

SE ABRE UN DEBATE SOBRE LA SEGURIDAD Y CAPACIDAD DE LAS LINEAS FERROVIARIAS

El accidente ferroviario acaecido en Derby socava la confianza en el modelo británico

La confianza en el ferrocarril ha caído espectacularmente en Gran Bretaña a raíz de que más de treinta personas fallecieron el pasado mes de octubre en un trágico accidente ocurrido muy cerca de la estación londinense de Paddington. Se da la circunstancia de que es ya el segundo accidente importante que ocurre en este mismo lugar.

Entre 30 y 40 personas murieron, y más de 160 resultaron heridas, algunas de gravedad, en el peor accidente ferroviario ocurrido en Gran Bretaña desde hace décadas. Sucedió cuando un automotor diesel rebasó una señal de peligro y chocó casi frontalmente con un tren intercity diesel que se encontraba en una vía adyacente. La pérdida de combustible de los dos trenes provocó un pavoroso incendio.

En un informe interno de la Inspección de Ferrocarriles, se afirma que la tragedia podía haberse evitado si se hubiera instalado el nuevo Sistema de Avisos de Protección de Trenes (TPWS son sus siglas en inglés). Dicho sistema deberá instalarse junto a las señales y otros puntos peligrosos de la red antes de que acabe el 2003.

Railtrack, el organismo propietario de la infraestructura



El automotor diesel de la clase 170, de Adtranz, circula por la línea principal de Midland, en Derby.

en Gran Bretaña, y las dos compañías ferroviarias implicadas, First Great Western y Thames Trains, investigan ahora si se produjeron algún tipo

de negligencias de seguridad y explotación. El castigo más severo por negligencias graves consiste en la retirada de la licencia a las empresas explota-

doras, y su consiguiente pérdida de derechos para seguir explotando trenes. De momento, el gobierno británico ha declarado que Railtrack ya no se

Aspect 99, el seminario sobre señalización celebrado el pasado mes de septiembre en Gran Bretaña, contó con la participación de Keith Winder, fundador de la consultora británica Winder Phillips Associates. En este artículo, el consultor hace un diagnóstico de los males del ferrocarril británico:

“Las empresas explotadoras británicas han logrado salir del traumático proceso de privatización en buenas condiciones. Pero la mejora del servicio y la puntualidad sigue siendo la asignatura pendiente de casi todas las compañías explotadoras y del propietario de la infraestructura, Railtrack.

Las empresas explotadoras de trenes (TOC son sus siglas en inglés) son por lo general rentables, aunque en un grado mucho menor que Railtrack y las compañías que alquilan el material rodante (Roscos son sus siglas en inglés). Aunque a simple vista pueda parecer que

las perspectivas son buenas, el futuro sin embargo resulta incierto. Varias TOC están sufriendo ya las consecuencias de la reducción de las subvenciones, al tiempo que el ahorro en costes está resultando más difícil de encontrar de lo esperado.

Algo con lo que no contaban las TOC es con el aumento de pasajeros. Para los partidarios de la privatización, el aumento se debe a una mejor política de marketing, a tarifas dirigidas a distintos segmentos y a la mejora del servicio. Sin embargo, el crecimiento del producto interior bruto en un 1 o 1,5 por ciento, añadido a la reducción obligatoria de algunas tarifas, explica suficientemente el 6 por ciento anual de crecimiento de los tráficos, y el fuerte incremento de los viajes de cercanías y de negocios de largo recorrido.

Las TOC se ven obligadas a mantener niveles de puntualidad más altos que las empresas

Los males del fer

Londres tánico



responsabilizará de establecer las normas de seguridad para la infraestructura.

Ya se ha anunciado que en los últimos seis años, la señal



en cuestión, la SN 109, situada a tres kilómetros de Londres Paddington, se ha rebasado en rojo ocho veces. En el resto de la red, se han rebasado señales en rojo en siete o más ocasiones. El año pasado, el número total de señales en rojo que se rebasaron aumentó un 8 por ciento, de 593 a 643.

Varios maquinistas se habían quejado previamente de

que la señal SN 109 estaba mal ubicada, y el informe interno señala que en la reconstrucción filmada que se hizo de la aproximación a la señal del automotor de Thames Trains demuestra que deberá hacerse una investigación más profunda sobre algunos aspectos relacionados con la ubicación de la misma.

Inmediatamente después

del accidente, la Inspección de Ferrocarriles exigió a Railtrack instalar controles complementarios en 22 señales. Asimismo, prohibió mediante un comunicado el uso de la señal SN 109.

Por otra parte, todas las compañías ferroviarias han recibido una carta instándoles a que den nuevas instrucciones a sus maquinistas para evitar sobrepasar señales en rojo. El sindicato de maquinistas, Aslef, ha dado igualmente instrucciones a sus miembros para que disminuyan la velocidad en áreas de peligro, aunque la medida afecte a la puntualidad de los trenes.

La compañía ferroviaria afectada ha decidido hacer todo lo posible para mantener el sistema de Protección Automática de Trenes (ATP son sus siglas en inglés) plenamente operativa en todos sus trenes intercity de alta velocidad. Aunque los trenes Heatwrow Express, que conectan Londres con el aeropuerto y utilizan esta línea, están equipados con ATP, ninguno de los trenes de Thames Trains cuenta con este sistema.

El trazado viario en la aproximación a Paddington es

rocarril británico

de autobuses de largo recorrido o las líneas aéreas de vuelos internos, porque el ferrocarril controla sus propios derechos de paso, y, por lo tanto, está menos sometido a influencias externas que sus competidores. Sin embargo, el ferrocarril no está respondiendo como debería en este aspecto.

Por lo general, la responsabilidad por los retrasos de los trenes se divide entre Railtrack y las TOC. Las causas que provocan los retrasos por parte de las TOC son previsibles: defectos, fallos y disponibilidad del material rodante, disponibilidad de personal y alta ocupación de estaciones. Sin embargo, los motivos de Railtrack son muchos y complejos. Comprenden prácticamente todas las circunstancias desde factores externos como vandalismo, terrorismo y desastres naturales hasta defectos de infraestructura o problemas de mantenimiento por parte de los contratistas. Alrededor del 80 por

ciento de los retrasos de los trenes atribuibles a Railtrack se deben a los contratistas encargados del mantenimiento, que se encargan de las reparaciones, renovaciones ligeras y de dar una respuesta rápida cuando fallan las infraestructuras. Está claro que si el ferrocarril quiere mejorar su funcionamiento, debe reducirse el número de fallos relacionados con la infraestructura. Sin embargo, sería injusto decir que las empresas encargadas del mantenimiento de la infraestructura (Imcos) no han hecho un esfuerzo por mejorar su funcionamiento.

¿Qué es lo que debe, pues, hacerse? En primer lugar, establecer tiempos adecuados de mantenimiento. También habría que mantener los equipos en lugar de repararlos; mejorar la formación de los trabajadores y de los directores de primer nivel; autorizar a los directores locales a invertir en innovaciones y tecnologías, así como en equipos que mejoren la fiabilidad". □



El sindicato de maquinistas, Aslef, ha pedido a los maquinistas que reduzcan la velocidad en áreas peligrosas, aún a costa de la puntualidad.



Uno de los trenes de Anglia Railways, en Liverpool Street, Londres.

complejo. Los andenes de 14 estaciones desembocan en seis líneas de doble sentido hasta el empalme de Ladbroke Grove, donde sucedió el accidente, y donde convergen cuatro líneas de doble sentido al oeste del empalme.

Los trenes británicos están equipados con un Sistema Automático de Avisos que data de los años cincuenta. Suena una campana en la cabina del conductor cuando la luz del semáforo está en verde, mientras que si está en rojo o en amarillo suena una bocina. El maquinista debe cancelar físicamente el aviso pulsando un

botón, ya que de otro modo el tren frena. También existe una indicación visual para mostrar si la última señal se rebasó en verde o en precaución/peligro.

El automotor de Thames Trains había ya realizado una maniobra de cruce y se disponía a hacer otra, pasar de la vía 3 a la 1, cruzando para ello por detrás del tren de First Great Western, que estaba en la vía 2. Por motivos desconocidos, el maquinista canceló el aviso de la señal SN 109, aceleró y la rebasó en rojo; 700 metros después, chocó con el intercity casi frontalmente. La Inspección de Ferrocarriles ha afirma-

do: "Creemos que [el accidente] se debe a un fallo del sistema y que no puede considerarse como único factor cualquier acción u omisión por parte del maquinista". El informe añade: "El análisis de las cintas sugiere que resulta improbable que haya fallado el equipo de señalización".

Se calcula que el tren de First Great Western circulaba a alrededor de 110 km/h y que el automotor de Thames Trains lo hacía a 80 km/h. El fuerte impacto partió al automotor y rompió el tanque de combustible del coche motor del tren de First Great Western. Des-

pués, el fuego envolvió al primer coche.

La tragedia conmocionó a la nación, máxime cuando dos años antes se había producido un accidente similar en South-hall, en el mismo tramo de vía en que tuvo lugar la colisión de Ladbroke Grove, y cuando la investigación de ese accidente estaba todavía abierta. En ese accidente, un tren de Great Western chocó con un tren de mercancías; siete personas fallecieron y casi 150 resultaron heridas.

El accidente de Ladbroke Grove ha hecho que se alcen voces a favor de la renacionalización de Railtrack, ya que se argumenta que las empresas privadas anteponeen sus beneficios a las personas. También ha hecho recapacitar sobre la cultura de seguridad que existe en el ferrocarril; sobre la búsqueda de puntualidad en un ferrocarril que tiene graves problemas de capacidad; sobre por qué no se ha instalado el ATP; y sobre la estructura de control y regulación del ferrocarril. □

