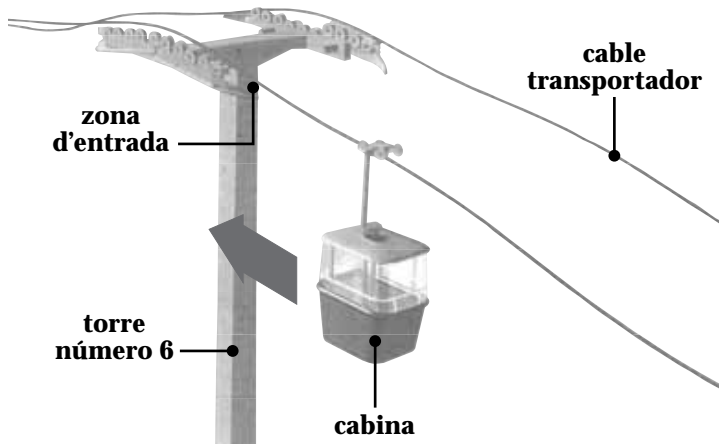


TMB instal·larà sensors entre les noves mesures, i vol reobrir abans de l'estiu

# El telefèric de Montjuïc reforçarà el sistema de seguretat per l'accident

## El vent i un cúmul de factors van causar la caiguda

**1** Una forta ratxa de vent provoca el moviment ondulant (ressonància) del cable que transporta les cabines en direcció ascendent i el fa descarrillar sense que ho detecti un interruptor (vegeu detall) la funció del qual és aturar la línia



Joan Ariza  
BARCELONA

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha pres la decisió de reforçar el sistema de seguretat del telefèric de Montjuïc arran de l'accident que va tenir lloc a principis de gener, quan es van desplomar dues cabines. Ara s'hi afegiran nous mecanismes i sensors que vindran a duplicar els dispositius actuals. Els plans es presentaran a la Generalitat i, si els aprova, s'aplicaran perquè la instal·lació s'obri de nou abans de l'estiu.

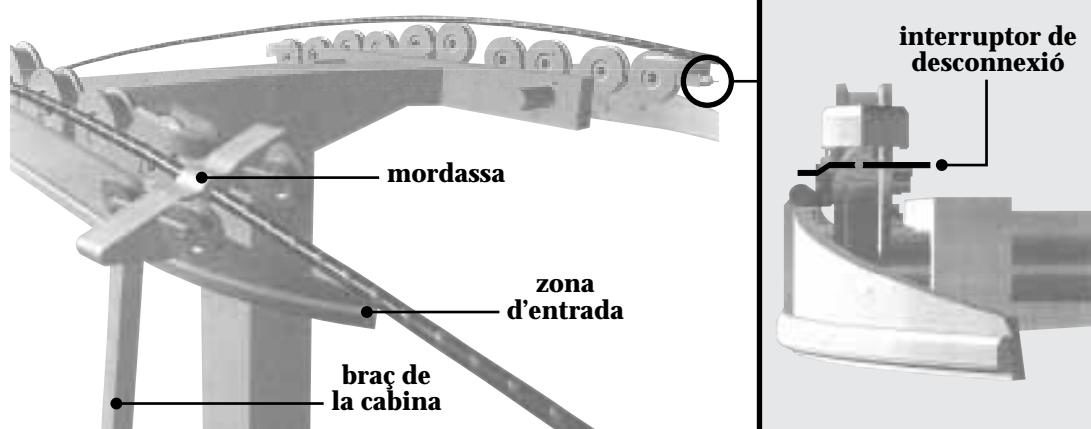
El propòsit és evitar una repetició del succés, que, segons els tècnics que han fet les investigacions, es va produir en descarrillar el cable (va sortir de les politges) i no ho va detectar un interruptor que atura el servei en aquests casos. Els experts mantenen dues hipòtesis per explicar-ho, perquè cap dels informes elaborats no aclareix per què no es va activar el sensor. Però sí que estan segurs d'atribuir al vent, i a la coincidència de diversos factors, la causa de l'incident.

S'han fet tres informes sobre l'accident per part de l'empresa TMB, del Col·legi d'Enginyers Industrials i de l'empresa instal·ladora Von Roll. La presidenta de TMB i regidora de Mobilitat i Seguretat de l'Ajuntament, Carme San Miguel, els va donar a conèixer ahir. Va destacar, en primer lloc, que no hi va haver cap error mecànic, que la instal·lació del telefèric es troba en bon estat i que el seu manteniment és correcte.

Va negar que el reforç del sistema de seguretat signifiqui que el d'ara és insuficient, i va afegir que la instal·lació va superar la inspecció anual que realitza la Generalitat, a més que el personal va actuar correctament en tot moment.

Després de les investigacions, els informes sostenen que hi va haver una ratxa de fort

**2** El descarrilament del cable es va poder produir també en el moment que el braç de la cabina impacta a la zona d'entrada de la torre número 6, a causa del vent. A més, en el xoc, la cabina destrossa l'interruptor i el deixa inutilitzat



**3** La cabina queda retinguda a l'entrada de la torre. El cable, descarrilat, llisca per l'interior de la mordassa. Arriba una segona cabina i xoca contra la primera. Aquesta cau pel desgast de la mordassa. En desplomar-se, el cable rep una sotragada que provoca la caiguda de la segona

vent que va provocar una vibració del cable. La velocitat del vent era de 13 metres per segon, quan el límit està situat en 15. A partir d'aquí, el servei s'hauria suspès.

No obstant, l'anemòmetre de Montjuïc va captar dades mitjanes per minut, cosa que fa pensar als tècnics que en aquest temps es van donar ratxes de valor més alt que la mitjana anunciada de 13 metres per segon.

Per l'efecte del vent, el cable va fer un moviment ondulant i va acabar per sortir de les politges sense arribar a tocar la palanca de l'interruptor que atura la línia. És la primera de dues hipòtesis.

### Segona explicació

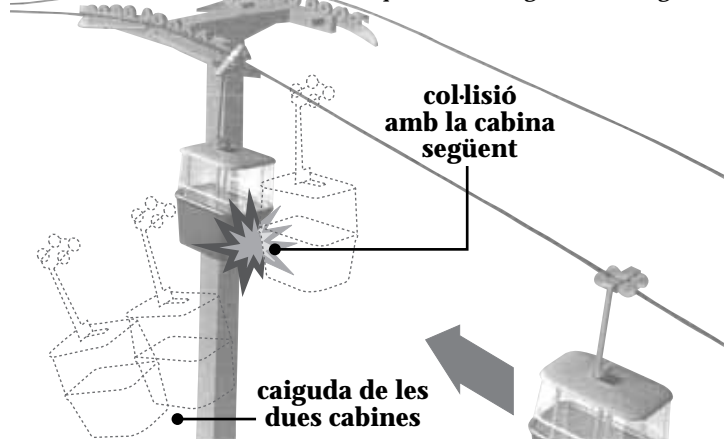
Una segona explicació parteix del mateix supòsit, però les circumstàncies són diferents. Els tècnics també especulen que l'incident s'hauria produït en el moment que una de les cabines entra en contacte amb les politges de la torre de suport. El vent fa descarrillar el cable i la guia o braç de la cabina. Aquesta xoca contra l'interruptor i l'inutilitza. Així, aquest element no hauria detectat la situació.

Posteriorment, la cabina va quedar retinguda a l'entrada de la torre mentre el cable

## Noves tecnologies ajudaran a reduir riscos davant els imprevistos

Es factors que van propiciar l'accident, on no es van registrar ferits, no havien coincidit en 30 anys, segons TMB. Però aquell dia sí: s'havien començat a evacuar els passatgers i la càrrega es repartia de forma diferent. Les cabines de pujada anaven buides. A més, de totes les torres del telefèric, la número 6, on van passar els fets, és on hi ha menys tensió al cable. Això, junt amb el vent com a detonant, va causar l'accident, segons els tècnics. Els telefèrics que s'implanten actualment ja incorporen un doble sistema de seguretat, també dit redundat, tot i que la normativa no hi obliga. A Barcelona, a més, pretenen augmentar la grandària de les politges. L'estació d'esquí de Sierra Nevada té el mateix sistema que Montjuïc. L'empresa instal·ladora en recomanarà l'aplicació.

lliscava per l'interior d'una mordassa o pinça (peça que uneix la cabina al cable). Va venir una segona i va xocar, cosa que va provocar la caiguda de la primera perquè la mordassa no va resistir el desgast del lliscament del cable.



l'habitacle, la peça es va obrir i el va deixar caure. Els tècnics van explicar que, si les cabines afectades haguessin anat ocupades per passatgers, és poc probable que hi hagués hagut una caiguda, perquè el pes hauria estat molt més gran i la mordassa no s'hauria obert.

### Nova sotragada

Després de la caiguda, sí que es va aturar el servei, però TMB i els experts consultats per la companyia no van aclarir si va ser perquè es van acabar trencant els fils de connexió de l'interruptor o per l'activació manual d'un operari.

## El primer Eix Bus es perd a l'entrada de la ciutat de Vic

Redacció  
BARCELONA

El primer autobús de la línia Lleida-Girona per l'Eix Transversal, que va entrar en funcionament ahir mateix, va arribar amb 25 minuts de retard perquè l'autocar es va perdre a l'entrada de Vic, segons va informar Joan Álvarez, portaveu d'Eix Bus. Aquest fet va provocar que l'autocar arribés al seu destí amb 25 minuts de retard.

A part d'aquest retard, els altres tres autocars que ahir van fer la línia per primera vegada ho van fer sense cap contratemps i van recórrer el trajecte de 236 quilòmetres en el temps establert de tres hores i 45 minuts. Álvarez, en unes declaracions a Catalunya Ràdio, va comentar que en aquest primer dia "els cotxes no han circulat buits ni de bon tros, però tampoc podem dir que hagi estat un èxit".

El nou servei, a més d'unir Lleida amb Girona, té parades intermèdies a Vic, Manresa i Cervera.

Álvarez creu que seran d'aquestes tres poblacions d'on

## La resta de cotxes que fan el servei es van estrenar sense cap mena de problema ni retards en l'horari previst

sortiran la majoria de passatgers i que aquests seran majoritàriament estudiants.

En referència a les crítiques de les associacions de minusvàlids Mifas i Aspid per la falta d'accessibilitat dels vehicles per a persones amb cadira de rodes, Álvarez ha assegurat que els vehicles són de pis baix per facilitar l'accés, però ha admès que amb cadires de rodes no s'hi pot accedir.

Eix Bus es una societat formada per les empreses Teisa, Alsina Graells i una filial del grup Sagalés. De dilluns a dissabte faran dos viatges en cada sentit mentre que el diumenge només n'hi haurà un. El preu del bitllet entre Lleida i Girona costa 2.120 pessetes.

L'Eix Bus arriba amb l'aval del gran èxit que ja ha tingut el servei d'autocar entre Girona i Vic, que ja fa dos anys que funciona.

Abans de començar la línia, diverses poblacions per on passa l'autobús i on no té parada, com ara Tàrraga, ja han sol·licitat canviar aquesta situació per aconseguir que els autocars entrin a les seves poblacions.