

15-04-2024

 **Comunicado**

2024-2

La verdad sobre el incidente de Sahagún y el 'papel(on)' de los Maquinistas

Bajo el mediático cumplimiento del tiempo legal de conducción de un Maquinista en la estación de Sahagún, sin poder continuar la marcha hasta León, **se ocultaba una irregular gestión del tráfico** ferroviario ante una **grave incidencia con el bloqueo** de la línea Valladolid- León.

El 28 de marzo dejó de funcionar el bloqueo automático entre las estaciones de Santas Martas, El Burgo Ranero y Sahagún. En este trayecto se comprenden 35 kilómetros de vía, en los que **todas las señales estaban en rojo ordenando parada y parada permisiva**. Cabe mencionar que, superado el punto anterior del recorrido, otras señales aleatorias también causaron fallo, teniendo que realizar el maquinista varias frenadas de emergencia.

No solo los trenes que estaban circulando en esos momentos tuvieron que circular los 35 kilómetros deteniéndose a cada señal, con marcha a la vista sin exceder de 40km/h, recibiendo la autorización de rebase en las señales de las 3 estaciones y pasando a 10km/h comprobando agujas... También lo tuvieron que hacer el resto de trenes que aún no habían salido, porque **se continuó expidiendo trenes sin establecer el bloqueo telefónico** entre las 3 estaciones implicadas en la incidencia.

Al tiempo de conocer la avería, **tampoco se estableció un medio de transporte alternativo**, a pesar de que la incidencia y las condiciones de circulación estaban provocando **retrasos de hora y media** en realizar el trayecto León- Valladolid y viceversa.

Ante esta situación de anormalidad, se incumplió el procedimiento habitual, que consiste en establecer el bloqueo telefónico. Por si alguien desconoce de qué se trata: consistente en que el bloqueo o espacio de seguridad queda establecido entre dos estaciones y no entre señales. En el bloqueo telefónico, se autoriza la entrada de un tren en el bloqueo, una vez que se aseguran de que éste queda libre porque lo ha abandonado el tren precedente.

Sin embargo, gestión del tráfico decidió que los trenes circularan en unas condiciones mucho más degradadas. Una práctica que está contemplada para cuando la señal falla en un momento puntual, y no a lo largo de todo un trayecto tan amplio. **Quizá esta forma de actuar esconda, a su vez, la falta de personal de ADIF.**

Es necesario indicar que, según los registros, se producen numerosos accidentes por alcance entre trenes, con estas mismas condiciones de circulación y en averías de menor complejidad.

Estos hechos constituyen lo que en materia de seguridad ferroviaria se denomina una **exportación del riesgo, limitando el peso de la seguridad de la operación al factor**

humano. Un procedimiento que solo se habría debido llevar a la práctica para los trenes en tránsito por el mencionado trayecto, en el momento de producirse la avería.

El 28 de marzo, aquel famoso tren Valladolid- León que finalizó en Sahagún, venía precedido de un tren anterior, a cargo del mismo maquinista, que se enfrentó a esta situación en sentido Valladolid, llegando con una hora y media de retraso. Al regresar a León, con el tren de vuelta, el maquinista se encontró con que persistía la situación. Continuaba el bloqueo caído entre las tres estaciones. Seguía la situación de riesgo (sin establecerse el bloqueo telefónico), su tiempo legal de conducción había finalizado y superar la zona averiada suponía cerca de una hora y media.

Cabe señalar que **el compañero**, que tendría las mismas ganas de terminar la jornada y llegar a casa que todo el mundo, **se quedó el último, asegurándose de que todo el pasaje abandonaba con seguridad la unidad. Después la apartó a otra vía** para no obstaculizar la circulación al resto de trenes, facilitando con ello el trabajo de otros maquinistas y de los responsables de circulación.

Estamos convencidos de que si hubiera proseguido la marcha, sometido a las presiones comerciales, y le hubiera sucedido cualquier incidencia al tren, también el maquinista habría sido noticia. Culpado por los mismos que ordenaron responsabilizar del incidente al maquinista, en la señalética de la estación de León.

Por parte de SEMAF solo cabe dar la enhorabuena a este Maquinista, que cumplió con los procedimientos y garantizó la seguridad de toda la operación; que en este caso parece que casi toda estaba sobre sus espaldas, su profesionalidad y su acertado criterio.

Esta vez ha sido él, pero ejemplifica perfectamente las situaciones a las que hemos de enfrentarnos cada día.

Comisión Ejecutiva SEMAF