



SECTOR



Comunicado 64

29 / 10 / 2026

NUESTRA PROFESIONALIDAD FRENTE A VUESTRA INDECENCIA

Tras el grave accidente de ayer, y con una investigación que ni siquiera ha concluido, desde esta organización no podemos ni debemos aventurar una valoración sobre las causas del siniestro. Precisamente por el rigor que exige una tragedia de esta magnitud, **mostramos nuestra más absoluta disconformidad con las declaraciones del ministro Óscar Puente**. Que salga públicamente a señalar al compañero del CRC de Atocha y apunte de forma precipitada al «factor humano», recuerda tristemente a las primeras horas tras el accidente de Angrois. Es inadmisibles y de una enorme irresponsabilidad política que el máximo responsable del Ministerio dicte sentencia y ponga a lxs trabajadorxs a los pies de los caballos antes de que se esclarezcan todas las circunstancias.

Un accidente ferroviario grave jamás se explica por un único fallo aislado ni señalando al último eslabón de la cadena, sino que es el resultado de una concatenación de circunstancias, decisiones organizativas y políticas empresariales que deben investigarse en su conjunto. Asimismo, consideramos intolerable la filtración y difusión de los audios de circulación mientras la investigación sigue abierta, una práctica que solo alimenta el linchamiento mediático de un trabajador al que Adif debería estar protegiendo y garantizándole asistencia psicológica tras haber vivido un suceso traumático, en lugar de dejarlo expuesto ante la opinión pública.

Hablar de «error humano» sin evaluar el contexto laboral y operativo en el que trabajan las plantillas de los Centros de Regulación de Circulación (CRC) y del conjunto del sector ferroviario es un ejercicio de cinismo. **Llevamos años denunciando una realidad estructural que el Ministerio y Adif prefieren ignorar:**

- Tras años de bloqueo sin ingresos y pérdida constante de plantilla, se ha pretendido parchear el déficit de personal experimentado mediante un relevo acelerado. La entrada directa desde la calle a puestos tan críticos como los CRC a través de las OEP, sin experiencia ferroviaria sobre el terreno y con una formación específica y práctica a todas luces insuficiente, somete a los nuevos ingresos a una vulnerabilidad inaceptable.
- Las averías constantes en la infraestructura, las externalizaciones y la falta de medios hacen que **trabajar en situaciones degradadas haya dejado de ser algo excepcional para convertirse en el pan de cada día**. Cuando a la gestión de incidencias continuas se le suma la sobrecarga mental y la presión empresarial constante por mantener la circulación y minimizar los retrasos a toda costa, el riesgo operativo se multiplica.
- **El personal de circulación soporta niveles críticos de estrés y turnicidad sin una normativa eficaz contra la fatiga**. Tras los accidentes de Adamuz y Gélida, se acordó modificar el RD 929/2020, pero se olvidaron del colectivo de circulación, que sigue desprotegido: el artículo 36 aún permite 12 horas diarias de control de tráfico sin regular límites de trabajo continuado, pausas reales para desconectar o el tiempo necesario para los relevos (toma y deje).

Investigarlo todo significa analizar la actuación del trabajador, sí, pero examinando con la misma lupa las responsabilidades que hay detrás y por encima de él: los recortes de plantilla, el diseño de los procesos formativos, la gestión del mantenimiento y la negativa a regular dignamente los tiempos de trabajo y descanso [como venimos exigiendo ante la AESF](#). **La seguridad ferroviaria no se garantiza buscando culpables en los pupitres de control tras la tragedia, sino dotando de medios, formación, plantillas y condiciones de trabajo seguras a quienes sostienen el ferrocarril día y noche.**

BASTA DE CABEZAS DE TURCO. POR UN FERROCARRIL SEGURO