Cuando se cae la regulación automática de la circulación ferroviaria, el servicio se puede degradar, pero nunca la seguridad

La Alianza Ibérica por el Ferrocarril reclama elevar la seguridad ferroviaria evitando en la medida que sea posible que dependa de la ausencia de errores humanos

Así mismo, la AIF expresa sus condolencias a las víctimas de los accidente ferroviario y sus familiares, así como su reconocimiento por la solidaridad demostrada por la multitud de profesionales de la salud y de la seguridad y por los cientos de persona anónimas que desinteresadamente han trabajado en el rescate y la atención a las víctimas.

Ante el accidente ferroviario de Urda (Toledo), la Alianza Ibérica por el Ferrocarril, AIF, publica el siguiente comunicado.

Los accidentes de Santiago de Compostela en 2013, y Adamuz y Urda en 2026, obligan a revisar las barreras de seguridad del sistema ferroviario.

En primer lugar la Alianza Ibérica por el Ferrocarril expresa sus condolencias a las víctimas de los accidentes ferroviarios y su solidaridad con las personas heridas, las familias afectadas y con la cantidad de profesionales y persona anónimas que desinteresadamente han trabajado en el rescate y la atención a las víctimas.

Los accidentes ferroviarios de Santiago de Compostela, Adamuz y Urda, a pesar de las diferencias en las circunstancias y causas a establecer en cada caso, plantean una cuestión fundamental para el futuro del ferrocarril: la seguridad de la circulación no puede depender exclusivamente de la capacidad de las personas para tomar siempre la decisión correcta, especialmente cuando se circula a altas velocidades.

El ferrocarril es el medio de transporte terrestre más seguro precisamente porque combina la competencia de los profesionales con modernos sistemas técnicos de protección, señalización, control de la circulación y frenado automático. Cuando una de estas barreras falla, porque se desconecta o sufre una incidencia, las demás deben seguir ofreciendo una protección suficiente.

La experiencia internacional en seguridad ferroviaria muestra que el error humano no puede eliminarse completamente. Por eso, la responsabilidad de los gestores ferroviarios es anticiparlo, limitar sus consecuencias e impedir que un solo error pueda desencadenar una catástrofe.

Por ello, la Alianza Ibérica por el Ferrocarril considera prioritario adoptar las siguientes medidas:

1. Garantizar un régimen de circulación segura cuando fallan los sistemas de protección
La pérdida de sistemas automáticos de seguridad en la circulación, como el ERTMS el LZB o el ASFA, debe comportar la aplicación estricta de las condiciones de circulación degradada que correspondan. La reducción de las prestaciones técnicas no puede traducirse en una reducción de garantías de seguridad. La seguridad primero, aunque el tren llegue tarde.

2. Revisar los protocolos de autorización de movimiento de los trenes
Es necesario auditar los procedimientos aplicables cuando fallan los sistemas de señalización, protección o regulación del tráfico, e integrar los protocolos de la regulación de marcha (Adif) con los de operación por

parte de los maquinistas de cualquier compañía. Ninguna orden de circulación debería permitir reanudar la marcha sin haber comprobado las condiciones necesarias para garantizar la separación segura entre trenes y el cumplimiento de las limitaciones de velocidad.

3. Reforzar la protección automática a bordo de los trenes
La regulación desde un centro de control es imprescindible para gestionar el tráfico, pero no debe sustituir a las barreras técnicas destinadas a evitar colisiones y descarrilamientos.

4. Mejorar la detección de defectos , el mantenimiento y la inspección de la infraestructura
El accidente de Adamuz puso de manifiesto la necesidad de examinar de forma redundante los sistemas de detección de roturas de carril, el control de calidad de las soldaduras, las renovaciones de vía y la eficacia real de los procedimientos de mantenimiento. Las inspecciones periódicas son necesarias, pero también lo son los sistemas más avanzados capaces de identificar anomalías entre inspecciones y activar alertas eficaces de una forma sistémica.

5. Investigar las causas con independencia y transparencia
Ya han pasado nueve meses desde el accidente de Ademuz y aún no se ha publicado el informe de sus causas, Las investigaciones técnicas deben determinar las causas inmediatas y las circunstancias organizativas, tecnológicas y operativas que hayan podido contribuir a cada accidente. Es necesario publicar las recomendaciones de seguridad, establecer plazos para aplicarlas e informar públicamente sobre su cumplimiento, sin anticipar responsabilidades individuales antes de que las investigaciones hayan concluido.

6. Establecer una auditoría integral de la seguridad ferroviaria
La Alianza propone que el Ministerio de Transporte impulse a una revisión de los protocolos de circulación degradada, los sistemas de protección de los trenes, la señalización, la gestión de los centros de control y los procedimientos de mantenimiento. Esta revisión debería contar con expertos independientes y representantes de los profesionales ferroviarios, dando lugar a un plan de acción con medidas concretas, prioridades y calendario público.

7. El ferrocarril es el sistema terrestre más seguro de transporte
En el período que va de 1992 a 2026, 34 años, 230 personas han fallecido en accidentes ferroviarios frente a 127.000 que lo han hecho en la carretera y en la calles de nuestras ciudades. La ratio de muertes por habitante es de 1 a 550 favorable al ferrocarril. Si lo ponderamos por el uso diario, calculando que la cuota modal en viajeros-km entre el ferrocarril y la carretera es de 1 a 7, la probabilidad de morir en un accidente de carretera es 80 veces superior a la del ferrocarril.

Como demuestran las cifras, nada hay más seguro que el ferrocarril. Ahora debemos trasladar esta realidad estadística a la percepción de la opinión pública con una política de cero accidentes. Con las recetas que formula la Alianza Ibérica por el Ferrocarril pensamos que es posible lograrlo.

El ferrocarril necesita inversión, modernización tecnológica y mantenimiento adecuado, no sólo en la red de alta velocidad, sino sobre el conjunto de la red. Pero también necesita una cultura de seguridad que no confíe en la infalibilidad humana y que no anteponga la continuidad del servicio a la protección de las personas.

La prioridad del sistema ferroviario debe ser transportar a los viajeros con seguridad, no mantener la circulación a cualquier precio.

La Alianza Ibérica por el Ferrocarril pide que las lecciones de estas tragedias se traduzcan en medidas verificables y permanentes, para que la confianza ciudadana en el ferrocarril se fundamente en garantías de seguridad efectivas.