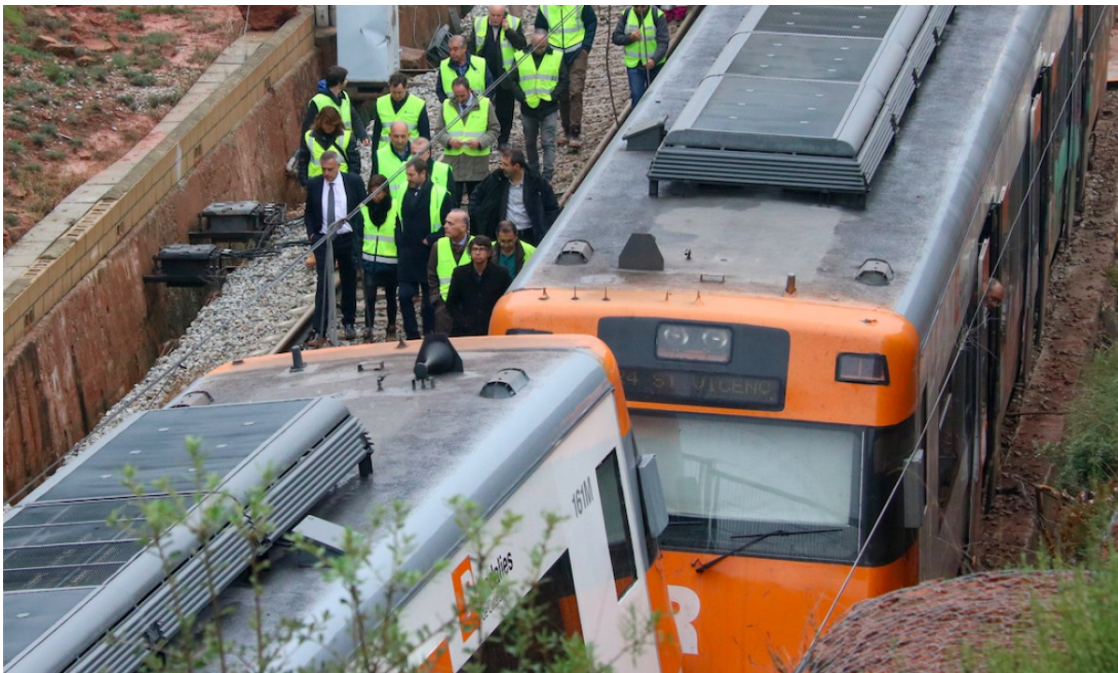


L'accident de Vacarisses era evitable? La falta d'inversió a Rodalies complica l'horitzó de «risc zero»

La conselleria de Territori apunta al dèficit en execució pressupostària, i el ministeri de Foment reconeix el greuge i vincula una major inversió a l'aprovació dels pressupostos de l'Estat



El tren accidentat a Vacarisses | ACN

El descarrilament d'un tren de Rodalies a Vacarisses deixa el trist balanç d'una persona morta i 49 ferides

(<https://www.naciodigital.cat/manresa/noticia/79656/video/descarrilament/tren/vacarisses/deixa/mort/44/ferits/lleus/86/illesos>) . És el tercer accident en deu anys en aquest mateix tram de la línia R4, que uneix Sant Vicenç de Calders amb Manresa passant per Terrassa, Sabadell o Montcada, amb la qual cosa és considerat un "punt negre" pel Sindicat de Maquinistes (SEMAF). Tot i que el risc zero no existeix i que des de Foment associen a un cúmul de desgràcies la fatalitat de l'accident, el propi ministre José Luis Ábalos ha reconegut un dèficit d'inversió en la xarxa ferroviària catalana

(<https://www.naciodigital.cat/noticia/167222/abalos/condiciona/millora/rodalies/aprovacio/dels/presupostos>) i vincula un major volum d'inversió a l'aprovació dels pressupostos de l'Estat.

Aquest greuge és assumit per tots els nivells de l'administració, des dels ajuntaments a la Generalitat i Foment. Segons les dades facilitades per la conselleria de Territori que encapçala Damià Calvet, dels 4.000 milions d'euros que es preveien en el Pla de Rodalies 2008-2015 només

s'han executat un 13,5% i, dels 300 milions del pla d'actuació prioritària al qual es va comprometre el govern del PP entre el 2014 i el 2016, només se n'ha executat el 8,4%.

Un pla de Rodalies de 3.900 milions fins al 2025

El govern del PSOE apunta que la situació del dèficit d'inversió s'ha agreujat durant els governs del PP perquè, per una banda, hi ha els 750 milions pendents de la disposició addicional tercera i, per l'altra, una inversió que fonts socialistes situen en uns quatre punts per sota del que li correspondria per percentatge de població i aportació que Catalunya fa al PIB. Precisament per això, el govern de Pedro Sánchez ha posat sobre la taula un Pla de Rodalies en el qual es compromet a invertir 3.900 milions en la xarxa ferroviària fins al 2025, un miler dels quals per soterrament de vies, però també una quantitat important per a seguretat, manteniment i material de rodatge. La setmana passada, a la bilateral d'infraestructures Estat-Generalitat es va encarrilar la redacció del contracte-programa amb Renfe al qual aniria associada aquesta inversió.

Segons fonts del ministeri de Foment consultades per **NacióDigital**, la darrera obra que es va fer en el tram de l'accident de Vacarisses, just a sota del pont de la C-58, es va executar entre 2016 i 2017, i es va centrar en reforçar la malla i el mur de protecció ja existent amb contraforts, una actuació que va tenir un cost de 600.000 euros. Amb tot, no ha estat suficient per evitar que l'acumulació de pluges dels darrers dies trenquessin el mur en aquest tram que, asseguren des de Foment, havia estat revisat el dia anterior, no tenia assignada cap restricció de velocitat ni cap avís meteorològic feia preveure que pogués ser un tram de risc.

Més enllà del reconeixement institucional del greuge, són els ciutadans els que més pateixen el dèficit d'inversió en forma de retard, incidències i molèsties. Segons dades de CCOO, l'any 2017 Rodalies va transportar més de 150 milions de viatgers i va incrementar la seva ocupació entre un 3% i un 4% anual mentre que, actualment, el manteniment de Rodalies de Catalunya rep el 10% de les inversions en matèria ferroviària de l'Estat. El 90% restant es destina a l'alta velocitat. "Hem prioritzat altres sistemes i aquest ha estat totalment relegat", ha admès aquest dimarts Ábalos quan ha estat interpel·lat per ERC al Senat.

El govern espanyol condiona la inversió als pressupostos de l'Estat

Això sí, el ministre ha condicionat un major marge per invertir en Rodalies a l'aprovació dels pressupostos generals de l'Estat. Els independentistes, però, ja han dit que no tenen cap intenció d'aprovar-los mentre es mantingui la repressió sobre els processats per l'1-O. En tot cas, sí segueixen oberts els canals de comunicació. La subcomissió bilateral d'infraestructures es va reunir el 15 d'octubre per avançar especialment en la inversió en la xarxa ferroviària.

Des de la conselleria de Territori, encapçalada per Damià Calvet, insisteixen que el traspàs de Rodalies és "incomplet i incomplert". Incomplet perquè no s'ha traspassat el pagament del dèficit de serveis, sinó que és l'Estat qui té la capacitat per pagar a Renfe els 130 milions anuals pel servei prestat. I incomplert perquè les baixes xifres d'execució pressupostària demostra el greuge en inversions que pateix la xarxa.

Les pluges, factor de risc

Les intenses pluges dels últims dies i les quantitats d'aigua acumulades han propiciat l'esllavissada en el punt de l'accident a Vacarisses. El geòleg i membre del grup Riscnat de la Universitat de Barcelona (UB) i membre de l'observatori Georisc, Nué Vilaplana, assegura que el terreny en el qual s'ha produït el desprendiment "és una zona d'argiles i conglomerats on l'acumulació d'aigua pot ser un factor de risc perquè l'argila es deforma i s'escola". No obstant això, se suma a les reclamacions de falta d'inversió i puntualitza que la "prevenció" pot contribuir a evitar tragèdies com la viscuda avui a Vacarisses.

Vilaplana explica que fa tres anys que van crear l'Observatori per tal de posar sobre la taula

qüestions relacionades amb riscos geològics. Precisament, durant el 2017 aquest Observatori va treballar les esllavissades a la xarxa ferroviària i viària i, malgrat les insistències del grup, mai van aconseguir reunir-se amb Adif, assegura Vilaplana. L'expert manté que falta prevenció lligada a la previsió meteorològica, ja que "l'aigua no només farà pujar rius i rieres sinó que pot generar punts d'inestabilitat geològica". En aquest sentit, Vilaplana explica que el manteniment de les zones s'ha de fer amb eines com un inventari que permeti revisar els punts de més risc de manera visual i instrumental.

Al seu torn, el president de Renfe, Isaías Táboas, sosté que el descarrilament de Vacarisses s'ha produït a conseqüència de les fortes pluges. La mateixa hipòtesi avala la seva homòloga d'Adif, Isabel Pardo de Vera, que ha confirmat que es va revisar el tram del despreniment tant dilluns com divendres i "no es va apreciar un indicatiu precursor de despreniment", amb la qual cosa la causa principal és atribuïble a les inclemències meteorològiques.

Front comú dels alcaldes de la zona

La de Vacarisses és la quarta esllavissada en aquest tram de la línia R4 de Rodalies, abans C-4. La primera es va produir l'any 1991, tot i que no es va produir cap descarrilament; la segona, al març del 2009, quan un altre tren va sortir-se de la via per una esllavissada (<https://www.naciodigital.cat/manresa/noticia/79654/no/primer/cop/tren/ja/va/descarrilar/esllavissada/vacarisses/2009?rlc=p1>) però sense causar ferits. Al gener del 2011 un tren amb 42 passatgers va descarrilar a l'estació de Vacarisses-Torreblanca i va causar onze ferits lleus, entre ells el maquinista.

Davant d'aquesta situació, responsables locals de la zona han tornat a reivindicar la falta d'inversions en aquesta línia. La tinent d'alcalde de Vacarisses, Olga Serra, ha explicat que conjuntament amb els alcaldes de la zona han demanat una reunió amb Adif per treballar millores en la R4 per evitar més situacions tràgiques com les d'avui.

Igualment, des de Terrassa i Sabadell es reivindiquen infraestructures històricament reclamades al Vallès Occidental, com l'estació de Terrassa Oest o la connexió de les línies R3 i R8. Cal recordar també que des de Montcada es reclama el soterrament de les vies (<https://www.naciodigital.cat/sabadell/noticia/20063/laura/campos/alcaldessa/montcada/ni/ajornament/soterrament>) de Rodalies -prevista en el Pla de Rodalies del govern de Pedro Sánchez. Per la seva banda, Sant Cugat també fa anys que reclama la connexió de la R3 amb FGC a Volpelleres.

A banda dels punts crítics situats a la R4, on les característiques del terreny argilós fa que puguin haver-hi esllavissades, a les línies de R1 a Maçanet-Massanes o a la R11 a Caldes de Malavella, i també a la R3 a Puigcerdà són zones on les fortes ventades augmenten el risc de caiguda d'arbres a les vies i causar accidents.

El total d'incidències imputables als trens l'any 2017 a Rodalies van ser 3.715 (309,6 incidències al mes i 10,2 al dia). Durant el primer semestre de 2018, aquests tipus d'incidències han estat 2.244. Si es manté aquesta tendència, se superarà la xifra de l'any anterior.