

Comunicado 25/07/2013

La PTP expresa sus condolencias con los afectados de la tragedia ferroviaria en Santiago y exige diversas investigaciones independientes

- La peor tragedia ferroviaria española desde 1944 se ha producido en una línea ferroviaria de alta velocidad y altas prestaciones inaugurada en 2011
- Debe investigarse cómo es posible que un tren doble la velocidad máxima permitida en una línea de altas prestaciones, incluso existiendo un hipotético error humano
- Deben revisarse los protocolos actuales para preservar la seguridad como el mayor atributo del ferrocarril

LA PTP EXPRESA SUS CONDOLENCIAS CON LOS AFECTADOS, ASÍ COMO A TODA LA COMUNIDAD FERROVIARIA ESPAÑOLA. Desde la Asociación PTP hacemos públicas nuestras sentidas condolencias por esta tragedia y apelamos al máximo respeto y consideración por las víctimas, familiares y amigos, así como la comunidad ferroviaria. Este accidente ha causado una gran consternación y requiere de diversas investigaciones independientes. Precisamente por respeto y consideración a las víctimas, las investigaciones deben ser transparentes y sin injerencias interesadas como las acaecidas tras el accidente del Metro de València.

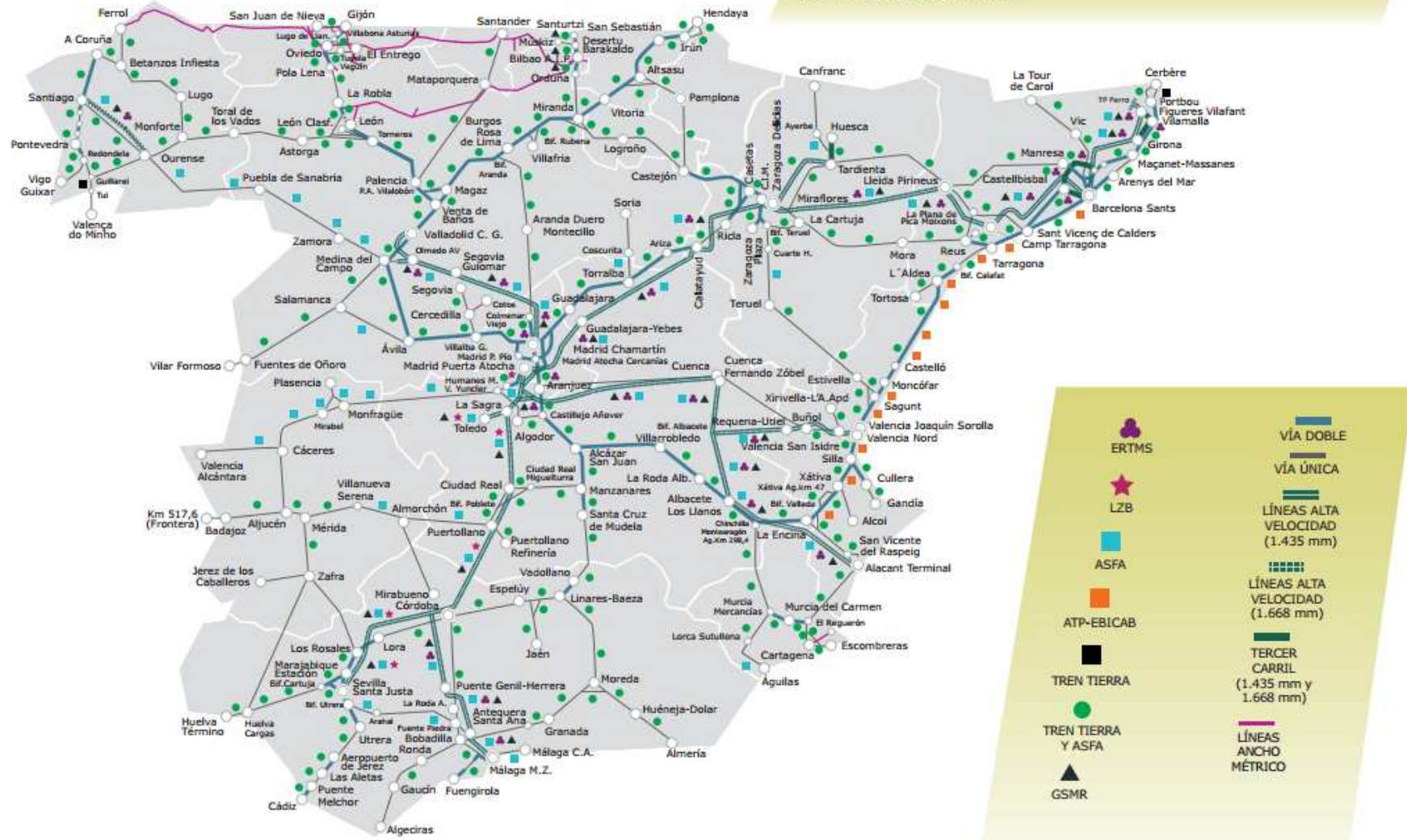
PRIMER ACCIDENTE EN UNA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD Y ALTAS PRESTACIONES. Este lamentable accidente es el primero en producirse en una línea de alta velocidad y altas prestaciones, que fue inaugurada en diciembre de 2011. Según los protocolos de seguridad del ferrocarril, un solo error no debería desencadenar un accidente de estas características. Así **los accidentes se explican a partir de una combinación de varios errores, humanos y/o técnicos**. La nueva infraestructura, que une las estaciones de Santiago de Compostela y Ourense, está equipada por un sistema ERTMS que limita la velocidad continuamente en la mayor parte de su recorrido, excepto en sus extremos, donde se funciona con ASFA sin ATP; un sistema que controla la velocidad del tren puntualmente (ver mapa anejo). Más allá del factor humano, debe verificarse cuál ha sido el funcionamiento de todos estos sistemas de seguridad de infraestructura y tren. **La PTP exige la revisión de los protocolos de seguridad para que el sistema ferroviario no sea vulnerable a un solo error. En cualquier caso, todas las líneas de altas prestaciones y de metro deberían estar equipadas con sistemas de seguridad que eviten superar velocidades máximas en zonas sensibles.**

DEBEMOS PRESERVAR LA SEGURIDAD COMO EL MAYOR ATRIBUTO DEL FERROCARRIL. La investigación de este accidente y la revisión de los protocolos de seguridad debería orientarse a mantener la seguridad del ferrocarril, que es su mayor atributo junto a la preservación del medio ambiente y bajo consumo energético. Debemos recordar la excepcionalidad de esta tragedia, que ha sido la peor en 70 años, y recordar que el ferrocarril aún puede ser objeto de nuevas medidas de protección activa para evitar repetir tragedias como ésta.

Barcelona, 25 de julio de 2013

MAPA 13
SISTEMAS DE SEGURIDAD

17 Junio 2013



Fuente: Declaración de Red de Adif. Año 2013