Terror y pánico en la alta velocidad española

De nuevo, terror, pánico y muerte en las vías del sistema ferroviario español. Cuando aún teníamos en la retina el accidente de Adamuz, nos encontramos en Urda (Toledo) un escalofriante accidente por el choque de un AVE de Renfe y un tren Iryo; misma línea y sobre la misma infraestructura que en el accidente de hace 10 meses; sumamos más de un centenar de víctimas mortales y, hasta el momento, ninguna responsabilidad política se ha depurado.

Nuestro país hasta hace unos años era ejemplo de la infraestructura de alta velocidad no solo de Europa sino del mundo; podríamos decir que era una de las joyas de la corona de nuestra nación; pero decisiones y actuaciones políticas están llevando a nuestra alta velocidad a la ruina y a un estadio de terror y pánico.

A día de hoy, oímos mil y una explicaciones, la mayoría de los políticos que quieren eximir al Gobierno actual de su responsabilidad política; pero ni tenemos un informe claro de lo que pasó en el accidente de Adamuz y en el accidente de Urda quieren poner el foco en el fallo humano.

Una infraestructura como es la alta velocidad requiere de un control y un mantenimiento constantes; cuando hablamos de mantenimiento, no nos referimos solo a los trenes, sino también a la vía, a todos los sistemas de seguridad, tanto a bordo como en la propia red, catenaria, etcétera. Y, desde luego, con lo que vamos conociendo, ese mantenimiento no se ha llevado a cabo de forma correcta.

España ha contado en los últimos años con ingresos más que suficientes para poder abordar un mantenimiento integral de todas las líneas de alta velocidad, y, por supuesto, de las líneas convencionales. Se ha contado con una cantidad ingente de fondos europeos, a lo que hay que sumar que este gobierno ha batido el récord en recaudaciones por impuestos y tasas, y la pregunta es clave: ¿Qué ha pasado entonces?

Pues, en primer lugar, no podemos tener un gobierno que desde hace 3 años no cuente con unos Presupuestos Generales del Estado aprobados. En un país normal y democrático esto hubiera llevado a unas elecciones. Un Gobierno que es incapaz de aprobar unos presupuestos no es digno de seguir gobernando. En segundo lugar, tenemos dos grandes empresas públicas (Renfe y Adif) y hemos estado viendo en los últimos años que en lugar de tener a grandes profesionales al frente de las direcciones de ambas empresas se ha preferido el control a través de personas de partido e incluso con amantes del ministro de turno. Esto es inadmisible. Nuestro país cuenta con grandísimos y excelentes profesionales que han sido apartados del diseño y el mantenimiento de nuestra red ferroviaria. Y, en tercer lugar, ni se cuenta con una auditoría de la red ferroviaria ni se están haciendo licitaciones adecuadas. Hace pocos días, tuvimos el conocimiento de que la licitación de los sistemas de seguridad en la línea Madrid-Andalucía -lo que se conoce como ERTMS (*European Rail Traffic Management System* o **Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario**)- está paralizada desde hace años. Muchos ciudadanos se hacen la siguiente pregunta: ¿Si estuviera instalado este sistema se podría haber evitado el accidente de Urda?

Pero hablemos del mantenimiento general de nuestra red. A pesar del aumento presupuestario que se produjo hace más de 4 años, en 2024 se dejó sin ejecutar parte del presupuesto de mantenimiento de la alta velocidad, lo que genera debate sobre la gestión de los recursos y la necesidad de mayores inversiones en tramos antiguos.

En el presente momento, existen cinco informes independientes que alertaron de la falta de mantenimiento en la red de ADIF. De esta cuestión no habla nadie en la actualidad. Hoy estamos con más de un centenar de muertos en menos de un

año sobre la mesa, con unos audios filtrados de forma clandestina para que no se asuman responsabilidades políticas y nos tengan entretenidos y engañados con un supuesto fallo humano.

A lo que hay que sumar que CNMC (**Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**), AIReF (**Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal**) y FEDEA (**Fundación de Estudios de Economía Aplicada**), entre otros organismos, han advertido de la mala planificación de la infraestructura ferroviaria, y hoy nos encontramos como nos encontramos...

Hay informes que dejan muy claro que la capacidad operativa de la red no depende únicamente de su extensión, sino de la coordinación técnica de sus distintos elementos y de la continuidad de su mantenimiento. Los cinco informes analizados coinciden en identificar tres factores clave: la necesidad de evaluación técnica independiente, la planificación coordinada y la correcta priorización de las inversiones. Estos elementos determinan la eficiencia de los recursos públicos y el rendimiento operativo de la red gestionada por ADIF. La pregunta que nos podemos hacer es si la empresa pública ADIF ha tenido una eficiencia en los últimos años. La respuesta es clara: no.

Decir que el accidente de Urda es cuestión de un fallo humano es una absoluta falacia. Es decir, dejamos la circulación de trenes a más de 200 km/h sin ningún sistema de protección y solo a la simple acción humana... No nos tomen por tontos o ignorantes. Deben de hacerlo, porque el llamado sistema de seguridad LZB falló, y, además, porque no se ha sustituido como así ha dicho la UE y todos los expertos en la materia que están reclamando que debiera haberse sustituido hace años.

También se está diciendo que la línea de alta velocidad del llamado corredor andaluz soporta una gran cantidad de tráfico por la liberalización del sector y la aparición de nuevos operadores, pero omiten que los operadores pagan unos cánones muy importantes a ADIF y que esta debería haberlos utilizado para el mantenimiento de la infraestructura, cosa que no se ha hecho.

Y la pregunta es: ¿Y ahora qué? Pues yo, desde esta tribuna, pongo sobre la mesa algunas cuestiones técnicas y operativas. La **primera,** realizar una auditoría independiente de la red ferroviaria española que evalúe el estado, la inversión realizada y las acciones que hay que llevar a cabo. **Segundo**, estudiar que las empresas públicas Adif y Renfe no dependan del Ministerio de Transportes sino de la SEPI, porque así ambas empresas dejarían de depender del ministerio al que está adscrita la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que es un organismo público que realiza la ordenación y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario: las infraestructuras, el material rodante, el personal y la operación ferroviaria. **Tercero,** auditar todos los contratos de mantenimiento de la época de los ministros Ábalos -hoy en la cárcel-, Raquel Sánchez y Óscar Puente. **Cuarto,** auditar todas las empresas de ADIF (no son pocas las que se han creado) para ver sinergias entre ellas y adecuar estructuras (no deben servir de empresas de colocación de militantes de los partidos de turno). Y, **quinto,** evaluar todos los trenes auscultadores del mantenimiento de vía.

Y desde luego no he puesto como deber -o tarea- cambiar el sistema de seguridad del corredor andaluz, porque doy por hecho que debería haberse hecho y es una obligación que las autoridades competentes deben cumplir de inmediato.

En definitiva, nuestra nación debe ser, de nuevo, pionera en la alta velocidad, y, desde luego, no dejar la administración de nuestras infraestructuras a personas que nada tienen que ver con el sector ferroviario, y que no se conviertan en nido de corrupción como ha sido en los últimos años, con un ministro del ramo en la cárcel. Eso lo dice todo.

Aunque este artículo se ha centrado en la alta velocidad, tampoco debemos descuidar la media distancia ni las cercanías, cuyo estado daría también para hablar largo y tendido.