

INFRAESTRUCTURES



La màquina del tren accidentat a O Porriño el divendres 9 de setembre coberta amb una lona. SALVADOR SAS / EFE

Circulava a 118 km/h en un tram de 30 km/h

A l'accident d'O Porriño el tren no duia el sistema de seguretat que ho hauria evitat

ALBERT SOLÉ
BARCELONA

El tren que va descarrilar divendres passat a O Porriño, i en què van morir quatre persones, no ho hauria pogut fer si hagués portat un sistema de seguretat més modern que porten la majoria de trens de Rodalies de l'Estat. Sense conèixer encara tots els detalls, l'única conclusió clara és aquesta.

Avui s'ha sabut, gràcies a la lectura de les caixes negres, que el tren circulava –a causa d'unes obres a la via principal– a 118 km/h per una via secundària per on hauria d'haver anat a 30 km/h. Si el tren hagués portat l'ASFA Digital (assistent al servei de frenada automàtica), no hauria pogut anar a aquesta velocitat excessiva, ja que el sistema hau-

ria aturat el tren si el conductor no hagués reduït la velocitat per si sol.

I per què no el portava? Fonts consultades per l'ARA expliquen que en els trens més antics –com el que va tenir l'accident d'O Porriño– Renfe i Adif no hi han instal·lat aquest sistema perquè està previst que es vagin retirant progressivament. A Catalunya, per exemple, el model 470 no porta l'ASFA Digital.

Aquest sistema es va començar a incorporar fa uns 10 anys, després que el model analògic –el que porten els trens vells– fallés i provocés dos accidents greus. Després de l'accident de Santiago de Compostel·la el 24 de juliol del 2013 es va accelerar el procés i es van col·locar balises a la via en tots els canvis significatius de velocitat. En aquell cas, el maquinista d'un tren Alvia –alta velocitat– va entrar massa ràpid al

revolt d'Angrois i va descarrilar, amb un resultat fatal de 80 morts. La investigació d'Adif va concloure que tota la culpa va ser del conductor, però després la UE ha obligat a l'Estat a fer un altre investigació “independent”.

Amb l'ASFA Digital, si el tren circula per un tram en què la velocitat màxima és de 60 km/h i el conductor va a 70 km/h, l'ASFA comença a emetre un xiulet intermitent dins de la cabina, cada cop més insistent si la velocitat no es redueix, fins que el sistema atura el tren si el conductor no ho fa.

ASFA analògic i digital

¿El tren accidentat a O Porriño no duia l'ASFA Digital? Com que encara no ha transcendit si el portava o no, l'accident només s'explica si el sistema va fallar –poc probable–, però el més normal seria que el comboi portés l'ASFA analògic. Aquest sistema també avisa el conductor si du una velocitat excessiva, però és ell qui ha de frenar el tren, no és un sistema automàtic extern qui ho fa.

Fonts del Tribunal Superior de Justícia de Galícia van indicar a Efe que el maquinista, de nacionalitat portuguesa i que figura entre els morts, “va rebre i va certificar haver rebut (prement un botó) dos avisos L1, que signifiquen necessitat de moderar la velocitat”. Segons les fonts consultades per l'ARA, això passa tant amb l'ASFA Digital com amb l'analògic, però com que el desenllaç va ser el que va ser, havia de ser analògic. I sent així, el que és difícil d'entendre és que si el conductor va acceptar prement el botó dues vegades que anava massa ràpid, no frenés la màquina.

Quan Adif i Renfe van elevar els estàndards de seguretat perquè no hi hagués un altre accident com el d'Angrois, l'efecte col·lateral que va provocar va ser que es reduís la velocitat comercial de tota la xarxa ferroviària. En xarxes com la catalana, plena de limitacions de velocitat temporals per culpa de la falta d'inversió crònica, ha fet caure en picat la puntualitat dels trens els últims tres anys, com vam explicar el mes passat a l'ARA. —

Fi a les filtracions d'aigua de l'Estació de França

ARA
BARCELONA

Des del novembre del 2015, els trens que sortien o entraven de l'Estació de França es veien obligats a circular pel túnel d'accés a 10 km/h per una limitació temporal de velocitat (LTV), i això provocava retards a les línies de trens que passaven per aquest punt. La raó és una filtració d'aigua i llots al túnel –algun tren havia aparegut arrebossat de fang– per culpa de les obres de la plaça de les Glòries que s'estan fent a la superfície, segons explica Adif, el gestor públic d'infraestructures. Segons ha pogut saber l'ARA, la disputa entre Adif i l'Ajuntament de Barcelona sobre qui havia de pagar



A l'estació de França hi ha una limitació de velocitat. MARC ROVIRA

aquesta reparació ha allargat en excés aquesta LTV. Ahir per fi van començat les obres per resoldre el problema que, de moment, pagarà Adif.

Les obres suposaran una inversió superior a 840.000 euros i consistiran a renovar 1.400 metres de via, a més de fer millores en el sistema de drenatge i d'evacuació d'aigües. Està previst que durin dos mesos, i Adif explica que, tal com s'han planificat, les obres no afectaran la circulació ferroviària en aquest punt.

Aquesta limitació de velocitat ha estat afectant *només* els trens que tenien com a destinació inicial –o final– l'Estació de França, entre els quals hi ha la famosa R16, la línia Barcelona-Tortosa, la pitjor en puntualitat de tot Catalunya. —

en breu

■ Acord entre el Tercer Sector Social i Justícia per a la reinserció de presos

La Taula del Tercer Sector Social de Catalunya, que agrupa més de 3.000 entitats socials, va signar ahir un conveni amb el departament de Justícia que pretén impulsar la reinserció social i laboral dels expresos a través d'entitats socials. L'acord també enfortirà la col·laboració entre les dues institucions per millorar les polítiques d'execució penal i difondre la seva dimensió social, rehabilitadora i de prevenció de la reincidència en el delictes. La signatura del conveni va anar a càrrec d'Oriol Illa, president de la Taula del Tercer Sector Social, i de Carles Mundó, conseller de Justícia. Segons recorda la Taula, l'índex de reincidència es manté al voltant del 30%, però baixa al 15% en el cas de les persones que passen per processos de transició a la comunitat. “Acaba sent molt més barat invertir en la reinserció social dels expresos que no en recursos de punició”, va afegir Illa.

■ Toni Albà llegirà un pregó de la Mercè alternatiu pel rebuig a Pérez Andújar

L'actor Toni Albà llegirà el pròxim 22 de setembre un pregó alternatiu de les festes de la Mercè. Promogut des de les xarxes socials i amb el suport d'entitats i empreses independentistes, l'objectiu de l'acte és protestar contra la designació del pregoner oficial, l'escriptor i articulista Javier Pérez Andújar. Els impulsors sostenen que Pérez Andújar “ha insultat en més d'una ocasió el moviment independentista” en els seus articles i per això “contraprogramaran” la seva lectura.

■ Un mort i quatre ferits en un accident al creuer més gran del món

Una persona ha mort i quatre més han resultat ferides greus després que un bot salvavides caigués a la coberta del *Harmony of the Seas*, el creuer més gran del món, segons va confirmar ahir el servei de bombers de Marsella. Els quatre ferits van patir politraumatismes i van ser traslladats a diversos hospitals d'aquesta ciutat del sud-est de França, on el vaixell feia escala. Segons el diari *La Provence*, es tractaria d'un accident laboral que va produir-se durant un simulacre de seguretat.



CÉSAR MANSO / AFP

■ Tordesillas celebra les primeres festes sense el Toro de la Vega

El municipi de Tordesillas (Valladolid) va celebrar ahir les seves primeres festes sense el Toro de la Vega, després que la Junta de Castella i Lleó prohibís la mort de l'animal en públic. A causa de la prohibició, els organitzadors van substituir la festivitat pel Toro de la Peña, en què l'animal no pot ser llancejat ni morir. Tot i que durant els preparatius de la festa hi va haver un encreuament d'insults i cops entre taurins i animalistes, el toro, Pelado, va sortir viu de la celebració.