ALBERTO MARINA

Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos

«Un fallo humano puede parar un tren, pero nunca provocar una tragedia»

El decano denuncia que «han pasado **nueve meses y no se conoce qué falló en Adamuz**, por lo que es imposible saber si la tragedia de Urda se podría haber evitado»

José María Aguilera



Alberto Marina, decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. María Guerra

Alberto Marina denunció hace un mes el abandono de las grandes infraestructuras en Andalucía y por extensión de toda España. Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, su sector ha elevado la voz en estas últimas fechas advirtiendo de la falta de inversión en mantenimiento de carreteras, presas y por supuesto de las conexiones ferroviarias. Ahora insiste en dos ideas que podrían haber evitado la tragedia en Urda (Toledo). La primera, que un fallo humano nunca puede provocar un accidente de tales dimensiones; la segunda, que es clave saber qué ocurrió en Adamuz para tomar medidas de cara a garantizar la seguridad de los pasajeros. Y sigue sin saberse la verdad de lo que sucedió aquel 18 de enero

—Ha pasado una semana y un día desde el accidente de Urda. ¿Qué explicación técnica tiene este suceso desde la ingeniería?

—Actualmente no se conoce la causa. Han fallado los sistemas y eso algo que no puede pasar. Son redundantes y tienen unos protocolos, por lo que resulta muy sorprendente que se haya producido este fallo.

—¿Qué papel puede haber tenido el error humano?

—El fallo humano no puede ser determinante. Los sistemas de seguridad ferroviaria nunca pueden depender de ello. Puede haberlo porque está en la naturaleza de las personas equivocarse, pero tiene que existir algo que evite que provoque un accidente, que tenga consecuencias de esa gravedad. Un fallo puede hacer que el tren se quede detenido y sea una molestia para los usuarios, pero nunca que acabe en una tragedia.

—¿Qué señales de alerta pueden aparecer antes de un accidente de estas características? ¿Había indicios de que podía ocurrir?

—No lo sabemos. Pero es claro que, si falla el sistema LZB, hay que circular a una velocidad que no puede ser de 200 kms/hora. A esa velocidad no puedes ver una señal ni reaccionar ante ella. Si falla, la velocidad recomendada es de 40 kms/hora. Es necesario circular a esa velocidad para poder reaccionar visualmente, porque los tiempos de parada de un tren son mucho más largos que los de un vehículo. ¿Por qué no se hizo? Esa es la clave de todo.

—El sistema LZB se ha caído 170 veces este año. ¿Es un síntoma de que algo no funciona correctamente?

—No es normal. Ese síntoma debería haber alertado de que había que tomar medidas adicionales. Primero hay que conocer cuál es la causa, pero tiene más bien el aspecto de que existe algún fallo estructural que ha permitido que esto ocurra.

—¿Teme que ese problema pueda extenderse a toda la red ferroviaria española?

—Desde el Colegio proponemos una auditoría interna y externa para evaluar estas circunstancias y ofrecer la máxima tranquilidad a los viajeros. Cuando alguien se suba a un tren, debe tener la seguridad de que está utilizando el medio de transporte más seguro. Antes de abrir las vías hay que analizarlas bien y que exista una garantía máxima de seguridad. También hemos reclamado una inversión de 10.000 millones de euros para poner al día las infraestructuras.

—Ha dicho que el tren es el medio de transporte más seguro. ¿Sigue manteniendo esa afirmación?

—El tren es el medio de transporte más seguro, pero tiene que estar en condiciones adecuadas. Para que un ferrocarril funcione con seguridad tiene que estar bien diseñado, bien construido y bien mantenido. El diseño y la construcción se hacen bien, pero el mantenimiento no está a la altura.

—Los accidentes de Adamuz y Urda nos quedan muy cerca. ¿Tienen algo en común?

—Por desgracia, todavía no conocemos las causas del accidente de Adamuz ni las de este último. Después de nueve meses, seguimos sin saber qué ha ocurrido en Adamuz y eso provoca mucho malestar. Si el accidente de Adamuz hubiera tenido alguna relación con lo ocurrido en Urda y hubiéramos contado ya con conclusiones, podríamos haber dispuesto de esa información. Pero no la tenemos. Es fundamental conocer cuanto antes las causas y adoptar medidas. Es la única forma de recuperar la confianza de los usuarios.

—Sin conocer aún las causas, ¿qué tendría que haber cambiado en la gestión ferroviaria después de aquel accidente?

—Más que el accidente de Adamuz, los 170 fallos que se estaban produciendo deberían haber servido para analizar cómo evitarlos. No deberían producirse esos fallos. El accidente de Adamuz tendría que haber abierto los ojos a quienes no los tenían abiertos. Había que comprender que era necesario prestar mucha atención al mantenimiento de la vía y a los sistemas de control, así como al estado de la plataforma y de la propia infraestructura.

MANTENIMIENTO

«El tren es el medio de transporte más seguro, pero tiene que estar en condiciones adecuadas»

—El ya exministro lamenta que en España se quiera invertir más en construir nuevas líneas de alta velocidad que en conservar las existentes. ¿Qué opina?

—Para eso está la Administración pública: tiene que planificar, priorizar e invertir en aquello en lo que debe hacerlo. Pero las decisiones sobre infraestructuras no pueden ser decisiones políticas, sino técnicas y con sostenibilidad económica,

—El miércoles conocimos que el tramo de Adamuz vuelve a presentar problemas.

—Ante esa información hay que actuar con prudencia. Hay que conocer bien los datos y analizar qué se ha medido y por qué. Si efectivamente existe un problema, formará parte de lo que estamos hablando y deberá analizarse dentro de la auditoría. En España las infraestructuras se construyen y se diseñan muy bien. Si existen esos fallos, no suelen ser constructivos, sino más bien de un problema de conservación o mantenimiento.

Se le dedica poca atención al mantenimiento. Las cosas tienden a no fallar y nos confiamos. Sin embargo, España cuenta con empresas constructoras y de ingeniería de primer nivel mundial. Tenemos grandes infraestructuras que acabarán arruinándose si no las conservamos y, cuando las perdamos, será muy costoso volver a ponerlas en funcionamiento.