



En esta imagen de archivo, un operario a mandos de un quitanieves trabaja en el madrileño Puerto de Navacerrada. / JOSÉ S. GUTIÉRREZ

España aprueba con solvencia el 'test de estrés' de Filomena

Aunque el país goza de un clima cálido, en términos generales, las construcciones están preparadas para enfrentar contingencias climáticas adversas. Los expertos, no obstante, reclaman más inversión para su mantenimiento

MAR MUÑOZ

La borrasca Filomena, que puso un colofón nevado a la Navidad de este año, dejó estampas inolvidables en las calles, pero también hubo que lamentar víctimas mortales y muchos problemas logísticos. Las infraestructuras quedaron afectadas por la caída de un volumen de nieve desconocido en 70 años en España. Cerró dos días el aeropuerto de Madrid, hubo cortes en la red ferroviaria y casi 20.000 kilómetros de carreteras y puertos sufrieron incidencias.

Como consecuencia, la dificultad para desplazarse dejó conductores atrapados, niños sin colegio, trabajadores en casa... y durante algunos días, las zonas de la Península más afectadas vieron trastornada su normalidad llegando, incluso, a cierta sensación de colapso.

Un mes después de Filomena, cabe preguntarse si las infraestructuras (sobre todo las vinculadas al transporte) aguantaron o no el tipo frente a la nieve. A la climatología, además, hay que unir otra contingencia: los terremotos que están haciendo temblar Granada. El último, hace apenas dos días, ha alcanzado los 3,5 grados en la escala de Richter.

Los expertos consultados no tienen dudas al respecto: se trabaja con los protocolos antisísmicos más avanzados y las infraestructuras españolas salieron bien paradas del *test de estrés* que supuso la borrasca Filomena, un temporal de nieve que superó todas las previsiones y al que, además, siguieron unas temperaturas gélidas que terminaron por poner la puntilla. No obstante, también hay unanimidad con respecto a la falta de inversión en mantenimiento. Desde el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, por ejemplo, consideran que «en los últimos años el descenso es alarmante» y que presenta déficits de inyección de capital desde 2009. Almudena Leal, presidenta de la Comisión de Transporte y Movilidad del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, detalla: «Se estiman necesarios unos 3.000 millones de euros

Disponer de recursos excesivos para nevadas que se producen cada 50 años no es viable, dicen los expertos

anuales de gasto más para mantener de forma correcta nuestra actual red de carreteras».

También explica: «Las infraestructuras no se han visto afectadas de manera considerable ni tendrán secuelas permanentes. La ingeniería de caminos española que las ha proyectado y construido tiene unos elevados estándares de calidad, con altos coeficientes de seguridad, que contemplan escenarios climatológicos como los sucedidos». De hecho, especifica que se trabaja con previsiones sobre la carga por nieve, por ejemplo, en las cubiertas de los edificios y en el cálculo de los puentes.

Con respecto a otros fenómenos, como los derivados por el cambio climático (subida del nivel del mar) que afectan a infraestructuras críticas, Leal afirma que sí están requiriendo que los ingenieros de caminos, canales y puertos «diseñen y construyan infraestructuras resilientes».

Asimismo, incide en que la reacción ante fenómenos como Filomena, más que a las infraestructuras en sí, interpela a sus servicios de mantenimiento, que deben disponer de recursos de actuación inmediata, y a la coordinación entre administraciones. «La red carreteras del Estado y

Objetivo: ningún tren atrapado en las vías

● **Unos 4.500 trabajadores** de Adif, incluido personal externo, trabajaron durante el temporal para mitigar sus efectos y, entre otras labores, retiraron nieve de las infraestructuras ferroviarias para despejarlas lo antes posible. En algunos tramos, como en la zona centro y este de la Península, se registró una acumulación de hasta 50 centímetros de nieve. La prioridad fue que ningún tren de viajeros quedase aislado.

● **Los trenes para explorar** las líneas, las locomotoras con cuñas quitanieves y dresinas de electrificación para atender las incidencias en catenaria, y las brigadas de limpieza, como parte del Plan Director de Medidas Preventivas de Invierno de Adif, no pudieron evitar la supresión generalizada de los servicios ferroviarios. La normalidad casi total tardó cinco días en regresar.

su gestión, en la que están incluidas las vías de alta capacidad, está suficientemente dotada y organizada para atender a los problemas habituales y excepcionales. Por eso se resolvió en dos días una situación excepcional y tan adversa», concluye.

De la misma opinión es Pablo Sáez, director general de la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras: «Se actuó bien. En transporte interurbano, empezó a nevar un viernes y el lunes ya entraban camiones a Mercamadrid», afirma. Además, contextualiza: «Se quedaron unas 1.800 personas retenidas en el entorno de Madrid, que tiene una población de unos seis millones. Hace unos años, en una carretera de peaje francesa, se quedaron atrapadas 25.000 personas». En su opinión, un fenómeno así puede volver a provocar las mismas consecuencias, ante lo que sí debería reforzarse la atención a los conductores, no tanto otros recursos, como las reservas de sal (que son suficientes) o los quitanieves, unos equipos que se han duplicado en los últimos 15 años.

El Plan Invernal del Ministerio de Transportes ha dispuesto para este año 1.440 quitanieves, 246.000 toneladas de fundentes para carreteras y 23 locomotoras aptas para la incorporación de cuñas quitanieves en ferrocarril, unos medios «suficientes», en general, dice el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.

Al igual que otros expertos consultados, estos profesionales consideran que «tener a disposición recursos excesivos para nevadas que se producen cada más de cinco décadas no es viable», por el alto coste que supone.