

Los maquinistas convocan huelga general ante el “deterioro” de la red

TRAS LOS ACCIDENTES DE ADAMUZ Y GELIDA/ Adif vuelve a reducir temporalmente por segundo día seguido la velocidad máxima en 78 kilómetros de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona.

David Casals / Juande Portillo.
Barcelona/Madrid

La concatenación de varios accidentes en la red ferroviaria en muy pocos días es la gota que ha colmado el vaso del el sindicato de maquinistas Semaf. Ayer convocó una huelga general para los días 9, 10 y 11 de febrero ante el “deterioro” de las infraestructuras, y que los accidentes de Adamuz (Córdoba) y Gelida (Barcelona) han evidenciado, según argumentó la organización.

En la localidad andaluza, el pasado domingo tuvo lugar el peor accidente ferroviario en España desde 2013. El número de fallecidos se elevó ayer hacia los 43, de los que 41 ya se han identificado. Hay otras 37 personas hospitalizadas, nueve de ellas en la UCI.

Los operarios siguieron trabajando para acceder a los dos vagones del tren de alta velocidad operado por Iryo que cayeron en un terraplén. Todavía faltan desaparecidos por localizar, como es el caso del madrileño Agustín Fadón.

Nueve segundos fatídicos

Las labores de reconstrucción siguen y apuntan a que únicamente discurrieron nueve segundos entre el descarrilamiento del Iryo, la invasión de la otra vía y el choque con un tren Alvia de Renfe que circulaba en sentido contrario.

En un principio, Renfe aseguró que el lapso de tiempo entre los dos descarrilamientos fue de 20 segundos, un margen insuficiente para que el sistema de seguridad y los frenos automáticos del Alvia se activasen. Ni el maquinista del primer tren siniestrado ni el personal de emergencias fueron conscientes del alcance real del siniestro. “Hubo una demora de casi 15 o 20 minutos en darnos cuenta de que había un segundo tren”, señaló en RTVE el director gerente del 061 de Andalucía, Paco Pozo.

Dos días después de la tragedia de Adamuz, el pasado martes por la noche y como consecuencia del temporal, hubo una batería de incidencias en varios puntos de la red catalana de ancho ibérico. Con las lluvias y a raíz de la inestabilidad del terreno, un muro de contención se precipitó mientras circulaba un tren de la línea R4 Cercanías. La cabina fue la parte más afectada y

falleció el maquinista, de 27 años. Estaba en prácticas y en la última fase de su proceso de formación. Hay otros cinco heridos graves.

Este suceso provocó un caos absoluto en la movilidad interurbana de Cataluña, sin refuerzos adicionales por autobús ni fecha exacta para el regreso de la normalidad. Ayer no circuló ningún tren en las Cercanías de Barcelona, y también se cortó la principal arteria de la red viaria de la comunidad, la AP-7. Esta autopista discurre en el punto exacto del siniestro ferroviario, y es clave en las comunicaciones logísticas con el resto de Europa. Por esta razón, su cierre tendrá afectaciones económicas.

A los accidentes, se suman las decisiones que está adoptando Adif, limitando de forma temporal la velocidad máxima en diferentes tramos de la red de alta velocidad, y que están acentuando la sensación de desgobierno.

El pasado martes, la entidad estatal limitó a 160 kilómetros por hora la velocidad máxima en 177 kilómetros de su activo



El director de operaciones de Renfe, José Alfonso Gálvez; el ministro Óscar Puente y el director de Tráfico de Adif, Ángel García de la Bandera, ayer, durante la rueda de prensa sobre el accidente ferroviario.

más importante, la línea Madrid-Barcelona. Los maquinistas se habían quejado en verano del estado de las vías en varios puntos de la red.

En la noche del martes al miércoles, se revisó el tramo afectado, que discurre entre

Mejorada del Campo (Madrid) y Alhama de Aragón (Zaragoza). El tope se levantó tras verificarse su estado, pero luego se activó otro en 78 kilómetros de la misma línea y en 1,8 kilómetros más de la conexión entre la capital española

y Valencia. Este último límite llegó a instancias de los conductores, quienes el martes pidieron que, ante las previsiones meteorológicas, se ordenasen restricciones en la red catalana. Su petición no fue atendida y por esta razón,

El corte en toda la red barcelonesa de Cercanías seguirá hoy y alcanza su principal autopista

ayer hubo momentos de alta tensión durante un encuentro que los profesionales mantuvieron en Barcelona con el presidente de Renfe, Álvaro Fernández Heredia, y el director operativo de las Cercanías catalanas, Josep Enric García Alemany. “Con tantas incidencias cada día lo que queremos son soluciones”, señalaron desde los sindicalistas.

Fin de la tregua política

El PP dio por terminada ayer la tregua política que empezó tras la tragedia de Adamuz. El vicesecretario de Hacienda, Vivienda e Infraestructuras de los populares, Juan Bravo, pidió a Adif una “aclaración de inmediato” y exigió al Gobierno que aporte toda la información sobre la catástrofe en la localidad cordobesa.

Lamentó la “falta de transparencia” del Ejecutivo y cuestionó su posterior gestión de las infraestructuras de transporte. “Su prioridad no puede ser ofrecer un relato exculpatorio; debe ser atender a las víctimas, informar a los ciudadanos y dar explicaciones a los ciudadanos, usuarios y profesionales que se suben a los trenes todos los días”, expuso durante una rueda de prensa.

Puente: “No se va a auditar la red AVE, está revisada en profundidad y es un referente”

C.Morán. Madrid

“No soy un simpatizante de la liberalización ferroviaria, pero hay un mandato de la UE”, asegura el ministro que no renuncia a subir la velocidad a 350 kilómetros por hora una vez se complete la renovación integral de la línea entre Madrid y Barcelona.

El ministro de Transportes, Oscar Puente, participó ayer en una multitudinaria rueda de prensa acompañada por altos cargos de Adif y Renfe para explicar el alcance del accidente de trenes de Adamuz (Córdoba) y actualizar información sobre las causas del siniestro que se ha cobrado la vida de 42 pasajeros de los trenes Iryo y Alvia en el corredor de alta velocidad que une Madrid con Málaga.

Según Puente, “no vamos

a especular sobre los trabajos de investigación del accidente” que, en su opinión, no está relacionado con el presupuesto de inversión y a los protocolos de mantenimiento y conservación ejercidos por Adif.

Investigación

La investigación se centra, especialmente, en los daños detectados en la vía del tren en una rotura de un carril de 30 centímetros en el lugar del siniestro. “No se sabe si esa rotura representa el primer punto que desencadenó el descarrilamiento”, afirmó Puente al tiempo que descarta que, a raíz del accidente, se tenga que realizar una auditoría sobre el estado de los 4.000 kilómetros de la red de alta velocidad. “La red de alta velocidad está revisada en pro-

“No simpatizo con la liberalización ferroviaria, pero hay un mandato de la UE que cumplir”

fundidad. Nuestra red de alta velocidad es referente en el mundo. Sabemos perfectamente cómo está y sabemos cómo resolver las incidencias que se presenten, indicó el ministro de Transporte, que pidió desvincular el capítulo inversor del accidente. “Es legítimo que se pueda abrir un debate sobre los recursos, pero este accidente no ha sido por un problema de inversión ni de obsolescencia”, subrayó.

Acompañado por altos cargos de Adif y de Renfe, el Ministerio ha dado detalle sobre el estado de conserva-

ción y mantenimiento del trazado del corredor sur a la altura del accidente.

En Adamuz se sustituyeron el año pasado dos desvíos con cambio completo de carril y de traviesas finalizado en mayo. Además, el tramo fue objeto de cuatro inspecciones desde mayo, tres en la línea y uno en el desvío. En octubre se llevó a cabo una inspección geométrica de la vía. El 5 de noviembre se hizo una inspección visual y el 21 de noviembre fue llevada a cabo una auscultación dinámica.

En paralelo, el pasado 7 de enero se hizo una comprobación completa de las agujas de los desvíos. “De esas cuatro inspecciones no se detectó ningún fallo relacionado con el accidente. Respecto de los materiales empleados, todos llevan

controles altísimos. Las soldaduras se inspeccionan con tecnología preparada y se hace de manera habitual”, recalzó Puente.

Esa disminución temporal de velocidad forma parte del proceso habitual de inspección de la red.

Según Transportes, el gasto en mantenimiento desde 2011 se ha disparado. “En 2011 el gasto en mantenimiento era de 49.860 euros por kilómetro y de 71.260 euros en 2025, lo que demuestra el incremento de la partida”.

Puente también valoró el régimen de explotación de la alta velocidad. “No soy simpatizante de la liberalización, pero hay un mandato de la UE. Japón no pertenece a la UE y por eso opera en monopolio”, remarcó.