

# Invertir para ahorrar víctimas, víctimas e infraestructuras de segunda



**José Antonio Soto**  
Vocal de la revista  
Asfalto y Pavimentación

*(Cuando esta Tribuna vea la luz, habrá pasado casi un año desde que ocurrió el accidente del tren AVE en Santiago de Compostela, pero, en vista de cómo está el panorama presupuestario, para carreteras y AVE, en 2014 y la evolución de las víctimas en carreteras, creo que es de absoluta actualidad).*

Como consecuencia del desgraciado accidente del AVE en Santiago, asistimos a una serie de reacciones inmediatas sobre la seguridad en el transporte de pasajeros por ferrocarril.

Fueron 79 las víctimas mortales y otros tantos los heridos como consecuencia del descarrilamiento del tren por ir a una velocidad excesiva, para el trazado de la vía, según publicó la prensa. Fueron muchas víctimas en un solo accidente, tantas como para investigar a fondo las causas y tomar medidas inmediatas.

¿Qué pasaría si por una carretera circulase un autobús con 50 personas y que, por un exceso de velocidad, se saliese en una curva y falleciesen los 50 pasajeros? ¿Se formaría una Comisión en el Congreso para ver las causas del accidente o para mejorar la seguridad en las carreteras?

Tengo mis dudas, porque, a pesar del descenso en los últimos años, el número de víctimas en las carreteras supera las 1.200 y no pasa nada, salvo para los fallecidos y sus familias, y desde luego, no hay comisiones en el Congreso, ni comparece la ministra de Fomento, ni los partidos políticos montan el número para anotarse de paso algún voto, mientras desgastan al Gobierno... y la única diferencia es que, en las carreteras, las víctimas se producen a lo largo del año, mes a mes, semana a semana, día a día...

En el accidente de Santiago conocimos los nombres de las víctimas, se pormenorizaron, con todo lujo de detalles, las posibles causas, se apuntaron las posibles razones por las que podría haberse producido, se valoró si ese tramo se había inaugurado por ¿razones políticas? Todo me parece de

lo más correcto y adecuado por la gravedad del suceso, pero, ¿por qué no se valoran igual los accidentes de carretera?

En los accidentes de carretera las víctimas son anónimas, los ministros responsables no comparecen a petición propia en el Congreso para dar las explicaciones pertinentes sobre las causas por las que presuntamente se han producido.

Volviendo a las comparaciones, ¿se imaginan un accidente de tren en el que mueren más de 1.200 personas? Bueno, pues en carretera eso pasa todos los años, a pesar del descenso, y ni el Gobierno ni la Oposición reaccionan.

Sí, estamos muy satisfechos con el descenso de víctimas en carretera en los últimos años, pero ahí quedan las cifras: hemos pasado de más de 3.000 a 1.200 personas, un gran logro, pero no creo que sea para quedarse tranquilos, siguen siendo muchas víctimas. Y sin embargo, en menos de 15 días de producirse el accidente, la ministra de Fomento se presentó en el Congreso con una lista de 20 propuestas para que accidentes como éste no vuelvan a producirse, al mismo tiempo que se constituía una Comisión de Técnicos para que en seis meses redactase un informe de todo el sistema ferroviario, con lo que ha demostrado una gran responsabilidad política digna de elogio, y por ello merece un gran aplauso. Y por supuesto, la seguridad mejorará con una inversión adecuada donde se vean deficiencias. Esa inversión ya se sabe: 900 millones de euros.

Es por todo lo anterior que uno llega a la conclusión que hay víctimas de primera y de segunda. La única diferencia entre ellas es que la oligarquía de los partidos políticos saca provecho de unas y de otras no, lo mismo que hay infraestructuras de primera y de segunda... 900 millones para adaptar las vías y ¿cuántos para carreteras deficientes?

Seguiremos con las carreteras en mal estado, con inversiones ridículas en obras de conservación, con señales de tráfico que, durante la noche, pasan desapercibidas por la pérdida de reflectancia, con capas de rodadura deslizantes y un sinnúmero de deficiencias puestas de manifiesto por las diferentes asociaciones de carreteras, pero claro, las carreteras no votan y sin voto... las únicas inversiones que reciben son las coercitivas, radares recaudatorios y helicópteros "cazadores" de última generación, carísimos, para que no escape nadie sin sanción.