



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 (vehícle 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.

Hi 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

sindical de CCOO a l'EMT—. Però està clar que després de quatre hores seguides conduït per la ciutat de València, se t'han aflluït els controls de seguretat.”

Val a dir, a més, que allò d'esgarrapar temps tampoc no és fàcil, amb els horaris que tenen marcats: “Posen uns horaris que et fan circular a una velocitat que no és l'adequada”, explica Calduch. Per exemple? Per exemple, la línia número 80, que ha de fer el recorregut —des de l'avinguda d'Aragó fins a l'estació d'autobusos— en 22 minuts. “Per complir l'horari, si et cal fer una maniobra, ja no et prendràs el temps necessari, per exemple. I menys si ja n'has anat perdent per culpa dels cotxes que trobes mal aparcats, que és la tònica general, ací a València.”

L'estrès i la depressió són les principals causes de baixa entre els conductors de l'EMT, juntament amb els problemes intestinals. “I t'estranya? —pregunta un treballador que prefereix mantenir l'anonimat—. Si el servei funciona malament, la gent ens esbronca a nosaltres. I nosaltres, què vols que et diga: si no tenim dret ni a pixar!” Realment, no tenen ni temps ni lloc on fer-ho, els treballadors de l'EMT. Per bé que ja fa quinze anys que hi ha establert per conveni la implantació de lavabos en punts estratègics de les línies, n'hi ha encara tot just al voltant d'una desena, per a tota la ciutat.

Pensar globalment? Bona part d'aquestes tensions que sobrecarreguen el servei —i que esdevenen causa última de bona part de les topades i accidents— es podrien evitar, probablement, amb una gestió acurada. Sorpren, d'entrada, en acostar-se a les dades de l'EMT, que una urbs que ja voreja els 800.000 habitants, continuï tenint “la mateixa quantitat d'autobusos de fa quinze anys. Exactament la mateixa, com si la ciutat no haguera canviat en aquest temps!”: són 480, com recorda Maties Alonso (els cotxes nous no amplien la flota: substitueixen les unitats massa velles), dels quals, a més, tan sols en circulen diàriament, en les hores de màxima prestació i segons dades de la mateixa EMT, una mitjana de 350. D'aquesta manera és difícil establir horaris i condicions laborals que no generin estrès...



La ciutat de València ha crescut, però la flota d'autobusos no ha augmentat en quinze anys. Els conductors es queixen de les condicions de treball, que repercuteixen en la seguretat.

Alonso es fa creus del fet que les línies d'autobusos continuïn sent “les mateixes que el 1990”: “Si han de fer passar un autobús per un barri nou, no creen una línia: la trasladen; el treuen d'un lloc per posar-lo a l'altre. Aquí no s'amplia res.” València ha crescut, hi ha barris sencers de nova planta i necessitats de transport diferents de les que es podien detectar quinze o vint anys enrere. Però els responsables del transport en aquesta ciutat no semblen preocupats per adequar els mitjans a la nova realitat. I, com recorda Maties Alonso, “la falta de previsió té conseqüències”.

Ben mirat, parlar del transport públic és parlar d'una gestió global: del manteniment de les vies (“la renovació i la posada al dia dels vials està endarrerida perquè són obres que no es veuen, no criden prou l'atenció com per fer-t'hi la foto”, continua Alonso); de l'aparcament (“calculem que, d'un parc de 350.000 turismes, a València només hi ha places per aparcar en condicions legals per a la meitat; l'aparcament en doble fila és tan usual, que ara ja s'està establint la tercera!”); del transport nocturn (les poques línies d'autobús que hi ha, amb una freqüència de pas d'uns 45 minuts, funcionen tan sols de 23 a 2.30 hores: “Calculem que es podrien salvar de tenir accidents unes 700 persones cada any si hi haguera un

transport públic que fera desistir la gent d'agafar el cotxe en aquesta franja horària”); del carril-bus (que, per culpa de les contínues entrades i sortides que hi han d'anar fent els autobusos, causa la major part d'accidents: a la pràctica, a València, aquest espai reservat per al transport públic és inexistent); o de la interconnexió amb la resta de l'àrea metropolitana: la quantitat de persones que viuen als pobles i ciutats del cinturó metropolità i que treballen a València —o viceversa— ha augmentat considerablement en els darrers anys, el col·lapse circulatori és quotidià, però ni els autobusos urbans funcionen a ple rendiment a l'hora d'anar a la feina (“a les 7.30 h està en servei un 30 o 35% del parc actiu —apunta Alonso—, i no s'arriba al total fins a les 9 o les 9.30 h”) ni hi ha servei cap als polígons que han proliferat tot al voltant de la ciutat, i que ho han fet sense coordinació. Al capdavall, un dels primers objectius del PP en arribar al poder va ser eliminar el Consell Metropolità de l'Horta, l'ens que, si d'una banda s'encarregava d'aquesta planificació, de l'altra donava pes polític a l'anomenat “cinturó roig” de València. I això, alguns ho van trobar intolerable. El que va davant, va davant. I les conseqüències les paguem tots.

Núria Cadenes