AICAPE
Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado

COMUNICADO

EL ACCIDENTE FERROVIARIO DE URDA EXIGE UNA INVESTIGACIÓN INDEPENDIENTE Y UNA REFLEXIÓN PROFUNDA SOBRE EL MODELO DE GESTIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

Los funcionarios del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado queremos expresar nuestro profundo pesar por el accidente ferroviario ocurrido en Urda (Toledo), trasladando nuestras condolencias a los familiares y allegados de las víctimas y nuestra solidaridad con todas las personas afectadas.

La gravedad de lo sucedido exige una respuesta a la altura de sus consecuencias. Es imprescindible esclarecer las circunstancias del accidente, identificar los factores que hayan podido contribuir a él y adoptar las medidas necesarias para evitar que una tragedia de estas características vuelva a producirse.

Sin perjuicio de las conclusiones que correspondan a los órganos investigadores, AICAPE considera necesario trasladar algunas reflexiones sobre los principios que deben regir la seguridad ferroviaria y la organización de las administraciones responsables de garantizarla.

1. La independencia de la investigación es una condición indispensable.
El esclarecimiento de un accidente de esta naturaleza requiere una investigación técnica rigurosa, objetiva e independiente. Exigimos que nuestros compañeros de la autoridad investigadora (AITAT) – tanto Consejeros como Investigadores – dispongan de plena autonomía, medios suficientes y libertad para analizar todas las circunstancias concurrentes, formular sus conclusiones y emitir las recomendaciones que consideren oportunas.

Esta independencia debe garantizarse tanto frente a las organizaciones y entidades potencialmente implicadas como frente a cualquier presión política o administrativa. La confianza de la sociedad en las conclusiones dependerá de que el proceso investigador esté exclusivamente guiado por criterios técnicos y se desarrolle con plena transparencia.

2. La seguridad ferroviaria es una responsabilidad del sistema y no puede depender de decisiones individuales.
La seguridad de un sistema ferroviario moderno se fundamenta en la identificación, evaluación y control de los riesgos. El factor humano está expresamente contemplado en estos sistemas como una fuente potencial de riesgo y, precisamente por ello, los procedimientos operativos, los sistemas de señalización y protección y los mecanismos

de supervisión deben incorporar barreras suficientes para evitar que un error humano pueda comprometer la seguridad del sistema o derivar en un accidente.

Un sistema de seguridad robusto no puede depender de que las personas actúen siempre de manera perfecta, sino que debe ser capaz de detectar situaciones anómalas, impedir que se conviertan en situaciones de peligro y garantizar condiciones de circulación seguras incluso ante fallos técnicos o errores operativos.

En un accidente por alcance entre dos trenes, el análisis debe abarcar necesariamente el conjunto del sistema: la infraestructura, la señalización, los sistemas de protección, los procedimientos de circulación en condiciones degradadas, las comunicaciones, la organización del control del tráfico.

La investigación debe estudiar tanto los factores humanos como organizacionales; debe determinar qué barreras de seguridad existían, cuáles debían haber actuado y por qué, en su caso, no fueron suficientes. Buscar una explicación exclusivamente en un eventual error individual supondría renunciar a comprender las posibles deficiencias sistémicas y organizativas que deben ser objeto de análisis.

3. Es necesario recuperar la autoridad técnica y profesionalizar la dirección del sector ferroviario.

El accidente de Urda, junto con el desgraciado accidente de Adamuz, deben propiciar con carácter inmediato una reflexión sobre el modelo de organización y dirección del sector ferroviario español.

AICAPE observa con preocupación la creciente penetración de criterios políticos en ámbitos de decisión que requieren una dirección esencialmente técnica y profesional. La planificación, construcción, conservación, explotación y seguridad de las infraestructuras ferroviarias son actividades de extraordinaria complejidad que requieren conocimiento especializado, experiencia y continuidad. Por ello, preocupa que puestos directivos de marcado carácter técnico estén siendo ocupados por perfiles de naturaleza política, cuando deberían estar reservados a profesionales con formación y conocimiento acreditado del sistema ferroviario.

La legítima dirección política de las administraciones públicas no debe confundirse con la dirección de las decisiones técnicas. Estas últimas deben corresponder a profesionales cualificados, con independencia de criterio, capacidad efectiva de decisión y responsabilidad sobre sus actuaciones. En este punto, la inamovilidad de la condición de funcionario supone una garantía frente a la presión e injerencia política.

Desde AICAPE reivindicamos una Administración ferroviaria fuerte, independiente, profesionalizada y dotada de autoridad técnica; una cultura de seguridad que no busque culpables individuales como sustituto del análisis sistémico; y unas instituciones investigadoras verdaderamente independientes.

La seguridad de los ciudadanos exige rigor técnico, independencia y responsabilidad. No puede ser de otra manera.

Asociación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado (AICAPE)

AICAPE es la única asociación representativa de los funcionarios del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado. Cuerpo con más de 225 años de antigüedad y responsable del estudio, dirección, inspección, vigilancia y construcción de las infraestructuras en el Estado.

Comunicación. aicapemail@gmail.com