

Els perills del corredor mediterrani

L'accident ferroviari de Torredembarra evidencia els riscos que genera el pas dels trens pel mig de les poblacions, un fet molt habitual en l'anomenat corredor mediterrani, pel qual transcorre l'Euromed, entre Barcelona i Alacant. El sindicat CGT denuncia també que Renfe ha iniciat una política de reducció de plantilla que pot minvar les mesures de seguretat. Tot i això, Renfe ja ha començat a cobrar la nova taxa de seguretat.

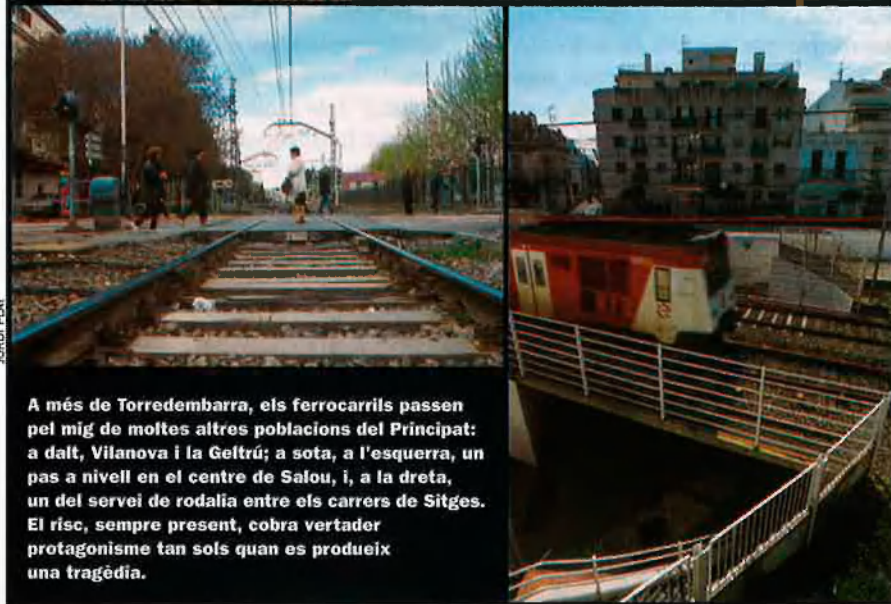
L'anomenat corredor mediterrani, la línia ferroviària que uneix Alacant i Portbou, passa encara per l'interior de moltes poblacions, algunes de les quals han de patir, fins i tot, passos a nivell que augmenten el risc d'atropellament. La col·lisió de Torredembarra actualitza, sobretot, moltes reivindicacions dels municipis que les vies de la Renfe parteixen en dos. Per la seguretat, més que per la incomoditat, que suposa per a qui viu a un costat i a un altre de les vies. Després de l'accident, que va provocar la mort de dues viatgeres, l'alcalde de Torredembarra, Miquel Àngel Lecha, ha iniciat una campanya per fer que els trens de velocitat alta no passin pel mig del municipi. La iniciativa implica també ajuntaments de poblacions veïnes que tenen el mateix problema com ara Altafulla, Calafell, Cunit, Salou o Cambrils.

De fet, la sol·licitud de Lecha serà una realitat abans del 2005 perquè ja estava previst que la nova línia de l'AVE Barcelona-Madrid absorbís també el trànsit dels trens de velocitat alta com ara l'Euromed i també Cunit o Altafulla se'n beneficiaran d'aquesta nova infraestructura. Fins que arribi l'AVE, l'Ajuntament de Torredembarra ha demanat "reforçar la seguretat del pas de trens pel nucli urbà de Torredembarra i de les tanques i dels murs de protecció, limitant també la velocitat del TAV (Euromed)".

La situació és diferent per les localitats al sud de Tarragona que estan en la mateixa situació, com ara Cambrils i Salou —que, fins i tot, tenen passos a nivell enmig de la població—, ja que queden fora del nou trajecte de l'AVE i han d'esperar que el Ministeri liciti i pressuposti el nou traçat del ferrocarril, que ja està planejat. Fins aquest moment, però, només ha es-



La col·lisió de dos trens a Torredembarra, el 30 de març, hagués pogut tenir conseqüències molt més greus si el càmping sobre el qual va caure un vagó no hagués estat buit.



A més de Torredembarra, els ferrocarrils passen pel mig de moltes altres poblacions del Principat: a dalt, Vilanova i la Geltrú; a sota, a l'esquerra, un pas a nivell en el centre de Salou, i, a la dreta, un del servei de rodalia entre els carrers de Sitges. El risc, sempre present, cobra vertader protagonisme tan sols quan es produeix una tragèdia.

tat pressupostat el tram comprès entre Vandellòs i Montroig.

Al País Valencià també són moltes les poblacions que veuen passar l'Euromed entre els pisos i les cases. La zona més afectada és la de l'Horta sud, on el ferrocarril travessa un seguit de pobles –Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja i Silla– però també travessa Benifaió, Algemesí i Carcaixent (Ribera Alta) o Xàtiva (Costera).

Velocitat alta. L'Euromed, protagonista d'aquest accident, no és l'únic tren que circula a velocitat alta per aquestes vies. De fet, la majoria de trens de llarg

recorregut –el Talgo, per exemple– assoleix, com l'Euromed, la velocitat de 160 km/h. Tot i que aquest tren pot arribar a velocitats més ràpides (200 km/h), el trajecte no ofereix sempre la seguretat necessària –fins i tot, en alguns llocs, hi ha una sola via per tot el trànsit ferroviari– i, per tant, no sol superar els 160 km/h.

La coincidència a les mateixes línies de trens ràpids, trens de rodalies i els anomenats regionals (els que fan trajectes llargs però sempre dins el territori de la mateixa comunitat autònoma), implica un gran volum de trànsit en aquest corredor mediterrani. De fet, aquesta ruta, amb el trajecte Barcelona-Saragossa-

Madrid i el València-Madrid, és dels que registra més trànsit de tota la xarxa ferroviària estatal.

A la intensitat de trànsit –un factor que, lògicament, augmenta els riscos de col·lisió–, s'ha unit ara un nou risc derivat de la reducció de plantilla iniciada per Renfe. Segons explica un representant del sindicat CGT de Renfe, la sortida de les estacions ja no la indica l'anomenat factor de circulació –el cap de l'estació– sinó l'interventor del tren. D'aquesta manera, la companyia ferroviària pretén reduir el nombre de treballadors de l'estació. Aquesta mesura s'aplica en algunes zones, des de l'1 de febrer passat, i en d'altres –com és el cas de Torredembarra–, des del 15 de febrer del 2002. El representant de CGT no diu que això hagi provocat l'accident concret de Torredembarra o que aquesta decisió hagi produït més situacions de risc en la xarxa ferroviària catalana però apunta que “suposa una mesura menys de seguretat”.

Cristóbal Cobo, com a representant de CCOO de Renfe, recorda que el ferrocarril és un sistema de transport molt segur i que, cada cop, les mesures de seguretat depenen més de Control de Trànsit Centralitzat (CTC), un sistema molt segur que ja funciona en diversos països europeus. Cobo, però, tampoc no es mostra partidari de deixar les estacions buides, perquè el personal d'estació afegeixi garanties de seguretat al sistema. Una de les zones cobertes per un CTC és, per exemple, el tram Sant Vicenç de Calders-Lleida. En aquest trajecte ja només queden obertes les estacions de Valls i de Montblanc.

Torredembarra, que no està en aquest trajecte, encara no està controlada per cap CTC.

El representant de CGT no sap si la nova ordre ha implicat un augment real dels riscos en la circulació de trens. Per saber-ho cal esperar la pròxima Comissió Operativa de Seguretat en la Circulació de Catalunya que, aproximadament cada dos mesos, es reuneix per analitzar els problemes de seguretat que s'han registrat a la zona. En canvi, sí que s'ha apreciat un augment del risc al País Valencià. Cal dir que el corredor mediterrani en què es mou l'Euromed està divi-

JORDI PLAN



Al País Valencià, molts pobles de l'Horta Sud són travessats pel corredor mediterrani. Alfafar, a l'esquerra, i Catarroja, a dalt, només en són dos exemples.

dit en tres zones diferents que tenen senyals Comissions Operatives de Seguretat. La del Principat controla el tram Barcelona-l'Aldea; la de València, el tram l'Aldea-la Font de la Figuera; i la d'Alacant, el de la Font de la Figuera fins a Cartagena. Concretament, és la Comissió Operativa de València la que ha detectat un gran creixement dels "conats de col·lisió" dels trens de més velocitat. Segons ha publicat el diari *El País*, un informe sobre "Accidentalitat per error humà en l'any 2002" afirma que, entre el 3 i el 25 de febrer, hi va haver quatre d'aquests conats, protagonitzats per un Alaris (Alacant-Madrid) a la Venta de la Encina; un Euromed a Agost; un altre Euromed a Sagunt i un tercer Euromed a l'Aldea. Els quatre casos es van produir per no respectar "els senyals d'entrada o d'eixida".

Tot i això, cinc dies després de l'accident de Torredembarra, Renfe ha començat a cobrar la Taxa de Seguretat del Transport Ferroviari de Viatgers que encareix els bitllets i, teòricament, ha de servir per "augmentar els mitjans tècnics i humans de seguretat en estacions i trens".

Àlex Milian

www.editorialmeteora.com

"Avui la mà no em tremolava.
Odio el pols ferm que m'allunya
del delicte de viure després de tu."

Josefina Vidal Morera



Dues veles blanques

Libre de poemes il·lustrat
per Isabel Fors Galí

Editorial
Meteora