Lo que no se inaugura.

Mantenimiento, accidentes y la política de la amnesia.

1. La cinta y la grieta.

El 28 de octubre de 2026, dos trenes colisionaron en Los Yébenes, en la provincia de Toledo. Un Iryo que cubría el trayecto entre Madrid y Andalucía y un AVE de Renfe chocaron en la línea de alta velocidad. El balance provisional, según la Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha, en el momento de escribir este ensayo, es de 64 fallecidos y 58 heridos. La discrepancia entre el número de muertos y heridos es habitual en las primeras horas de una tragedia, pero hay un dato que no admite discusión, los trenes circulaban por una infraestructura que, como todas, requiere un mantenimiento.

La tesis de este ensayo es que el accidente de Toledo no es una fatalidad técnica, sino el síntoma de un sesgo estructural en la asignación del gasto público. En España y en buena parte de Occidente es políticamente más rentable construir lo nuevo que conservar lo existente. El mantenimiento no produce titulares, no corta cintas y no aparece en los telediarios. Y esa invisibilidad tiene un precio, el que pagan quienes mueren en un accidente que se podría haber evitado.

2. El sesgo de lo visible.

El politólogo que estudia la rendición de cuentas lo sabe desde hace décadas. Los gobiernos reclaman crédito por lo que se ve, no por lo que se evita. La prevención es, por definición, indemostrable. El accidente que no ocurrió no genera noticias, no produce fotos y no alimenta un discurso de campaña. En cambio, una línea de alta velocidad inaugurada con el presidente del Gobierno cortando la cinta es un activo político que se puede exhibir durante años.

Ese sesgo se traduce en una jerarquía de prioridades que no responde a las necesidades de los ciudadanos, sino a la lógica de la comunicación política y se repite en todos los ámbitos de la infraestructura pública.

Algunos de esos ámbitos son el ferrocarril, las carreteras, las presas, la red eléctrica o el saneamiento. Pero también incumbe a la sanidad y la educación, donde la falta de inversión en mantenimiento de equipos, en renovación de instalaciones y en personal no causa muertes inmediatas, pero deteriora la calidad de vida de millones de personas de forma silenciosa.

3. Los territorios del olvido.

El ferrocarril. España presume de tener la segunda red de alta velocidad más extensa del mundo, con 3.973 kilómetros, solo por detrás de China. Pero ese logro ha tenido un coste. Según una pregunta parlamentaria elevada a la Comisión Europea, el 84% del gasto en alta velocidad se ha destinado a la construcción de nuevas infraestructuras, mientras que solo el 16% se ha dedicado al mantenimiento y conservación de la red existente. El Instituto de Estudios Económicos (IEE) estima que España acumula un déficit de inversión en mantenimiento ferroviario de 3.600 millones de euros desde 2013. Y la comparación europea es demoledora, porque España gasta 45,5 millones de euros por cada 1.000 kilómetros de vía en mantenimiento, frente a los 80,6 millones de la media de la Unión Europea.

Las carreteras. El caso viario es igual de elocuente. La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha identificado deterioros graves o muy graves en más de la mitad de la red gestionada por el Estado, las comunidades autónomas y las diputaciones. El déficit acumulado de conservación vial supera los 13.400 millones de euros, lo que corresponde a 34.000 kilómetros de vía que necesitan una reconstrucción urgente. La AEC ha advertido de que el estado de las carreteras causa alrededor de 1.000 accidentes al año. No son muertes que aparezcan en un solo titular, pero son muertes evitables que se acumulan en las estadísticas de siniestralidad.

Las infraestructuras de control. Aquí está el núcleo del problema. Las tecnologías de señalización, los sistemas de alerta temprana, los radares, la vigilancia de presas y la detección de incendios son las infraestructuras que más vidas salvan cuando funcionan y las que más se recortan cuando hay que ahorrar. El accidente de Adamuz, en Córdoba, que dejó 46 muertos en enero de 2026, es el ejemplo más claro. La Guardia Civil certificó que la vía se rompió un día antes del accidente, pero el sistema de señalización no estaba configurado para alertar de la rotura porque el umbral de fiabilidad era demasiado bajo. El sistema registró una caída de tensión compatible con una rotura, pero al mantenerse por encima del umbral, no generó ninguna alarma. La tecnología existía pero la configuración falló. Y la configuración es una decisión política.

El agua y el saneamiento. La red de abastecimiento y las depuradoras son otras infraestructuras invisibles. Las pérdidas de agua en las redes superan el 20% en muchas ciudades y la renovación de las conducciones avanza a un ritmo muy inferior al de su envejecimiento. No causa accidentes mortales, pero provoca un deterioro ambiental y un coste económico que los ciudadanos pagan en la factura y en la calidad del servicio.

4. La infraestructura que no se ve.

Hay una paradoja que resume el problema: la infraestructura que más protege es la que menos se ve. Un sistema de señalización ferroviaria no se inaugura. Una campaña de limpieza de barrancos no es motivo de una foto. Un plan de mantenimiento de presas no genera un titular. Y sin embargo, son esas infraestructuras las que evitan las tragedias. Cuando funcionan, nadie lo nota, pero cuando fallan, mueren personas.

El accidente de Adamuz lo demostró. El sistema no estaba preparado para detectar la rotura porque, según las fuentes técnicas, si se configurara para ser más sensible "reportaría constantes falsas ocupaciones de vía". Es decir, se optó por un umbral que minimizaba las alertas falsas a costa de aceptar el riesgo de no detectar una rotura real. Esa es una decisión de diseño y las decisiones de diseño son políticas, aunque se presenten como imperativos técnicos.

5. El reparto de culpas.

Cuando ocurre una tragedia, el sistema dispone de un repertorio de respuestas que comparten un mismo propósito, evitar que la responsabilidad llegue a quien tiene poder para cambiar las cosas.

El primer mecanismo es la **individualización del fallo**. Se atribuye todo al maquinista, al operario de mantenimiento o al conductor. El error humano existe, pero casi siempre es la última pieza de una cadena de decisiones estructurales: un umbral de alerta mal calibrado, un contrato de mantenimiento adjudicado a la empresa que ofrece el precio más bajo o un presupuesto de conservación recortado para financiar una nueva inauguración. Individualizar el fallo es la forma más eficaz de proteger al sistema.

El segundo mecanismo es la **opacidad del proceso**. Los sumarios se declaran secretos, los peritajes se demoran y los informes técnicos no se publican hasta que la atención mediática se ha disipado. Cuando la causa se conoce años después, ya no hay nadie mirando. El accidente ha pasado del terreno de la "política" al de "sucesos" y de ahí al archivo.

El tercer mecanismo es el **ciclo mediático**. La actualidad entierra el accidente. Y el sistema cuenta con esa amnesia. No hace falta conspirar, basta con esperar.

Hay un cuarto elemento, más profundo, que explica por qué las dimisiones se han convertido en una excepción en la política española. Un análisis reciente señalaba que, durante el actual mandato, tras un inicio con dos ceses en 2018, "se ha proscrito la dimisión (o la destitución) de los cargos públicos por un desempeño negligente de sus funciones" y que "nadie dimite, nadie renuncia".

La responsabilidad política se ha diluido hasta tal punto que los cargos públicos solo se sienten concernidos por la responsabilidad penal. Y la responsabilidad penal es individual y lenta, mientras que la política es colectiva e inmediata. Al sustituir una por otra, el sistema se protege.

6. La dimisión imposible.

¿Por qué no dimite nadie? No es solo cobardía individual, es un diseño institucional que ha vaciado la rendición de cuentas. En España, los ministros responden ante el presidente del Gobierno, no ante el Parlamento, que está disciplinado por los partidos. Y la opinión pública tiene un ciclo de atención de días. La dimisión se ha convertido en un gesto excepcional, casi heroico, cuando debería ser el mínimo institucional.

La comparación con otros países es reveladora. En el Reino Unido, la convención de la responsabilidad ministerial obliga a dimitir cuando un departamento falla de forma grave, incluso si el ministro no es personalmente culpable. En Alemania, la cultura de la rendición de cuentas es más robusta. En España, la dimisión se ha convertido en un cálculo de supervivencia política, hasta el punto de que se dimite solo cuando el coste de permanecer es mayor que el de irse. Y ese cálculo no tiene nada que ver con las víctimas.

7. La amnesia programada.

El accidente de Toledo y muchos otros no son solo una fatalidad. Son también el resultado de una decisión política, la de priorizar lo visible sobre lo esencial, la de construir un país de titulares sobre inauguraciones y dejar que la red que lo sostiene se oxide.

La reflexión final con la que acaba este ensayo es una invitación a mirar el gasto público con otros ojos.

Cuando un gobierno presuma de kilómetros de alta velocidad, conviene que nos preguntemos cuántos kilómetros de vía convencional se habrán dejado de reparar para financiarlos. Cuando se inaugure una estación, conviene que imaginemos cuántas señales se habrán quedado sin actualizar. Y cuando se anuncie una nueva autovía, conviene preguntarse cuántos baches seguirán sin taparse en la carretera que discurre justo al lado.

Son muchas las propuestas que cabría implementar para evitar esta situación:

- **Planes plurianuales de conservación blindados por ley**, de modo que el mantenimiento no dependa del ciclo electoral ni de la voluntad del gobierno de turno.
- **Publicación obligatoria y accesible de los indicadores de conservación** de todas las infraestructuras críticas, con auditorías independientes.
- **Responsabilidad política reglada**. La dimisión o el cese obligatorio cuando un informe independiente acredite negligencia grave en la gestión.
- **Inversión directa en las infraestructuras que no se ven**, porque son las que más vidas salvan.

La amnesia no es un accidente, es una estrategia. Y la única forma de combatirla es recordar que la seguridad no se mide en titulares, sino en vidas, y que las vidas que se pierden en un accidente evitable son la factura más alta que puede pagar un país por su ciega vanidad política.