

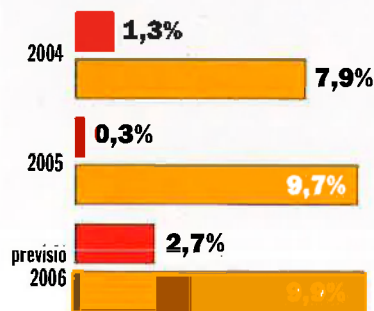


Al llarg dels darrers anys, de fet, s'han registrat diversos accidents lleus en la xarxa del metro valencià. Només en els últims cinc anys s'havien succeït, en la línia 1 del metro, onze incidents de diferent consideració, motivats per causes com talls en les catenàries i accidents en passos a nivell 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-



Els maquinistes valencians (a l'esquerra) encara tenen la potestat de decidir la velocitat a què circulen els trens, a diferència de Madrid i Barcelona (a la dreta).

Els sistemes de seguretat més avançats per als transports ferroviaris i metropolitans miren d'evitar que qualsevol avaria o errada humana tingui conseqüències en el passatge.

## Sistemes de seguretat contra la fortuïtat

nada Automàtica), segons Renfe. Consisteix, segons explica Jordi Orta, en un sistema d'interacció amb senyals. En el nivell més elemental, el sistema fa que el comboi s'aturi quan se supera un semàfor en vermell. En un segon nivell, el sistema limita també la velocitat segons la proximitat d'un semàfor vermell o del mal estat del traçat: es tracta de plaques que avisen el maquinista que supera la velocitat permesa i que poden arribar a aturar-lo.

Segons informacions dels sindicats de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana publicades al diari *Levante-EMV*, el

túnel de la línia 1 del metro té nou revolts que no tenen balisa de frenada automàtica, un dels quals és la corba on es va produir l'accident, entre les estacions de Jesús i Plaça d'Espanya.

L'altre sistema que s'utilitza en xarxes metropolitanas com la del metro de València –i la instal·lació del qual ja estava aprovada per a la línia 1– és l'ATP. Les balises d'aquest sistema transmeten a la cabina del maquinista que està superant la velocitat màxima i l'ordinador s'encarrega d'avisar el conductor. Si aquest no redueix la velocitat en 10 segons, el sistema atura el comboi.

Un representant d'UGT a la secció sindical del Metro de Barcelona recorda, però, que el sistema ATP "pot tenir problemes tecnològics –que passen poques vegades, però passen– que impedeixin la comunicació. Llavors s'anul·la el sistema ATP des del sistema de control central i passa a funcionar manualment". El comboi en qüestió passa a rebre una atenció especial del sistema de control, però no està controlat per l'ATP.

**Poca experiència a Barcelona.** El mateix representant d'UGT denuncia a *EL TEMPS* que els candidats a treballar com a conductors en el Metro de Barcelona reben moltes menys hores de formació que els del metro de València. A Barcelona es donen dos dies de teoria de circulació i només tres dies de pràctica, mentre que a València es fan dues setmanes de teoria i dues setmanes de pràctica. A Madrid, segons va publi-



car *Levante-EMV*, es fa un curs de tres mesos entre teoria i pràctica, inclòs un període d'aprenentatge amb un simulador abans de conduir màquines de veritat.

Segons el representant d'UGT al Metro de Barcelona, el passat mes de juliol un treballador nou —contractat temporalment per cobrir suplències d'estiu— va obrir tres vegades les portes oposades a l'andana: “És una errada molt simple, que demostra molt poca experiència. Si això ho fa un conductor experimentat, li imposen una sanció, però l'empresa és tan conscient que el personal no té pràctica que no s'atreveix ni a sancionar-los.”

Cada nou sistema de seguretat que apareix intenta reduir al màxim les conseqüències de la fortuïtat

El sistema més modern de seguretat i conducció és l'ATO (*automatic train operation*), que equivaldria a la conducció automàtica, on la marxa del tren és teledirigida per control remot. Aquest sistema s'utilitza a Barcelona, a la línia 11 (Can Cuiàs-Trinitat Nova); a París i a Lió, també en línies de poca longitud, ja que de moment s'aplica als anomenats VAL (vehicle automàtic lleuger). A totes tres ciutats, segons Jordi Orta, no es renuncia a la presència del maquinista a la cabina, ja que aquest continua exercint tres feines principals: obrir i tancar portes, vigilar l'entorn i fer les maniobres de cua.

La generalització d'aquest sistema trigarà a arribar, diuen els experts. Aquest sistema serà un pas més en el desenvolupament de noves mesures de seguretat. Al final, però, el factor humà, des dels sistemes de control o des de la cabina, continuarà sent bàsic. Conclou Jordi Orta que, “per arribar a 80 km/h, quan la velocitat màxima és de 40 quilòmetres per hora, veritablement s'han hagut de saltar moltes barreres”.

Àlex Milian

## Entre la foto i l'estrès

Més enllà de les inauguracions, hi ha la quotidianitat. És la part menys lluïda del servei públic, però, possiblement, la que més atenció hauria de rebre pels seus gestors. Parlem ara, també, dels autobusos.

**H**i ha coses que no llueixen però que són les necessàries. Però no llueixen. Però són les necessàries. I etcètera.

En aquesta espiral es troba immersa la ciutat de València, tan preocupada pels espots publicitaris i tan poc atenta a la quotidianitat, als serveis que s'espera que gestioni la cosa pública i que ajuden a viure amb dignitat el dia a dia. Però no ofereixen titulars.

“Dubte que en altres llocs d'Europa hi haja persones portant aquesta àrea tan irresponsablement com les de València.” Maties Alonso és regidor del PSPV de l'Ajuntament de València, i treballa de fa anys en la qüestió de la mobilitat. I es desespera quan recorda totes les reclamacions que s'han fet, des de l'oposició municipal, per la situació del transport públic. “Tot el que hi ha aquí és imatge. Si repercuteix en la seua imatge personal, es fan totes les inversions, sense fre i, com diuen ells, ‘el que faça falta’. Però eixes altres inversions, les que no donen vots perquè no es veuen..., això ja és una altra història”. Alonso fa una pausa i hi afegeix: “Eixes, si es fan, serà com ara: perquè algú ha pagat per avançat.”

**Sense descans.** No hi ha hagut cap accident espectacular, ni tantes perso-

nes mortes que la xifra —i els noms i cognoms que representa— nuï la gola. Les característiques del transport urbà amb autobús, possiblement, impedeixen que hi pugui haver cap cas que s'acosti a la catàstrofe del metro. L'Empresa Municipal de Transports de la ciutat de València, que és l'organisme que gestiona els autobusos públics urbans, presenta, tanmateix, una situació que no garanteix, precisament, les condicions òptimes de seguretat.

Gregori Rabadan, delegat sindical de la CGT, apunta d'entrada, quan se li pregunta per la situació a l'EMT, que no explicarà res que soni a nou en l'àmbit de la gestió dels serveis públics: “En la sanitat, en l'educació, com en el transport, està tot sota mínims. Els diners van per a altres coses.” Acte seguit, enumera les principals deficiències que denuncia el seu sindicat: la “falta de manteniment de la flota” d'autobusos (“anem a cotxera perquè no funciona l'aire condicionat, per exemple, i ens canvien el cotxe, efectivament: ens en donen un que ha deixat un altre conductor exactament per la mateixa causa!”); falta de plantilla, de diners... “Si no hi ha més accidents és per la professionalitat dels conductors, que trampegen amb el dia a dia.”

I no és, val a dir, que les seves condicions de treball siguin les més adequades per propiciar la serenitat necessària en una persona que en porta desenes sota la seva responsabilitat i que ha de batallar, per postres, amb l'anàrquic trànsit de la ciutat de València. “No tenim descansos programats”, explicita Rabadan. És a dir, especifica: que condueixen més de set hores seguides. Si no aconsegueixen esgarrapar una mica de temps de l'horari previst, no hi ha pausa. Si no és que vulen discutir amb els supervisors, o amb els passatgers. I acumular tensió. El cas és que no hi ha regulats descansos per als conductors urbans, encara que la llei sí que els faci obligatoris per a altres àmbits. “Diuen que ja fem moltes parades, entre semàfors i més —comenta Pepe Caldach, secretari general de la secció