

Comunitat Valenciana

■ TERRITORIO
Un experto advierte que la urbanización masiva es más grave que el cambio climático

■ Las líneas ferroviarias que gestioná el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) en la Comunitat Valenciana acumulan hasta 44 limitaciones de velocidad por distintos motivos: desde el mal estado de las vías, de las catenarias, por la inestabi-

lidad de la plataforma ferroviaria y sólo, en algunos casos, por obras de mejora en la infraestructura. Hay tramos en los que no se puede circular a más de 10 kilómetros por hora. Y la situación se arrastra durante años, según denuncia el sindicato CGT.

TRANSPORTES

Adif fija 44 limitaciones de velocidad en las líneas ferroviarias por el mal estado de las vías

El sindicato CGT denuncia que muchas de estas deficiencias se arrastran durante años

L. B. B., Valencia
Las líneas de ferrocarril valencianas que controla el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), organismo dependiente del Ministerio de Fomento, acumulan alrededor de 44 de limitaciones de velocidad por el mal estado de la vía y otros tipos de instalaciones ferroviarias, según denuncia el Sindicato Federal Ferroviario-CGT (Central General de Trabajadores).

La Jefatura de Instalaciones de la Gerencia Operativa de Valencia redacta periódicamente unas consignas donde se detallan las «prescripciones temporales e informaciones para la circulación de los trenes en el ámbito de la gerencia operativa». En una de ellas, fechada a mediados de 2006, pero que prácticamente se mantiene desde entonces porque las deficiencias «se arrastran durante años», según el sindicato CGT, en el trayecto La Encina-Xàtiva los trenes de media y larga distancia no pueden circular a más de 60 kilómetros por hora en dos puntos kilométricos. En este trayecto se encuentra la bifurcación de Alicante en la que especifica que la reducción de velocidad es por el estado de la solera.

En el tramo Xàtiva-Silla la situación se complica, a pesar de la multitud de trenes de larga y media distancia, además de mercancías y mercaderías que circulan por este tramo. En Xàtiva, desde el punto kilométrico 57,460 al 57,700 la velocidad máxima permitida es de 80 kilómetros por hora. En Manuel-Énova no se puede circular a más de 60 kilómetros en el punto kilométrico 63,973, aunque en este caso se debía a unas obras de cambio de firme en un paso a nivel. Además, a lo largo de casi dos kilómetros de este trazado tampoco se puede circular a más de 140 km/h por «falta de distancia de frenado», al igual que sucede en la Poblá Llargá (en otros dos kilómetros aunque sólo en un sentido) y Carcaixent (también sólo en la vía par y reducida a 120 km/h).

En Alzira, debido al «estado de la catenaria y de la vía» los trenes no pueden superar los 80 kilómetros por hora desde el kilómetro 76,340 hasta el 81,100. Igualmente, desde Algemesi hasta Silla, en tres puntos kilométricos el tope también está fijado en 80 kilómetros por hora debido al «estado de la vía».

Entre Alfafar-Benetússer y la Estació del Nord existen tres limitaciones de velocidad: una a 60 kilómetros debido al «estado de la vía» y con la advertencia de que

este tramo no está incluido en el sistema ATP (Automatic Train Protection, un sistema de información continua que frena automáticamente al tren en el caso de sobrepasar la velocidad indicada, por ejemplo). Entre Catarroja y Alfafar

Benetússer el tope está marcado en los 90 km/h «cuando se circule al amparo del bloqueo telefónico supletorio (BTS, que se emplea cuando no funcionan los sistemas normales de comunicación, según el Reglamento General de Circula-

ción)». La tercera corresponde a «la estación de Valencia Nord. En la señal situada al final del andén de vía 4» debido a «una curva de radio reducido» la velocidad se limita a 40 km/h, aunque sólo en vía impar.

Por último, en Gandia también se obliga a reducir la velocidad a 80 km/h por «inestabilidad de la plataforma» y, en Cullera las obras de construcción de un paso inferior limitaron la velocidad a 60 km/h.



VICENT M. PASTOR

TRANSPORTE COTIDIANO. Trenes estacionados en la parada de Benifaíó, que utilizan miles de usuarios cada día.

Trenes perdidos en Cuenca y maquinistas subidos a los cerros porque carecen de cobertura entre Xàtiva y Alcoi

L. B. B., Valencia
Uno de los sistemas de seguridad que utiliza el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) es el BLAU (bloqueo de liberación automática) «que cuenta los ejes al salir de una estación y te permite saber por dónde circula un tren pero no sabes en qué punto está», explican desde el Sindicato Federal Ferroviario-CGT. En las líneas de tipo C, como la de Madrid-Cuenca o la de Xàtiva-Alcoi «es un problema, sobre todo por los pasos a nivel». Y añaden una anécdota. «Una vez se tuvo que enviar a la Guardia Civil para que buscaran a un tren que no se sabía en qué punto se encontraba, porque hay tramos en este trayecto en los que no hay cobertura de móvil ni

tampoco existe el tren-tierra (un sistema que permite la comunicación entre el maquinista y el puesto de mando)».

En similar situación se encuentra la línea Xàtiva-Alcoi que circula en régimen de lanzadera y que, según la CGT, «se sabe que va y viene pero se desconoce por qué punto exacto». Tampoco hay cobertura de móvil en muchos tramos y «los maquinistas muchas veces tienen que parar y subirse a un cerro para poder llamar por teléfono».

El sindicato denuncia, además, que en las líneas tipo C «no se invierte nada. Simplemente, cuando algo se rompe se repara». Este deficiente estado de la vía, que en unos años será mejorada mediante in-

versiones a dos bandas entre el Ministerio de Fomento y la Conselleria de Infraestructuras, aunque esta modernización se retrasa ya muchos años, se deja notar en la velocidad a la que pueden circular los trenes por este trayecto. Entre Xàtiva y Alcoi existen dos limitaciones, a 30 kilómetros por hora, debido al «estado de la trinchera en Alcoi, el paso por los cambios en Ontinyent» y de nuevo «el estado de la trinchera en Xàtiva».

En la línea Sagunt-Teruel, Adif ha fijado otros dos topes máximos en Estivella (por el estado de la vía), en Soneja y Segorbe a 60 km/h. En otros dos puntos entre las estaciones de Masadas Blancas y Barracas, los trenes

tampoco pueden superar los 30 km/h. En la línea Valencia-Cuenca existen máximos de velocidad que oscilan entre los 80, los 60 y los 10 kilómetros por hora que impone el «estado de la vía» o «el estado del tramo metálico» (los antiguos puentes de hierro).

Por último, desde La Encina a la terminal de Alicante no se puede circular a más de 80 km/h en Villena «por fisuras en el cruzamiento de un desvío»; imposible transitar a más de 10 km/h por Sant Gabriel por el «estado de la vía». Entre Valencia y Castelló de la Plana, Adif ha marcado otras seis limitaciones de velocidad que oscilan entre los 60 y los 180 km/h (cuando en teoría está adaptada a 200 km/h).

NUEVA EMPRESA MIXTA

● El operador público Renfe ultima la negociación con Alstom para crear una empresa mixta, que se dedicará al mantenimiento del material ferroviario. Reparará los componentes electrónicos y realizará el mantenimiento de los trenes AVE S/100, S/104 y trenes de Cercanías del tipo Civia, en los talleres que la operadora tiene en Cerro-Negro (Madrid). Se crea a imagen y semejanza de otras tres empresas mixtas creadas con Siemens (Nertus), CAF (Actren) y Vossloh (Erion).

● La política de Renfe-Operadora en la fabricación y mantenimiento se basa en la privatización de este último aspecto. Cede el mantenimiento al constructor por 14 años, tras elegirlo por concurso, y después crea con ellos las sociedades mixtas. El mantenimiento se realiza en talleres de la empresa pública y las privadas «ponen la mano de obra y recogen beneficios», según CGT.

● Desde CGT rechazan estas políticas empresariales basadas en la creación de talleres de bajo coste, por lo que conllevan en precariedad del mantenimiento (escasez de suministros) y en la precariedad de los empleos.