



Accidents mortals als metros europeus

- Londres, 28 de febrer del 1975 > **43 persones** van morir a l'estació de Moorgate en pujar un tren a l'andana i endinsar-se en un túnel sense eixida.
- Barcelona, 30 d'octubre del 1975 > **1 persona** va morir en col·lisionar dos vagons a l'estació de Virrei Amat.
- Hamburg, octubre del 1961 > **28 persones** van perdre la vida per la col·lisió entre dos metros a l'estació de Berliner Tor.
- Madrid, 10 d'abril del 2006 > El xoc entre dos trens de manteniment causà la mort de **2 operaris** del metro entre les estacions de Lucero i Puerta del Ángel.



Més de la meitat dels usuaris de la línia 1 són joves estudiants que es desplacen a València des de les comarques veïnes.

més amb conducció”, argumenta Pablo Garcia. I continua: “Sentim pena i desconsort, pels dos companys i per la resta de víctimes; eixe revolt té 400 circulacions al dia durant 20 anys, no ens ho expliquem.” De moment l'autòpsia del maquinista no descobrí res d'anormal, i així es descartava l'ingestió d'ansiolítics, droga o alcohol. I continua la incertesa, és tan il·lògic circular per aquell tram a 80 km/h que els companys no creuen que la causa fóra una imprudència.

Els sentiments incòmodes comencen a fer-se presents i no és segur que la in-

vestigació tècnica arribe a temps d'aturar-ne les conseqüències. Perquè més enllà de la culpa d'aquesta desgràcia, hi ha persones que la relacionen amb una política de poca cura amb els serveis públics. Com diu Miquel: “Estic trist per la desgràcia ocorreguda en un àmbit tan quotidià per a mi, sent impotència i pense que alguna cosa s'hauria pogut fer. Açò passa en un servei habitual per a moltes persones, mentre ens mostren altres fastos amb ostentació.”

Eduard Ramírez

Tot i que a hores d'ara l'administració Camps afirma amb rotunditat que tota la xarxa de metro valenciana és “completament segura” i coincideix a assenyalar que “l'accident ha estat provocat exclusivament per un error humà”, és significatiu que a penes un mes abans de la tragèdia la mateixa Generalitat Valenciana reconeguera tàcitament la necessitat de millorar la seguretat de la línia 1 del metro. I és que, el maig passat, el conseller José Ramón García Antón i Francesc Camps presentaren el Pla d'Actuació Integral de la línia 1, per “oferir un millor servei als ciutadans i millorar la seua seguretat”. La renovació integral de la línia comportava unes despeses de 431,1 milions d'euros fins al 2010, una inversió molt ambiciosa perquè volien que es tractara d'una línia “modèlica”.

Malgrat que el conseller García Antón argumenta que el sistema de frenada automàtica (FAP) de la línia 1 de MetroValència és “completament segur”, una de les principals novetats previstes del pla de millora era la implantació d'un sistema de control de velocitat automàtic (ATP, protecció automàtica de trens) que substituïra el “completament segur” (FAP) de la línia 1. Segons tots els experts, aquest control de velocitat automàtic (ATP) haguera evitat que el tren arribara als 80 km per hora i, per tant, que haguera descarrilat.

Més població, els mateixos recursos. Un dels aspectes que s'han posat en evidència després del tràgic accident és que a València les necessitats de transport han crescut molt més ràpid que les inversions destinades a la creació i el manteniment d'aquestes infraestructures. Des de la inauguració el 1988, l'augment de viatgers ha estat constant en la línia accidentada, i s'ha intensificat encara més en els últims anys, amb el creixement demogràfic de València i l'àrea metropolitana. El nombre de nous viatgers des del 2000 ha crescut en una mitjana d'un milió i mig a l'any, fins a arribar als aproximadament 20 milions que utilitzaren la línia 1 durant el 2005.

Aquest increment d'usuaris no ha estat acompanyat de més inversions en transport. Fa uns mesos, el portaveu socialista d'Infraestructures, Antonio Godoy, ja va denunciar “la indigència

L'aneguet lleig del pressupost



GENERALITAT VALENCIANA

Francisc Camps presideix el ple del Consell que es va convocar amb urgència la vesprada del dilluns 3 de juliol. A la seua esquerra, en segon lloc, José Ramón García Antón, conseller d'una àrea, la d'Infraestructures i Transport, endarrerida quant a Inversions pressupostàries.

Les inversions a la línia 1 no arribaren a temps. Les millores previstes a mitjà termini, que renovaran els sistemes de seguretat, faran tard.

pressupostària” de la Conselleria d'Infraestructures que dirigeix García Antón, i afirmava que aquest departament “és el que pitjor pressupost ha tingut durant els darrers tres anys i el que més diners ha perdut en inversió”. De fet, segons dades oficials de la mateixa Generalitat Valenciana, al 2004 la inversió destinada a Infraestructures i Transport sols va augmentar un 1,3%, mentre que la mitjana de totes les conselleries creixia un 7,9%; el 2005, l'increment de la inversió en transport va ser del 0,3%, mentre que la Generalitat va registrar un augment del 9,7%, i, per últim, aquest 2006 l'augment previst és del

2,7%, tot i que el pressupost és un 9,9% més elevat. En aquests tres últims anys, la Conselleria d'Infraestructures i Transport ha perdut 23,3% punts d'increment pressupostari respecte a la resta de conselleries.

Sembla evident, doncs, que el transport no ha estat una de les prioritats del Govern campsista. El diputat Godoy denunciava “l'estat lamentable en què es troben els ferrocarrils de la Generalitat Valenciana”, i més concretament, encara parlava de la línia 1 del metro de València, “on el Consell encara no ha iniciat les inversions de renovació integral que necessita amb urgència”.

Sindicats i seguretat. La seguretat de la línia 1 es qüestiona de fa temps, tant pels treballadors de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), empresa pública, com pels sindicats i els mateixos usuaris. Bona mostra d'aquest malestar són les vagues que durant els últims anys ha convocat reiteradament el Sindicat de Maquinistes de l'empresa FGV. Amb aquestes vagues no sols denunciaven les condicions laborals, sinó també els “problemes de seguretat i la manca de conservació” de la xarxa.

També en les Corts valencianes els grups de l'oposició s'han interessat per les condicions de seguretat de la línia 1. Durant una compareixença del conseller de Transport, José Ramón García Antón, els portaveus del PSPV-PSOE i d'Esquerra Unida preguntaren pels motius de l'aparició de nombroses queixes relatives als problemes de seguretat del metro.

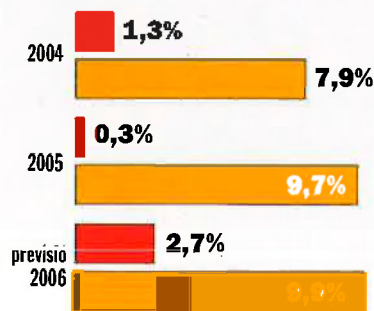


Al llarg dels darrers anys, de fet, s'han registrat diversos accidents lleus en la xarxa del metro valencià. Només en els últims cinc anys s'havien succeït, en la línia 1 del metro, onze incidents de diferent consideració, motivats per causes com talls en les catenàries i accidents en passos a nivell en els trams en superfície que uneixen poblacions de l'àrea metropolitana amb el centre de la ciutat. L'avís més important que una tragèdia podia ocórrer en la línia 1 es va produir el setembre passat a Picanya, quan una col·lisió de tres trens va provocar més d'una trentena de ferits, dos d'ells molt greus.

Inversions en transport

- Increment de la inversió en infraestructures i transport
- Increment del pressupost de la Generalitat Valenciana

En aquests tres últims anys, la Conselleria d'Infraestructures i Transport ha perdut un 23,3% d'increment pressupostari respecte a la resta de conselleries.



Font: Generalitat Valenciana

L'explicació de l'accident que va donar aleshores el Govern Camps i Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) no va semblar gaire convincent. Segons l'informe oficial, l'accident es va produir: "per un cúmul de circumstàncies", "l'excés de confiança del maquinista" i "per la posició del sol". Una manera de resoldre una investigació que no sembla gaire apropiada tenint en compte que la seguretat dels ciutadans pot estar en perill. Després d'aquest accident, els sindicats redoblaren les denúncies i assenyalaren que deu maquinistes de l'empresa FGV conduïen trens malgrat no tenir capacitació legal.

La rovellada joia de la corona.

L'increment de passatgers en la línia 1 ha obligat a intensificar el servei durant els darrers anys. Els antics combois

d'aquesta línia que uneix el centre de València amb els pobles de l'Horta circulen habitualment amb presses i al màxim de la seua capacitat. L'accident es va produir en una corba molt coneguda pels usuaris pels trontolls que provoca. És un lloc perillós on, segons fonts sindicals, la via presenta dos defectes que han obligat a limitar la velocitat a 40 km/h. La caixa negra ha revelat que el tren va entrar a la corba on descarrilà a 80 km/h, però també que en aquesta corba no funcionava el sistema automàtic que hauria d'haver aturat el tren.

"Amb el sistema FAP, el comboi comença a frenar a 500 metres de la balisa que alerta d'una velocitat inadequada, no en la mateixa balisa. Però el tram entre les dues estacions era massa curt per donar temps a activar-se", va explicar el conseller García Antón. A diferència de les línies 3 i 5, la 1 no disposa del sistema de seguretat ATP, que atura automàticament el tren quan detecta un excés de velocitat.

Els maquinistes valencians encara tenen la potestat de decidir la velocitat a què circulen els trens, a diferència de Madrid i Barcelona, on totes les línies –tret de la 1 a Barcelona– tenen un sistema automatitzat que regula la velocitat: encara que el conductor vulga trepitjar més l'accelerador, no pot, perquè el sistema informàtic bloqueja el pedal.

En principi, és una anormalitat dins d'una societat moderna i desenvolupada el fet que una mateixa línia de metro registre dos accidents en nou mesos. En la investigació de la tragèdia del metro de València sorgeixen algunes preguntes que haurien de ser contestades per la direcció de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana i el Govern autonòmic: per què, si la corba era considerada un punt perillós, no tenia les balises que hagueren activat el sistema de frenada automàtica (FAP)?, per què encara es feia servir aquest sistema antiquat de frenada i no hi havia instal·lat el sistema de protecció automàtica (ATP) que s'utilitza en les línies 3 i 5 de València i en els metros de Madrid, Barcelona i Bilbao?, com és possible que l'augment en el nombre d'usuaris haja estat acompanyat d'una disminució en inversió en la Conselleria de Transport?

Alexandre Carbó

L'accident del metro de València ha estat fortuït. Aquesta idea ha estat repetida i repetida pels representants del Govern valencià, des del seu portaveu, Vicente Rambla, fins al Conseller d'Infraestructures i Transports, José Ramón García Antón, que afegia que està "fora de lloc" començar un debat sobre el sistema de seguretat vigent a la línia de l'accident, conegut com FAP (sistema de frenada automàtica puntual), i el més modern ATP (protecció automàtica de trens).

La fortuïtat és, precisament, el que intenta preveure i reduir cada nou sistema de seguretat que apareix. El "dispositiu de l'home mort", per exemple, és present a totes les màquines de metro amb pilot del país. Es tracta d'un botó o un pedal que el maquinista ha de mantenir pressionat durant la conducció. En cas d'indisposició o malaltia sobtada del maquinista, l'alliberament del mecanisme de "l'home mort" frena i atura automàticament el comboi. La simplicitat del sistema no li treu efectivitat. A més, es veu reforçat –segons explica Jordi Orta, del Departament d'Enginyeria Mecànica de la Universitat Politècnica de Catalunya– pel fet que la palanca de comandament també requereix força per part del maquinista, de manera que, sense força, l'acceleració és zero.

Per tot plegat, quan, en un primer moment, s'argumentà que el maquinista havia pogut patir alguna malaltia, es va replicar que aquest dispositiu de l'home mort hauria frenat la marxa –posteriorment, a més, l'autòpsia va desmentir la possibilitat de la indisposició–.

Tots els sistemes de seguretat de les xarxes de trens metropolitans són molt més complexos que aquest dispositiu –cadascun d'ells perfecciona l'anterior i minimitza les possibilitats que les errades humanes provoquin un accident–. En aquest sentit, el sistema de seguretat de la línia 1 del metro de València –bàsicament el mateix que l'encara vigent a la línia 1 de Barcelona o el de les línies de rodalia de Renfe–, conegut com FAP, és menys complet que l'ATP –que funciona en altres línies del metro de València, en totes les de Barcelona, excepte la 1, o en el metro de Madrid, per exemple–.

El FAP és una denominació comercial que altres marques anomenen Metro-Stop o ASFA (Anunci de Senyals i Fre-