

AVE en carril bici

La reducció de freqüències en el tren de rodalia entre València i Castelló ha posat en peu de guerra els 16.000 usuaris que cada dia utilitzen aquest servei. El desinterès del Govern espanyol per impulsar un corredor mediterrani ferroviari d'altres prestacions n'és, en última instància, la causa.

Reportatge de Violeta Tena

Al primer vagó del tren Civia que fa el recorregut entre València i Castelló dues dones han entaulat conversa. La més gran li explica a l'altra que és una assídua del ferrocarril. Ha fet vida a Castelló-la Manxa, Barcelona i, de fa tres anys, resideix a Castelló. Avui ha hagut de desplaçar-se a València per visitar un familiar. "Quan vivia a Puertollano anava molt a Ciudad Real en AVE. Era un tres i no res -explica-. En deu minuts et plantaves al lloc. Les infraestructures allí són magnífiques". Resignada, la interlocutora, que fa parada a Moncofa, etziba: "No com ací, doncs".

La indignació s'ha apoderat dels milers d'usuaris que cada dia es desplacen amb el tren que uneix València amb Castelló. Des de principis de setembre, Renfe ha reduït els serveis de rodalia entre ambdues ciutats, la línia C-6. Dels dos trens per hora que circulaven fins ara s'ha passat a un de sol, amb l'excepció de les hores punta del matí. Amb tot, els combois que van de la capital del País Valencià a la capital de la Plana de bon matí inverteixen una hora i 22 minuts recorrent 72 quilòmetres.

L'empitjorament del servei ha encès els ànims dels usuaris. Al capda-

vall, són milers els veïns de València que es desplacen cada dia a treballar o estudiar a Castelló i viceversa. Segons la mateixa Renfe, 16.000 usuaris diaris. Al capdavall, el servei de rodalia ha estat essencial per consolidar la interconnexió de totes dues àrees. La indignació s'ha deixat notar també a les xarxes socials, on sobretot els passatgers més joves lamenten la situació. Però no sols ací. La mateixa Conselleria d'Infraestructures i Vertebració del Territori ha elevat una queixa al Ministeri de Foment. L'Ajuntament de Castelló, per la seua banda, també va alçar la veu la setmana passada mitjançant una declaració institucional. I els consistoris per on passa la línia han manifestat també el seu enuig. Oficialment, la restricció és deguda a les obres d'Adif (l'empresa pública encarregada de les obres ferroviàries) per enlletir el tercer fil del corredor mediterrani. Això és, la col·locació d'un rail addicional a les vies existents.

Un corredor que bufa

Les molèsties que pateixen els usuaris estan íntimament lligades a la manera com s'ha dissenyat el corredor mediterrani i les moltes voltes que el projecte inicial s'ha edulcorat. Quan fa tres lustres es va

començar a parlar d'aquesta infraestructures, la concepció que se'n tenia consistia en l'habilitació d'una segona plataforma de vies, adjacent a la ja existent.

La península Ibèrica té la particularitat de tenir una xarxa de vies amb una amplària diferent de la resta d'Europa. Mentre a la península hi ha l'anomenat "ample de via ibèric", a Europa es circula amb "ample de via europeu" o "ample de via estàndard", que té la particularitat de ser més estret que no l'anterior, a més, òbviament, de requerir un conjunt d'aparells complementari (sistemes de control de tràfic, agulles...) diferent.

Habilitar el corredor mediterrani, d'acord amb la seua primera concepció havia de permetre disposar d'una doble via en ample de via ibèric per als trens de rodalia, d'una banda, i una doble via en ample de via europeu per on, a la llarga, circularen els trens d'alta velocitat i també els trens de mercaderies amb destinació a Europa (d'aquesta manera, els operadors ferroviaris s'evitarien haver de fer el canvi d'ample en creuar la frontera amb França). El Pla d'Infraestructures de Transport (PIT) per al període 2000-2007 proposava la "conversió a alta velocitat de tot el corredor mediterrani (...) per a circulacions en alta velocitat de 200/220

Unes travesses preparades per implantar el tercer fil a l'estació de Borriana (Plana Baixa).



quilòmetre per hora". El mateix PIT contemplava realitzar un estudi per a un "traçat entre Castelló i València que permetera segregar els tràfics de rodalia".

Aquests eren els plans inicials. El problema, però, va ser que les estretors financeres provocades per la crisi van dur el Govern espanyol a traçar alternatives molt menys ambicioses. El tram al nord de València, això és, Castelló, però també de Castelló cap a Tarragona – que era el menys avançat, junt amb el tram entre València i La Encina – ha estat el que més ha patit aquesta devaluació. De la doble plataforma que es va imaginar en un principi, es va passar a la solució de l'ample de via mixt per on podien circular indistintament trens amb ample internacional o ibèric. Foment va convèncer l'administració valenciana i els sectors empresarials dels beneficis d'aquesta alternativa. Corria l'any 2012 i les declaracions públiques feien pensar que allò seria bufar i fer ampolles. "Amb els diners que hi ha, és la solució més adequada i més ràpida", repetien els uns i els altres. Només uns quants van atrevir-se a alçar la veu. José Vicente González, president de la patronal empresa-

rial valenciana fou un d'ells. "Correm el risc que en lloc d'un corredor s'instal·le un carril-bici", advertia l'hivern de 2012. González l'encertà amb el vaticini.

El projecte alternatiu que es va vendre als valencians com la millor solució consistia a instal·lar el tercer fil en les dues vies. És a dir que l'ample mixt s'instal·lara en doble sentit. El projecte, però, encara hauria de patir una segona devaluació. Perquè d'aquesta primera alternativa es va passar a una de menys ambiciosa: instal·lar ample de via mixt únicament en una de les vies i no en les dues. Amb tot, Foment encara va reblar més el clau: l'ample mixt no s'ha col·locat en una via contínua. Des de València a Sagunt s'ha implantat en la via oest i des de Sagunt a Castelló en la via est. "El que al final s'instal·larà és un nyap", assegura un tècnic que coneix el projecte en primera persona. D'unes infraestructures de Champions League s'ha passat a unes de segona B.

AVE en preferent

La situació encara ha empitjorat més amb la promesa de Foment d'inaugurar l'AVE a Castelló abans que acabe l'any. →

+ UNA XARXA NO TAN PRIORITÀRIA

Si la implantació del tercer fil entre València i Castelló està resultant tortuosa, no sembla que la connexió cap al nord haja de resultar molt més senzilla. La baula Castelló-Tarragona continua sent la més feble d'un corredor mediterrani que ja l'any 2012, la Comissió Europea va declarar d'execució prioritària. En aquest itinerari conviuen trams que s'estan executant (el desdoblament de la línia entre Tarragona i Vandellòs, considerada un coll d'ampolla per tenir via única al llarg d'1,5 quilòmetres) amb altres que estan en una situació d'indefinió (com ara el tram entre Vinaròs i Vandellòs, que es va adjudicar l'abril de 2014 i al juliol d'aquell mateix any en què es va aturar l'obra per considerar que el projecte s'havia de replantejar). En un acte l'hivern de 2012, la ministra Ana Pastor va prometre que el corredor mediterrani estaria enllestit per l'any 2015. Ferrmed ja ha advertit que, al ritme a què van les obres, fins i tot 2017 resulta una data optimista. Per quan arribe aquest any, el Ministeri de Foment haurà abocat 3.200 milions d'euros a foradar els Picos d'Europa perquè l'AVE arribe a Astúries.



Cada dia 16.000 persones fan el trajecte València-Castelló.

→ Com en tantes altres ciutats en el mapa espanyol, la reivindicació de l'AVE ha figurat en els primers llocs de les demandes d'uns sectors polítics i empresarials que s'han deixat emmirallar per la falsa idea de progrés associada a aquest tren en forma d'ànec. La gran velocitat va aplegar a València el desembre de 2010; tres anys després, al juny, va treure el bec a Alacant. I ara ha arribat el torn de Castelló. En el calendari de Foment, desembre de 2015 figura com la data per a l'arribada del primer AVE. És a dir, en el mateix mes en què se celebraran les eleccions estatals. Les obres, però, han avançat més lentes que no es preveia i això ha obligat Adif a accelerar els treballs perquè abans dels comicis la ministra de Foment Ana Pastor pugui tallar la cinta i presentar aquesta fita davant els electors.

Només en aquest exercici, el Govern espanyol ha invertit en línies de gran velocitat 1.000 milions d'euros. Aquest diàleg mateix, Pastor va inaugurar la línia AVE a Lleó i Palència, primers passos per connectar la cornisa cantàbrica amb Madrid. I, segons els plans de Foment, abans que acabe l'any s'han d'haver inaugurat les connexions amb Zamora, Burgos, Múrcia, Granada i la dita Castelló. Al capdavant, la foto de la inauguració d'un servei de gran velocitat és una imatge massa atractiva perquè un ministre hi renunciï.

"Els criteris polítics s'han imposat als tècnics -assegura la font abans esmentada-. S'ha volgut accelerar l'obra per arribar a temps a les eleccions enca-

ra que això haja perjudicat milers d'usuaris". "No té lògica", afegeix aquesta font, que estima que hi havia alternatives per evitar els maldecaps que s'estan generant als usuaris. Des de Renfe, es defensen: "La reducció de trens és una qüestió puntual i és la conseqüència lògica d'unes obres que, al capdavant, han de millorar la qualitat de la línia", explica un portaveu a EL TEMPS, qui recorda que, en altres casos, com el de l'arribada de l'AVE a Barcelona, es van tallar línies i es van habilitar autobusos. Fou l'octubre de 2007 i aquells incidents van afectar 100.000 usuaris de Renfe i uns 60.000 de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. L'empenyada, en aquell moment,

fou monumental i va alimentar el malestar dels catalans contra Renfe i l'Estat. El que no diuen ara des de Renfe és que, a la vista dels problemes que estaven causant als usuaris -especialment, els retards-, van acabar oferint el servei de manera gratuïta. En el cas del València-Castelló, la reducció d'horaris no ha suposat cap minva en el cost del bitllet de regional: fer el viatge d'anada i tornada continua costant 11,5 euros.

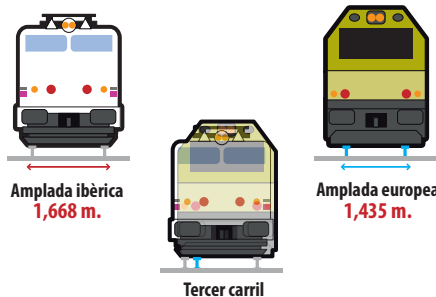
Per altra banda, hi ha els dubtes a propòsit de l'estalvi de temps que suposarà l'entrada en funcionament de l'AVE. Fa deu dies el secretari general d'Infraestructures, Manuel Niño, va assegurar al *lobby* Ferrmed (que de fa més d'una dècada vetlla per l'execució de les obres del corredor mediterrani) que l'entrada en funcionament de l'alta velocitat suposarà la reducció d'"alguns rodalies", per tal com els trens d'alta velocitat tindran preferència respecte als de rodalia. Des de Renfe, i en contra de les paraules del secretari general d'Infraestructures, en canvi, asseguren que "no hi haurà cap inconvenient" d'aquesta mena i que el servei es recuperarà amb total normalitat a partir del 14 de desembre quan haurien d'haver-se finalitzat les obres.

En aquest punt, en tot cas, els experts consultats per aquest reportatge dubten del benefici que, en temps, suposarà l'entrada en funcionament de l'AVE. El fet que s'hagi optat per fer-lo circular per una via d'ample mixt comporta una sèrie de condicionaments tècnics que impediran que els combois d'AVE circulen a 300 quilòmetres per hora. "La tecnologia en ample mixt encara no proporciona les prestacions de l'ample europeu", explica la font que coneix en primer terme aquesta qüestió. Per contra, l'AVE haurà de circular a una velocitat d'entre 160 i 200 quilòmetres, la mateixa a què en l'actualitat viatja l'Alvia. Des d'Adif, en canvi, estimen que el trajecte en AVE entre totes dues ciutats es podrà cobrir en 35 minuts.

De moment, només una cosa és segura: el corredor mediterrani continua avançant, però a peu coix. ●

El tercer carril

El tercer carril és una solució intermèdia que permet convertir a l'amplada internacional les vies d'amplada ibèrica. Persegueix unir tots els ports de la façana mediterrània.



Font: Adif