



LAS CONSECUENCIAS DEL 29-O

Levante-EMV



Figuración de las nuevas pasarelas que el ministerio tiene previsto construir en Picanya preparadas para grandes riadas.

«Es un error replicar infraestructuras sin adaptarlas al cambio climático»

El catedrático de la UPV Víctor Yepes aboga porque la reconstrucción incluya «decisiones estratégicas sobre barreras al paso del agua como la Pista de Silla»

RAFEL MONTANER
València

El catedrático de Ingeniería de la Construcción de la Universitat Politècnica de València (UPV), Víctor Yepes, sostiene que la reconstrucción de infraestructuras y edificaciones tras un desastre como la dana del 29 de octubre «no puede limitarse a la reposición de lo perdido», pues esto supone «desperdiciar la oportunidad para corregir vulnerabilidades y minimizar futuros daños». Por ello considera «un error replicar infraestructuras sin adaptarlas al cambio climático».

Entre las vulnerabilidades que la dana ha vuelto a poner en evidencia, según Yepes, están infraestructuras de comunicaciones clave como la autovía A7 o la Pista de Silla, la V31, cuya orientación meridiana las convierte «en barreras al paso libre del agua». El catedrático aboga porque la reconstrucción de la zona dana incluya medidas de adaptación y mitigación al cambio climático de ambos ejes de comunicación «pues son ba-

rreras sobre las que en algún momento habrá que tomar una decisión estratégica» para que no sean un obstáculo al flujo del agua y los sedimentos. «Las soluciones pueden ser de muchos tipos, pues en otros países se han hecho pasos superiores a lo largo de un tramo importante, y no sé si esto sería aplicable, pero hay que intentar no repetir los errores que hemos tenido», añade.

El experto de la Politécnica sostiene que «no se trata de replicar todas las cosas conforme estaban antes de la dana, si no de pensar un poco cómo esta reconstrucción se tiene que hacer de forma diferente, con tecnología del siglo XXI que impida que la gravedad y los riesgos que se han corrido se vuelvan a repetir».

Reducir riesgos futuros

Tras una catástrofe como la de la dana, prosigue, «la reconstrucción pasa por una primera fase que tiene que ser inmediata de atención a las personas, a las víctimas, desde el minuto cero. Luego hay que recomponer lo antes posible las infraestructuras críticas, que son las vías de comuni-

cación, hospitales, etcétera. Y luego ya viene una, una fase que debería ser algo más sosegada para planificar a medio y largo plazo las infraestructuras y, sobre todo, ordenar el territorio para que tengamos más

posibilidades de superar los eventos extremos».

Un ejemplo de estas *luces largas* en la reconstrucción serían los puentes y pasarelas sobre ríos y barrancos. En este caso, subraya Yepes, «habría

Gobernanza

Consorcio administrativo para la recuperación

El catedrático de Ingeniería de la Construcción de la UPV, Víctor Yepes, reclama «la coordinación a nivel técnico y político de las administraciones para afrontar el reto de la reconstrucción de la zona dana». Para ello propone que ayuntamientos, Generalitat y Gobierno «deleguen en un consorcio administrativo sus competencias con el fin de facilitar la toma de decisiones».

«La reconstrucción de un área metropolitana como la de València, que es una de las

más importantes a nivel productivo de toda España, no se puede gestionar de forma fraccionada», advierte Yepes.

Por la coordinación en la reconstrucción también apostaron a finales de enero los expertos en gobernanza reunidos en la conferencia científica posdiana de la Universitat de València, que coordinados por el catedrático emérito de Geografía Humana de la UV, Joan Romero, reclamaron «incorporar la visión metropolitana en la gestión territorial». ■

que reducir al mínimo posible el número de pilas o soportes que sostienen el tablero y cimentar con pilotes profundos». «Cuantos más elementos estén en el cauce, pues evidentemente más dificultades va a haber para que pase el agua de forma fluida», reitera.

Tanto en el rediseño de puentes y carreteras como en otras infraestructuras, el catedrático alerta de la necesidad de prever «cosas que hasta ahora no se habían tenido en cuenta, como los miles de vehículos flotando arrastrados por la fuerza del agua que, al amontonarse unos encima de otros, han sido una auténtica barrera que ha provocado cambios bruscos en el flujo de la riada y han taponado infraestructuras de drenaje que habían funcionado sin ningún problema».

En el rediseño de puentes hay que prever «fenómenos nuevos como los miles de vehículos flotando»

Yepes avanza que expertos de la Politécnica en ingeniería hidráulica, como los catedráticos Félix Francés y Juan Marco, «que están entre los mayores referentes mundiales en inundaciones», ya están «reajustando sus modelos para incluir este factor de los miles de coches flotando, algo que no es sencillo y fácil, por lo que si les dejan trabajar tendremos soluciones a medio y largo plazo desde el punto de vista hidráulico que si se ponen en marcha nos van a evitar muchos problemas».

Carreteras resilientes

No es la primera voz que clama porque la reconstrucción se adapte a los eventos extremos que conlleva el cambio climático, pues a finales de enero ya lo hicieron los expertos en infraestructuras reunidos por la Universitat de València (UV) en la primera conferencia científica sobre la relación entre el cambio climático, los usos y la gestión del territorio.

Estos especialistas, coordinados por el catedrático Geografía Humana de la UV y también comisionado del Gobierno para el corredor mediterráneo, Josep Vicent Boira, insistieron en la «revisión del diseño de infraestructuras en áreas inundables», pues su «disposición meridiana, de norte a sur, entró en colisión con los flujos de la riada».

Consideran que las carreteras y líneas de tren en zonas sensibles «deben ser resilientes» al cambio climático. «En situaciones como la vivida, no basta con la reconstrucción de infraestructuras» y piden medidas para hacerlas más permeables a las crecidas y que, si hace falta, «se busquen trazados alternativos». ■