

15 DE MARZO DE 2023

PEDRO M. LEKUONA GARCÍA

Director de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Estimado Pedro:

Tras el accidente que se produjo en la noche del pasado 13 de marzo en las inmediaciones de Alcalá de Henares entre el tren de Cercanías de Renfe Viajeros 27238 y el tren de Mercancías de LCR 90330, se vuelve a poner de manifiesto los riesgos que la explotación ferroviaria está asumiendo al usar chapas reflectantes en vez de señales luminosas para señalar la cola de los trenes de mercancías.

Las numerosas quejas y denuncias emitidas por gran parte del sector no han sido suficientes para evitar la inaceptable cantidad de accidentes que llevamos acumulados con el denominador común del uso de chapas de cola. Un sistema ferroviario como el español no se puede permitir que un riesgo aceptado pase a ser un peligro real y que cada cierto tiempo se manifieste en forma de accidente.

Desde que se permitió el uso de las chapas de cola, ya quedó constancia de lo absurdo que es permitir esta señalización en bloqueos en los que un tren puede circular a cola de otro (bloqueos automáticos) y que en bloqueos como el telefónico o el BEM, donde un tren en condiciones normales no circulará a cola de otro, sea obligatorio usar señales luminosas. **La filosofía de las chapas de cola reflectantes es justo la contraria de la que se aplica en España.**

Las medidas para mitigar o, directamente, eliminar este riesgo son sencillas y nuestra organización las ha propuesto en diversos foros. El sistema ferroviario español no se puede permitir ningún accidente más de estas características. Podemos hablar de que, hasta ahora, el factor suerte ha jugado a nuestro favor ya que los daños personales no han sido de gravedad en ninguno de los accidentes, pero eso no quita que podamos hablar de accidentes de una gravedad mayor en el futuro. Por poner un ejemplo, en el accidente ocurrido el pasado 13 de marzo, el descarrilo del tren de Cercanías provocó una invasión de gálibo de la vía contraria que, en el caso de haber circulado un tren por esta, hubiera tenido unas consecuencias catastróficas.

Como mencionaba anteriormente, son numerosas las denuncias efectuadas al respecto de este asunto. La Agencia a la que representas tiene la capacidad de modificar normas y emitir Resoluciones que deriven en una modificación normativa. El volumen de denuncias y accidentes sucedidos relacionados con este asunto es tal que, en caso de producirse un accidente que tenga consecuencias más graves que las que hasta ahora hemos tenido que sufrir, es probable que la AESF tenga que asumir la debida responsabilidad por haber sido alertada de este riesgo en diversas ocasiones. La AESF tiene una oportunidad para tomar medidas efectivas reales que vayan más de la emisión de una Recomendación Técnica.

Ha quedado demostrado que el sistema ferroviario español no estaba preparado para una implementación tan precipitada de las chapas de cola. La Comisión Europea, consciente de esta circunstancia, en su *Reglamento de Ejecución (UE) 2021 / 2238 de 15 de diciembre*, en su Artículo 1 establece un plazo hasta el 1 de enero de 2025 que permite el uso de señales luminosas sin obligación de usar las chapas de cola. No entendemos cómo en España se implementó de forma tan prematura el uso de las chapas de cola existiendo el amparo legal para no hacerlo y operar de una forma en pro de la seguridad.

Nuestra Organización, dentro de su compromiso con la seguridad del sistema ferroviario, se verá obligada a adoptar una serie de medidas reales y efectivas, si en los próximos días no se establecen las medidas mitigadoras pertinentes que es necesario adoptar ante un peligro tan real y manifiesto como el que ha generado el uso de las chapas de cola.

Sin otro particular,

Miguel Yunquera Pérez

Secretario de Coordinación Técnica