” la conexión entre el Puerto de Barcelona y la frontera francesa.

Con todo, varias fuentes del sector aseguran que el servicio operará con limitaciones

horarias, y recalcan también que el túnel de Rubí ya había presentado problemas de gálibo, por lo que ahora deberían tomarse precauciones adicionales. El objetivo es evitar que un tamaño excesivo de los trenes provoque nuevos desperfectos en una infraestructura muy deteriorada y que ya presentó problemas en su construcción ante una “mala” calidad del terreno y del patio de vías.

En la industria continúa la preocupación. “A nosotros la apertura del túnel de Rubí no nos afecta ya que no lo utilizamos, pero siguen sin llegar los trenes que tenemos contratados con Renfe Mercancías, a diferencia de lo que ocurre con empresas que trabajan con otros operadores privados”, señaló ayer Ineos Inovyn. Esta empresa posee en Martorell la planta química más importante de la provin-

Según la Cámara de Barcelona, Adif conocía el estado del túnel y tardó años en licitar su mejora

cia de Barcelona. Ante la incoordinación, se ordenó a principios de semana la paralización de la fábrica, un proceso que está siendo gradual, al igual que lo será también su reactivación, por la idiosincrasia del sector.

Daño “reputacional”

En cualquier caso, la crisis supone un daño “reputacional” al transporte ferroviario de mercancías a nivel internacional, tal como el pasado martes reconoció el presidente del Puerto de Barcelona, José Alberto Carbonell. Entre sus muelles y Francia hay ocho circulaciones diarias en ambas direcciones en ancho de vía internacional. En la red de ancho ibérico y hacia otros puntos de la península, hay 60 que se han reducido a entre cuatro y seis desde el siniestro de Gelida. En estos casos, los convoyes se desvían por la línea del Garraf pero con limitaciones de carga y horarias.

El Puerto de Barcelona ha evitado el colapso de sus muelles y terminales de carga recurriendo a camiones, aunque en el otro lado de la frontera, la estación ferroviaria de Le Soler ha sobrepasado su capacidad. Para Juan José Meca, secretario general de la patronal química catalana Fedequim, debe haber “un antes y un después” en mantenimiento y conservación.

Las cifras de LFP Perthus, la compañía que gestiona la principal conexión con Francia, reflejan la magnitud del caos circulatorio. Desde el día 21 hasta las 9.00 de ayer, estaban previsto un total de 190 convoyes por el Túnel del Pertús, pero sólo operaron uno de cada cuatro, un total de 46. Si de promedio, cada tren transporta 1.200 toneladas, ello significa que durante estos días 173.000 toneladas no han llegado a su destino. Mientras, en Portbou (Girona), se acumulan más de 20.000 toneladas de acero.

Vuelta paulatina a la circulación en Cercanías y la AP-7

El túnel de Rubí está situado en la línea Castellbisbal/El Papiol - Mollet del Vallès. Es la más joven de toda la red catalana exceptuando alta velocidad, y según expertos y operadores, sobresale por su nivel de deterioro. Se debe, en parte, a los déficits durante su construcción, a principios de los años 80. Nació para evitar el paso de mercancías peligrosas por el centro de Barcelona, entre ellos los residuos nucleares de la central de Vandellòs (Tarragona), que durante

una década se transportaban a Francia para su procesamiento. Entre 1995 y 2005, se abrió a los pasajeros, y por este trazado ahora discurren dos de las seis líneas de Cercanías del núcleo de Barcelona. Ayer, también se anunció la reapertura de otros dos puntos que se vieron afectados por el temporal en las líneas R1 y R4. Es también en la R4 donde tuvo lugar el accidente del pasado día 21 en Gelida (Barcelona), y que

afectó al tráfico de su vecina AP-7. Es la autopista más transitada de Cataluña y clave para el comercio con el resto de Europa. Construido ya el muro de contención a la altura de Gelida, siguen los trabajos sobre el talud y la propia carretera y la previsión de poder recuperar el tráfico la semana que viene se mantiene”, concretó el número dos del Ministerio de Transportes en las redes sociales. En cualquier caso, el empresariado catalán

asegura que seguirá muy de cerca la situación. Anteayer, Adif informó haber detectado 678 puntos a inspeccionar en toda la red catalana de ancho ibérico. “El impacto económico lo están sufriendo las pymes”, dijo Pimec. La patronal estima que el coste laboral por el caos ferroviario y en la AP-7 alcanza los nueve millones de euros diarios. Pidió al Estado más inversiones en obra civil, al igual que la Cámara de Comercio de Barcelona.