

Seguridad ferroviaria ¿únicamente en manos del maquinista?



Recientemente el desafortunado accidente ferroviario de O' Porriño ocurrido en 2016, en el que fallecieron 4 personas (entre ellas el propio maquinista del tren), ha vuelto a la actualidad tras decretar el juzgado de 1ª instancia de O'Porriño el sobreseimiento de las diligencias previas en las que se señala como único culpable al maquinista.

El auto judicial se fundamenta en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) en el que no se llega a ninguna conclusión definida, responsabilizando por 'descarte' al profesional que conducía el tren, y que por el fatal desenlace no puede dar su versión de lo sucedido.

Antes de exponer el caso que inquieta a nuestra organización, el Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios (SEMAF), es necesario recordar que un accidente no se produce por una sola causa. Pues la seguridad del sistema no recae únicamente en el factor humano del profesional que conduce el vehículo.

El informe de la CIAF, en el que se basa el juez, no contempla una serie de aspectos importantes claves para el desarrollo de este accidente, a pesar de las alegaciones al respecto que realizó SEMAF:

- En primer lugar, 24 horas antes del accidente, ese mismo punto estuvo dando un fallo en el sistema de comprobación de la posición de las agujas que hacen que el tren pase por vía directa (a velocidad normal) o a vía desviada (a velocidad reducida).

Adif, al ver que con sus medios no podía diagnosticar la avería, utilizó varios trenes comerciales de diversas Empresas Ferroviarias para realizar comprobaciones, y lo hizo sin informar de este hecho ni al Maquinista ni a la empresa titular del tren. Circunstancia que habría supuesto una alerta al paso por ese punto reduciendo considerablemente la probabilidad de haber un accidente.

- Como segundo dato a considerar, contraviniendo la normativa vigente sobre la seguridad en la circulación ferroviaria, los trabajos que se estaban realizando ese día en el punto del accidente, a cargo del responsable de la infraestructura (ADIF), no estaban señalizados. Es una obligación normativa para advertir a los maquinistas y evitar, precisamente, los accidentes.

- El tercer hecho, que debería de haber sido considerado, es la incorrecta colocación de una baliza de Cambio Significativo de la Velocidad (CSV) presente poco antes de la señal Avanzada. Una circunstancia que a bien seguro pudo confundir al Maquinista, induciéndole al error en la interpretación de la normativa de circulación.

- El cuarto motivo es referente al sistema de protección del tren. El vehículo siniestrado estaba dotado con el obsoleto ASFA analógico (ya retirados de la circulación en la red convencional). Un sistema que no recuerda la señalización y que, en el caso de este accidente, no limita la velocidad del tren pese a tener que reducir drásticamente la velocidad. Si el vehículo hubiera estado equipado con ASFA DIGITAL habría sido imposible, tras pasar las balizas, que el tren hubiera aumentado la velocidad, provocando la parada del tren si esta no se hubiera reducido.

El informe de CIAF dictamina que es un error humano por ser la opción subjetivamente “más verosímil”. Sin atribuir a toda la cadena de errores expuesta una mínima implicación y, por lo tanto, responsabilidad en lo sucedido.

Un accidente tiene que servir para obtener valiosas lecciones y recomendaciones que ayuden a mejorar la seguridad. Si la investigación de éste no es capaz de determinar una causa concreta por la escasez de pruebas, como es el caso, plantear varias hipótesis es algo razonable, pero todas deben de ser tratadas de la misma manera y al mismo nivel. Priorizar una de ellas por ser más verosímil, como ha ocurrido en este caso con la hipótesis del fallo humano del Maquinista, no debería de ser la conclusión de un informe exhaustivo y minucioso como el que se espera de organismos de investigación.

Si consideramos que el accidente no se hubiera producido, tan solo, con que se hubiera cumplido uno de los elementos citados, podemos entender la cadena de errores que eviten la repetición de estos y ha llevado a lamentar el trágico desenlace.

Reiteramos una vez más nuestro compromiso con la Seguridad, la profesionalización del sistema y el arduo trabajo para conseguir un órgano de investigación de accidentes objetivo, imparcial y que se centre en la búsqueda de culpables, sin tener en cuenta todos los factores y agentes involucrados en la seguridad de la operación.