

Passos a nivell de Lleida, després de la tragèdia

Tres morts en dos dies
són molts morts.
Sobretot si entre ells
hi ha dues nenes
de tan sols quatre anys.
Ha passat aquest estiu
a la xarxa ferroviària
de Lleida, on ja van
perdre la vida quinze
persones el 1988,
quan un tren es va endur
l'autocar en què viatjava
una guarderia.
Ara, per fi, s'anuncien
inversions milionàries.

Lleida ha viscut de forma dramàtica la presència a les seves línies terribles de desenes de passos a nivells sense barrera. Els lleidatans guarden encara a la seva memòria les terribles imatges del març de 1988, quan un tren es va emportar un minibús en un pas a nivell de Juneda i van morir quinze persones, entre elles deu nens d'una guarderia que anaven a una granja-escola. La història es va repetir una mica el passat 6 de juliol, quan un tren va atropellar mortalment dues nenes de quatre anys. Eren cosines i jugaven a la via. Els Mossos d'Esquadra i el Departament de Benestar i Família de la Generalitat investiguen per què les nenes jugaven en aquell lloc, a pocs metres d'un pas a nivell dels Alamús, un poble situat a uns 7 quilòmetres de la capital del Segrià. Sigui com sigui, els passos a nivell sense barrera constitueixen un perill. Just 24 hores abans del sinistre que es va emportar la vida de les dues nenes, un jove de Vilaller de vint-i-sis anys va morir a la mateixa via, a un parell de quilòmetres, entre Lleida i els Alamús. Tots dos accidents van tenir lloc a la línia Lleida-Manresa, el lamentable estat de la qual l'han denunciat reiterades vegades els ajuntaments afectats.

Renfe va anunciar dies després d'aquests dos accidents un pla per reduir riscos en aquests passos a nivell. La companyia ultima la instal·lació de sistemes de seguretat lluminosos i acústics

en dinou passos a nivell d'aquesta polèmica línia situats en deu municipis, entre ells el dels Alamús, a pocs metres del qual van perdre la vida les dues nenes. L'empresa encarregada de la instal·lació d'aquests mecanismes de seguretat, per als quals Renfe ha previst una inversió de 4,1 milions d'euros, ja n'ha posat en funcionament uns quants. Cada creuament estarà equipat amb un semàfor i un sistema sonor (un clàxon) que, mitjançant una xarxa de circuits instal·lats a la via, advertiran els automobilistes i els vianants de la proximitat dels combois. Els senyals lluminosos i acústics se situaran a creuaments de Lleida (2), els Alamús (2), Bell-lloc (2), Sidamon (3), Fondarella (3), Mollerussa (1), Golmés (2), Bellpuig (2), Tàrraga (1) i les Oluges (1). L'obra fou adjudicada a l'empresa Electrans-Electrosistemes Bach el març de l'any 2003 amb un pressupost d'execució ja esmentat de 4,1 milions d'euros. Renfe no s'ocupa de la senyalització de la presència de passos a nivells en camins o carreteres, ja que això és competència del titular de via i no de la companyia ferroviària.

La inversió de Renfe, però, representa poc més que una mesura d'urgència en una via que, com hem dit, presenta un estat molt precari. A la demarcació lleidatana hi ha un total de 98 passos a nivell, dels quals 74 no tenen barreres. A més a més dels passos esmentats en la línia Lleida-Manresa, la companyia ferrovià-



Membres de la Policia escorcollen la zona en què van ser atropellades les dues nenes de quatre anys. La relació de les comarques lleidatanes amb els ferrocarrils és, des de ja fa uns anys, tràgica.

ria preveu instal·lar també sistemes de seguretat lluminosos i acústics en onze passos a nivell més de les altres dues línies que passen per terres lleidatanes, deixant de banda la del TGV: la Lleida-Tarragona i la Lleida – la Pobla de Segur.

En els últims anys, Renfe ha substituït una quinzena de passos a nivell de Lleida per viaductes elevats, una solució que és molt més cara, però també molt més segura. La nova ministra de Foment, Magdalena Alvarez, ha anunciat que una de les seves prioritats serà millorar la seguretat de les línies fèrries amb l'eliminació, via viaductes, de la pràctica totalitat dels passos a nivell sense barrera de l'estat espanyol. Alvarez també ha anunciat que aquesta inversió es durà a terme en els propers anys i que es completarà amb una campanya publicitària encaminada a conscienciar els conductors i els vianants dels riscos que es deriven de la presència d'aquesta mena de passos a nivell i de la necessitat de circular-hi amb precaució.

L'últim accident mortal en un pas a nivell de vies fèrries de Lleida va tenir lloc el mes de setembre de l'any 2002 a Tàrrrega; hi va morir el conductor d'un cotxe

atropellat pel tren. Però ja hem dit que Lleida és una zona especialment marcada per aquesta mena de perills des que l'any 1988 es va registrar la terrible tragèdia de Juneda. A més, els ajuntaments lleidatans fa molts anys que es queixen del lamentable estat de dues de les línies que passen per les seves terres: la Lleida-Manresa i la Lleida – la Pobla de Segur. Aquesta darrera està pendent d'un traspass de l'administració central a l'autònoma per millorar-ne la seguretat i el servei. Pel que fa a la Lleida-Manresa, actualment els trens han de circular en alguns trams a velocitats més pròpies del segle XIX que del XXI a causa del precari estat de les vies. Això sense oblidar l'alarmant desinversió en les estacions de les localitats afectades. Només la línia Lleida-Tarragona presenta un estat acceptable, a més de la recent estrenada d'alta velocitat.

Aquesta, però, tampoc no ha estat exempta de polèmica, ja que s'havia d'haver inaugurat l'any 2002 i no es va fer fins dos anys més tard després de registrar-se molts problemes de seguretat, sobretot en el tram que passa per terres aragoneses, on es van obrir diversos

clots a pocs metres de la via. Finalment la línia s'ha posat en marxa sense que s'hagin registrat incidents, tot i que funciona a una velocitat molt més baixa de la prevista inicialment. El Col·legi de Geòlegs d'Aragó adverteix que el risc que s'obrin més clots en la zona aragonesa persisteix, però els tècnics de Foment asseguren que no hi ha perill.

El canvi de Govern registrat en els últims mesos tant autonòmicament com a l'estat ha aportat esperances de canvis a Lleida en temes ferroviaris. El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, ha explicat diverses vegades que la intenció de l'executiu és fer efectiu el traspass de la línia de la Pobla en qüestió de mesos, mentre que la nova titular de Foment, com ja hem dit, ha anunciat una forta inversió per millorar la seguretat. En el que no s'han compromès, però, és a corregir de forma substancial el retard que presenta l'entrada en funcionament de la línia d'alta velocitat entre Lleida i Barcelona. De moment només es pot anar a una (relativa) alta velocitat de Lleida a Madrid.

Anna Sàez