A las 8:32 falló la seguridad. A las 9:11, la decencia de Moncloa

Opinió | 28/10/2026



El Ministerio admite que falló el sistema LZB, pero el Gobierno aún debe explicar por qué se reanudó la circulación normal. Sánchez compareció sin preguntas y su ministro Óscar Puente llamó «carroñeros» a quienes reclaman responsabilidades

Hay algo difícil de soportar en la manera en que este Gobierno administra las tragedias: la rapidez con que encuentra palabras de condolencia y la resistencia que opone cuando se le exigen responsabilidades. Esta mañana, mientras dos trenes de alta velocidad colisionaban en Toledo y los servicios de emergencia empezaban a enfrentarse a una catástrofe, la cuenta de Pedro Sánchez difundía mensajes sobre el optimismo, el humor y los haters. Horas después, el presidente declaraba que España estaba de luto. Entre ambas escenas queda una pregunta que ningún discurso sentimental puede borrar: ¿qué sabía Moncloa y por qué actuó como actuó?

Pero antes de los discursos, los mensajes y las explicaciones políticas, hay un hecho técnico que debe ocupar el centro de cualquier investigación. A las 8:32 falló el sistema de seguridad LZB. No es una ocurrencia de la oposición ni una especulación de las redes sociales: el Ministerio de Transportes ha reconocido la avería. El fallo detuvo seis trenes y obligó a recurrir a un procedimiento alternativo de circulación.

El LZB supervisa continuamente la circulación y contribuye a proteger los trenes ante situaciones

peligrosas. La causa exacta de la avería, si podía haberse previsto, sus antecedentes y la eficacia de los mecanismos de respaldo son cuestiones esenciales. Es ahí donde debe empezar la rendición de cuentas.

La información difundida sobre la secuencia indica que, tras el fallo, se autorizó la reanudación de la circulación normal. El Ministerio sostiene que esa decisión habría contravenido la normativa, que establecía que los trenes debían avanzar a la vista y a un máximo de 40 kilómetros por hora. La corrección de esa decisión y las circunstancias en que se adoptó deberán esclarecerse. Ninguna actuación posterior borra que la cadena de acontecimientos empezó con el fallo de un sistema de seguridad ferroviaria.

¿Quién debía garantizar el funcionamiento del LZB? ¿Qué registros había de incidencias anteriores? ¿Qué mantenimiento se había realizado? ¿Qué protocolos estaban previstos para una desconexión? ¿Por qué las medidas alternativas no evitaron la colisión? ¿Qué supervisión ejercían los responsables de Adif y del Ministerio? Estas preguntas son más importantes que cualquier batalla de titulares. Una avería en un sistema de protección no puede despacharse como un asunto exclusivamente individual ni darse por explicada con una versión parcial. La seguridad ferroviaria es una responsabilidad técnica, organizativa y jerárquica.

Y, mientras todo aquello sucedía, la cuenta del presidente del Gobierno publicó a las 9:11 que había muchos motivos para ser optimistas en España. Adif había comunicado públicamente el accidente a las 9:10. La información facilitada a esta columna sostiene que el Departamento de Seguridad Nacional había trasladado el aviso a Presidencia y que se valoró detener aquella publicación, pero se decidió mantenerla. Esa comunicación interna necesita acreditación documental, pero exige una explicación inmediata. ¿Quién recibió el aviso? ¿Quién conocía la gravedad del accidente? ¿Quién decidió mantener el mensaje? Moncloa dispone de una estructura institucional de alerta y de un equipo profesional de comunicación. No puede pretender que nadie sea responsable de lo que publica la cuenta del presidente.

Después llegó la comparecencia de Sánchez. España está de luto, dijo. Hay que reconstruir la confianza en el ferrocarril. Los accidentes de Adamuz y Urda deben diferenciarse. Todo ello, en una declaración sin preguntas. Qué comodidad política: proclamar el dolor nacional, hablar de confianza y ofrecer explicaciones generales sin permitir que los periodistas interroguen al presidente sobre las cuestiones más incómodas. El luto es una obligación moral de respeto a las víctimas, no un salvoconducto para evitar el escrutinio público. Las familias merecen condolencias, desde luego. Pero también merecen respuestas.

Y la confianza, señor Sánchez, no se reconstruye pronunciando la palabra «confianza». Se reconstruye demostrando que las instalaciones son seguras, que los sistemas de protección funcionan, que el mantenimiento es suficiente y que las decisiones adoptadas ante una avería están sometidas a controles eficaces. Tampoco se recupera separando apresuradamente dos

tragedias ferroviarias. Adamuz y Urda pueden tener causas técnicas completamente distintas. Lo que comparten es una responsabilidad pública de supervisión, una administración ferroviaria y un Ministerio obligado a responder. No hace falta que dos accidentes tengan la misma causa para exigir responsabilidades por ambos.

La situación resulta todavía más indignante cuando recordamos las palabras de Óscar Puente. En febrero llamó «carroñeros políticos» a representantes de la oposición que exigían su dimisión tras Adamuz. Carroñeros por preguntar. Carroñeros por reclamar responsabilidades. Carroñeros por considerar que un ministro debe responder por la seguridad de los servicios públicos que dirige. La expresión revela una concepción profundamente equivocada del poder: la idea de que quien gobierna puede decidir qué preguntas son legítimas y cuáles constituyen una agresión intolerable.

Y entonces regresamos inevitablemente a marzo de 2004. El 11-M dejó 193 asesinados en Madrid. El país estaba destrozado. Las familias enterraban a sus muertos. El 13 de marzo, en plena jornada de reflexión, Alfredo Pérez Rubalcaba compareció públicamente para denunciar la actuación informativa del Gobierno de José María Aznar. El PSOE exigió la verdad en el momento de mayor conmoción nacional y a escasas horas de unas elecciones. Aquella intervención tuvo una enorme trascendencia política. Cuando el PSOE estaba en la oposición, exigir explicaciones durante una tragedia era un deber democrático. Ahora, para su ministro, quienes reclaman responsabilidades son carroñeros.

No se puede pretender que aquella actuación de 2004 fuera legítima por definición y que las exigencias actuales sean moralmente despreciables. El respeto a las víctimas no tiene propietario. Las preguntas no dejan de ser democráticas porque resulten incómodas a un Gobierno socialista. Y el duelo no debe servir para imponer silencio político. Quienes entonces defendieron que los españoles tenían derecho a saber la verdad deberían ser los primeros en aceptar hoy una investigación exhaustiva, también sobre las responsabilidades de su propio Gobierno.

Todo esto sucede mientras el PSOE convierte el amor frente al odio en una consigna de campaña. Amor, optimismo, sonrisas, superioridad moral. Pero los ciudadanos no necesitan una competición de sentimentalismo. Necesitan trenes seguros, administraciones competentes, ministros que respondan con precisión y presidentes que acepten preguntas. También necesitan saber que, cuando falla un sistema destinado a proteger cientos de vidas, nadie utilizará una explicación parcial para cerrar prematuramente el debate.

La seguridad ferroviaria no se garantiza con buenas intenciones. Y las vidas perdidas no se recuperan con eslóganes.

Los ciudadanos, también quienes votan al PSOE, tienen derecho a preguntarse qué credibilidad merece una administración que reconoce una avería técnica previa y aún debe explicar por qué sus mecanismos alternativos no evitaron la tragedia. Nadie debe ser insultado por su voto. Pero ningún partido puede reclamar confianza incondicional, mucho menos cuando se investigan hechos que afectan directamente a la seguridad y a la vida de las personas.

La responsabilidad política tampoco puede confundirse con una condena judicial. Los tribunales deberán determinar si existieron delitos, quiénes pudieron cometerlos y qué pruebas los sustentan. Pero la obligación de explicar una gestión deficiente, si se acredita, no requiere esperar a una sentencia penal. Un ministro puede tener que asumir responsabilidades políticas aunque no haya cometido un delito. Un presidente puede tener que explicar decisiones de su Gobierno aunque no exista imputación judicial alguna. Las urnas no eliminan esas obligaciones.

Hoy no basta con hablar de luto. No basta con prometer confianza. No basta con decir que se está investigando. Hace falta conocer cuándo se detectó la avería, cómo se gestionó, qué protocolos se aplicaron, quién permitió reanudar la circulación normal y por qué no se evitó el choque. También hay que aclarar cuándo fue informado el Departamento de Seguridad Nacional, cuándo llegó el aviso a Presidencia y qué ocurrió con aquella publicación de las 9:11.

Son cuestiones concretas. Tienen respuestas concretas. Y esas respuestas deberían estar respaldadas por documentos, registros técnicos y comunicaciones verificables.

Pedro Sánchez no puede reconstruir la confianza de los españoles mediante una declaración sin preguntas. Óscar Puente no puede eludir las responsabilidades de gestión de su Ministerio señalando únicamente las actuaciones posteriores a una avería reconocida. Y el PSOE no puede presentarse como víctima del odio cada vez que alguien recuerda sus propias palabras de 2004.

El Gobierno que pide confianza tiene que ofrecer pruebas. El partido que exige respeto tiene que respetar el derecho a preguntar. Y quienes invocan a las víctimas tienen que empezar por no utilizar su sufrimiento como protección frente a las responsabilidades políticas.

Porque esta tragedia comenzó con una avería en un sistema de seguridad cuya función era proteger vidas.

Y si el Gobierno pretende que el país se conforme con discursos sobre el amor, el optimismo y el luto sin conocer toda la verdad, estará confundiendo, una vez más, la comunicación política con

la responsabilidad de gobernar.

A las 8:32 falló la seguridad. A las 9:11, la comunicación presidencial seguía hablando de optimismo.

Lo primero exige una investigación técnica hasta el último detalle.

Lo segundo exige explicaciones políticas, sin esconderse detrás de ningún eslogan.

Y las víctimas merecen ambas cosas.

Autor: Carles Enric