

Comunicat // 15-03-2010

Nou conclusions sobre la nevada de Catalunya

Quan la meteorologia ens posa al límit, és quan el transport públic hauria de garantir que podem tornar a casa.

La tempesta de neu que va caure sobre Catalunya el 8 de març de 2010 és històrica i res té a envejar a les que es donen en molts altres indrets del món. Per sort, aquestes circumstàncies tan excepcionals només es produeixen cada tants anys. Però tornaran a repetir-se d'aquí a un temps. Per això és necessari que traiem conclusions i que aquestes puguin ser útils per a un país, com Catalunya, en el que fora de l'àrea de Barcelona, la majoria de desplaçaments de més d'1 km es fan normalment en cotxe.

Conclusions

1. Quan hi ha neu abundant les carreteres es col·lapsen, principalment, perquè malgrat que les autoritats recomanen no agafar el cotxe, la gent el fa servir amb diferents arguments: manca de rigor en les previsions meteorològiques, necessitat imperiosa de fer el desplaçament, llibertat de moure's o altres. Pocs vehicles porten cadenes, i encara menys conductors les saben posar. Amb la mentalitat de la nostra gent, podem concloure que poca cosa es pot fer en aquest sentit.
Ara bé, la temeritat, imperícia, mala sort o absoluta necessitat de desplaçar-se de molts dels nostres conductors no ha d'impedir que la xarxa viària bàsica pugui ser utilitzada en qualsevol moment pels serveis essencials de la comunitat, que són: els vehicles d'emergència, els de seguretat, les màquines llevaneus i el transport públic. El col·lapse de la regió metropolitana va ser gegantí perquè l'administració no va saber, o no va poder, protegir aquests serveis bàsics: les màquines llevaneus no podien arribar on calia actuar i les ambulàncies no podien passar. Per tant una primera conclusió és que, com va passar a Barcelona durant la Cimera Europea de fa uns anys, **caldria que a la xarxa bàsica hi quedés sempre disponible un carril lliure per a la circulació dels serveis essencials de la comunitat.**
2. La decisió de suspendre indefinidament el servei de bus a Barcelona va ser equivocada. Els autobusos tenen les mateixes propietats mecàniques que els cotxes. Quan neva només rellisquen si hi ha gel o si hi ha pendent. A la part plana de Barcelona ni glaçava ni hi havia pendents. De fet, són molts els operadors de TP que van mantenir el servei fent circular els autobusos amb precaució, com ho feien els vehicles particulars. Els autobusos de TMB podien haver circulat pel pla de Barcelona i per zones on no hi havia servei de metro, com ara la Zona Franca. Aquest criteri va ser entès per exemple, a Sabadell, ciutat en la que el servei només es va interrompre en 4 de les 13 línies i en la que els autobusos de TUS van circular amb precaució i per les zones sense pendent. El mateix va succeir amb els serveis de bus de l'EMT, al Baix Llobregat. Quan neva a Centreeuropa, els autobusos continuen funcionant, allà on poden, per garantir el servei bàsic de mobilitat, mentre no apareguin plaques de gel. Per tant, una segona conclusió: **suprimir el servei de bus de TMB i el Nitbus amb caràcter general no va ser una decisió encertada.**
3. El metro de Barcelona, constituït per les 7 línies de TMB i les 3 de FGC, va prestar durant la tarda i nit del dia 8 de març un servei d'incalculable valor en garantir que d'una forma o altre gairebé tothom que viu a Barcelona pogués tornar a casa. Novament es torna remarcar quines són les gran aportacions del TP de Barcelona, així com la bona gestió habitual dels seus operadors, TMB i FGC. Tercera conclusió: **el metro va funcionar molt bé i és el servei que va assegurar la mobilitat de Barcelona el dia 8 de març.**

4. El metro de superfície, el tramvia, no va tenir tanta sort. Un arbre va caure sobre la catenària a l'Hospitalet, interrompent el servei del Trambaix, en tant que sobre el Trambesòs va caure el silenci de l'administració, ja que els missatges que es difonien informaven que també estava fora de servei, la qual cosa no era certa ja que el Trambesòs va donar un excel·lent servei fins a mitjanit. Quart conclusió: **El tramvia va demostrar que, com sistema ferroviari que és, sobre la neu es mou sense problemes, com ho fan també els tramvies a les ciutats centreeuropees quan neva.**
5. El serveis de rodalia de Renfe i FGC van fallar clamorosament dificultant que desenes de milers de persones tornessin a casa. Davant del col·lapse de les carreteres, el ferrocarril era l'alternativa natural perquè no té problemes amb la neu. Les causes de la interrupció del servei foren les caigudes d'arbres, la manca de fluït elèctric i la mar de fons, en el cas de la línia C1 a l'alçada de Vilassar, lloc on les onades arribaven més enllà de les vies. En el cas dels arbres, hi ha coincidència amb el tramvia de Barcelona en la causa de la interrupció del servei. Les caigudes d'arbres no només es deuen a fortes tempestes de neu sinó que també es donen sovint degut a ventades que a Catalunya són freqüents. Centenars de passatgers van haver de ser allotjats i van passar la nit en equipaments públics dels pobles on els trens es van quedar bloquejats per causes externes al propi sistema ferroviari. Cinquena conclusió: **cal establir una franja de seguretat a les línies ferroviàries perquè la possible caiguda d'arbres o perquè les onades del mar no interrompin el servei. A més, cal dissenyar les xarxes elèctriques de forma que siguin redundants per assegurar el subministrament. Disposar d'un parc de locomotores diesel per a emergències també ajudaria a solucionar algunes incidències greus com les de dilluns.**
6. El que va succeir el 8 de març dona a entendre que la protecció del transport públic encara no hi és present amb totes els conseqüències en els plans d'emergència del govern. Sisena conclusió: **atès que el transport públic és l'únic sistema que és capaç de moure molta gent en poc temps, hauria de ser incorporat com a vector clau en els plans d'emergència**
7. La informació en el transport públic no va funcionar bé. Els usuaris de Renfe van quedar desatesos, sense informació, i en el cas de Barcelona, no es va aprofitar la megafonia ni el canal de notícies del metro per informar els usuaris del que passava en el conjunt del TP. Algunes pàgines web dels operadors van caure i molt poques empreses oferien informació actualitzada de les afectacions als serveis. Setena conclusió: **Cal informar millor els usuaris i aprofitar millor els circuits d'informació existents i, com a derivada, cal informar sense errors sobre la situació del TP (com en el cas de la falsa interrupció del servei de tramvia).**
8. Avui 9 de cada 10 ciutadans porten un telèfon mòbil a sobre, però no sembla que aquest gran potencial comunicació hagi encara estat explotat amb totes les conseqüències. Vuitena conclusió: **tenint en compte que a llocs com el metro, l'espai radioelèctric és una concessió pública, el govern hauria d'estudiar la possibilitat d'obligar les empreses operadores a difondre, en cas d'emergència, els missatges oficials als usuaris que estiguin en l'àmbit d'aquesta concessió.**
9. Sobre les cues de camions de sortida cap a França, la premsa ha informat que la policia va aturar fins a 9.000 camions en diferents àrees de servei a les autopistes catalanes. La frontera estava tancada degut a la neu. Volem felicitar el Servei Català del Trànsit i la Policia de Catalunya per la bona gestió que han fet en evitar que aquesta enormitat de camions quedessin aturats sobre el voral de l'autovia com havia passat antigament. Aquesta extraordinària acumulació de camions, que circulant a una velocitat de 80 km/h, significaria una caravana ininterrompuda de camions de 450 km, el que fa és recordar-nos, i novena conclusió, que **Espanya i Catalunya tenen una assignatura pendent amb el ferrocarril de mercaderies. Entre tots els grans països europeus, Espanya és al que pitjor li van les coses en aquest tema.** Als polítics catalans els hi agrada molt parlar d'infraestructura, però el cert és que amb l'actual infraestructura ferroviària es podria triplicar el tràfic actual. Avui, els problemes són bàsicament de gestió.

Barcelona, 15 de març de 2010

Per a més informació, podeu trucar al 93 244 49 70