

Miguel Amorós: «La política y la seguridad no se llevan bien»

D. FONT :: 25/09/2013

Entrevista al historiador anarquista y crítico anti-desarrollista, acerca del accidente de tren en Angrois.

Pregunta.- ¿Qué te parece el escarnio al conductor del tren mientras que dirigentes y Gobierno niegan cualquier responsabilidad?

Rrespuesta.- La magnificación del “factor humano” como causa principal del accidente tiene como objeto disimular el papel del “factor político”. El AVE en Galicia era un compromiso electoral y una decisión política llevada adelante por el gobierno “socialista” y por el actual gobierno “popular”, con el consentimiento y apoyo de los demás partidos, sobre todo a nivel regional. La prisa de las autoridades por ejecutar las obras de un tramo con muchos túneles y puentes salvando complejas y costosas expropiaciones, que siempre generan oposición, fue la causa de que el trazado Ourense-Santiago tuviese una curva impensable en un trazado de alta velocidad, de que un solo maquinista condujese el tren, de que el ancho de la vía no fuese el europeo, y de que se aplicase el sistema de señalización convencional ASFA, que no detiene el tren hasta sobrepasar los 200 km/h. Política y seguridad no se llevan bien. Si bien la Alta Velocidad exige unos sistemas sofisticados de seguridad que han dado lugar a una potente industria, su ejecución está en relación inversa con la Alta Velocidad política. A mayor urgencia política, menor seguridad.

P.- Algunos maquinistas reconocen que el sistema de seguridad da fallos. ¿Quién lo eligió?

R.- El responsable final es el ministro. Cierto es que la cadena de mando pasa por la dirección del ente administrador Adif y del operador Renfe hasta llegar a los ingenieros y técnicos, sin contar las comisiones de los gobiernos autonómicos, también con sus expertos y técnicos. Éstos informan sobre el trazado y la seguridad, pero es el momento político quien influye en las decisiones. Así pues, la decisión es política; luego, los expertos se encargan de la parte técnica, y es ahí donde surgen problemas, de “encaje”, de “homologación” o de lo que sea, que en este caso llevaron a aparcar el sistema recomendado en Europa, el ERTMS, supuestamente mas eficaz. El director de Adif es quien asumiría la mayor responsabilidad en ese campo.

P.- Tú hablas de 'progreso' en un sentido peyorativo al referirte al TAV, por las consecuencias que genera. En el caso de Galicia, ¿cuales serían?

R.- Es común en la clase dirigente española, tanto política como empresarial, identificar infraestructuras, tecnología punta y promoción inmobiliaria con desarrollo y progreso. El TAV sería la guinda de ese pastel desarrollista. Y a pesar de la crisis económica, sigue siéndolo. Como es una ruina económica, los efectos sobre autonomías periféricas como Galicia, serían por ahora menos un aumento de la centralización y de la urbanización, que un aumento de los recortes presupuestarios en lo que concierne a las redes ferroviarias, tanto de largo recorrido como de cercanías. La descapitalización del transporte público obliga al uso intensivo y extensivo del vehículo privado.

P.- En Galicia se construyen vías de alta velocidad sobre las existentes. Además de suprimir la red de cercanías, ¿puede traer problemas de seguridad?

R.- Los problemas de seguridad se exportan a cercanías y largo recorrido, apenas disimulados tras el mal funcionamiento de los trenes, la saturación de líneas, la falta de planes de evacuación, el mal estado de algunos vagones, el peligro de los pasos a nivel, retrasos, averías, etc.

Periódico CNT nº 403 - Agosto/septiembre 2013

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/miguel-amoros-lla-politica-y-la-segurida