EL SFF-CGT EXIGE RIGOR EN LA INVESTIGACIÓN Y RECHAZA EL SEÑALAMIENTO DEL TRABAJADOR DEL CRC DE ATOCHA

Madrid, 29 de octubre de 2026

Desde el sindicato critican que se apunte públicamente al factor humano sin haber esclarecido lo ocurrido y reclaman analizar también la organización del trabajo, la formación, las plantillas y las condiciones en las que se gestiona la circulación

El Sindicato del Sector Federal Ferroviario de la CGT (SFF-CGT) traslada, en primer lugar, su solidaridad con todas las personas afectadas por el grave accidente de Urda y reclama que la investigación permita conocer con rigor qué ocurrió y cuáles fueron todas las circunstancias que desembocaron en el siniestro.

Precisamente por la gravedad de lo sucedido, desde el sindicato rechazan las declaraciones realizadas por el ministro de Transportes, Óscar Puente, apuntando públicamente a la actuación del personal del Centro de Regulación y Control (CRC) de Atocha cuando todavía no se conocen todas las circunstancias del accidente.

Para el SFF-CGT, cualquier decisión adoptada durante la gestión de la emergencia debe ser analizada. Lo que consideran inaceptable es convertir una actuación concreta, o a la persona que la tomó, en una explicación anticipada de lo sucedido antes de que la investigación permita reconstruir el conjunto de los hechos.

"*Investigar todas las circunstancias posibles forma parte de esclarecer lo ocurrido. Señalar públicamente a una persona trabajadora antes de conocerlas es algo muy distinto*", señalan desde el sindicato.

INVESTIGAR TODO, NO SOLO LA ÚLTIMA DECISIÓN

El SFF-CGT recuerda que un accidente ferroviario grave difícilmente puede explicarse analizando únicamente el último eslabón de una cadena. La investigación deberá determinar qué ocurrió en cada momento, qué información estaba disponible, qué procedimientos debían aplicarse, qué medios existían y cómo se gestionó la incidencia.

Desde el sindicato insisten además en una posición que vienen defendiendo desde los accidentes de principios de año: el ferrocarril funciona como un sistema y los problemas de seguridad no pueden analizarse separando colectivos, empresas o actividades que forman parte de una misma circulación ferroviaria.

Tras los accidentes de Adamuz y Gélida, el SFF-CGT ya reclamó un cambio en la forma de abordar la seguridad ferroviaria, advirtiendo de que no bastaba con buscar respuestas aisladas después de cada suceso. Para el sindicato, reforzar la seguridad exige actuar sobre el conjunto del sistema: plantillas, formación,

mantenimiento, medios, organización del trabajo y coordinación entre todas las personas y empresas que intervienen diariamente en el ferrocarril.

En el caso concreto del personal de circulación, los Centros de Regulación y Control son puestos de enorme responsabilidad, donde las decisiones se adoptan en tiempo real y pueden coincidir simultáneamente circulaciones, trabajos en la infraestructura, averías, incidencias y situaciones degradadas.

Por ello, el SFF-CGT considera que la investigación debe analizar también cuestiones sobre las que lleva tiempo alertando a Adif y al Ministerio de Transportes: los procesos de relevo generacional, la formación práctica necesaria para asumir determinados puestos, los medios disponibles y la carga mental que supone gestionar situaciones complejas durante jornadas de atención continuada.

En este sentido, el pasado mes de mayo, el sindicato presentó una propuesta de modificación del Real Decreto 929/2020 para establecer límites claros a la actividad continuada de control de tráfico, garantizar pausas efectivas, regular adecuadamente los tiempos de toma y deje del servicio y contemplar específicamente factores como la nocturnidad, la turnicidad, la carga mental o las situaciones degradadas.

"*Si queremos hablar de factor humano, tenemos que hacerlo antes de que ocurra un accidente y no después para buscar responsabilidades. La seguridad también depende de la formación, la experiencia, unas plantillas suficientes y unas condiciones de trabajo adecuadas*", concluyen desde el sindicato.

ADIF DEBE PROTEGER A SU PERSONAL

El sindicato considera igualmente grave la difusión pública de audios del personal del CRC mientras continúan las actuaciones para esclarecer lo sucedido.

"*La publicación de comunicaciones parciales e interesadas, sin disponer todavía del conjunto de las pruebas y del contexto en el que se produjeron, solo contribuye a generar un juicio público sobre las personas implicadas antes de que los organismos encargados de investigar hayan determinado qué sucedió*. advierten desde el SFF-CGT.

La organización recuerda que ya tras el accidente de Adamuz solicitó a Adif la apertura de una investigación interna para determinar el origen de las filtraciones, revisar las medidas técnicas de control, custodia y trazabilidad de las grabaciones y depurar las responsabilidades que pudieran existir, sin haber obtenido respuesta hasta la fecha.

Para el SFF-CGT, Adif debe proteger a su personal y garantizar que las personas que desempeñan funciones directamente relacionadas con la seguridad puedan hacerlo sabiendo que, ante un accidente, sus actuaciones no serán expuestas parcialmente ante la opinión pública antes de que se conozcan las conclusiones.

Más información:

Noelia Martín Sanguino
Tfno.: 34 647 31 61 14
comunicacion@cgtferroviario.es