

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ALEXANDRA FERNÁNDEZ GÓMEZ, *Diputada del GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA*, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que solicita **respuesta por ESCRITO relativa a la falta de evaluación del riesgo de la curva de Angrois antes del accidente del Alvia en julio de 2013.**

El 27 de mayo de este año, la Audiencia Provincial de A Coruña dictaba un auto según el cual ordenaba reabrir la investigación del trágico siniestro del Alvia sucedido el 24 de julio de 2013 en la curva de Angrois que se cobró la vida de 81 personas.

Es preciso recordar que el juez del caso notificaba en octubre de 2015 el cierre de la instrucción con el maquinista como único acusado en coincidencia con la línea oficial del Ministerio de Fomento.

Como bien sabe el Gobierno, En Marea nunca compartió la teoría del único culpable, una versión que por su simplicidad resulta difícilmente creíble. Sobre todo cuando desde el Gobierno se rechazó tercamente la creación de una Comisión de Investigación parlamentaria, tanto en el Congreso como en el Parlamento galego. Partimos de la base de que si no hay nada que ocultar, no debería molestar una Comisión de Investigación. Pero perturba porque sobre el caso existen muchos claroscuros.

En la fallida XI Legislatura, En Marea llevó al Congreso la solicitud de creación de una Comisión de Investigación sobre el Alvia, que se debatió en pleno, pero a la que se opuso frontalmente el grupo popular. Una Comisión que, al igual que las víctimas, seguimos considerando necesaria porque faltan por esclarecer muchos aspectos que se han silenciado desde la versión oficial, o se han tratado de minimizar con el único objetivo de responsabilizar de un accidente de estas características al maquinista. Sin obviar, que hasta la UE ha cuestionado recientemente la independencia de la investigación realizada sobre el Alvia. En un documento, la Agencia Ferroviaria Europea puso en cuestión la actuación de la CIAF (la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios) e instó al estado español a abrir una investigación independiente.

No hace falta ser experto en la materia, para concluir que el caso adolece de grandes lagunas, cuestiones sin clarificar e interrogantes sin respuesta que deben ser clarificados.

Como decíamos, la Audiencia Provincial de A Coruña decidió hace unos meses reabrir el caso, fundamentando la reapertura de la investigación del accidente del Alvia en un aspecto que gira en torno al elevado riesgo de accidente en la curva de A Grandeira, donde se produjo el siniestro. Así, entiende que la evaluación de riesgo por parte de ADIF presenta una serie de "carencias". De algunos informes periciales se desprenden indicios de que la evaluación de riesgo en esa zona tenía "deficiencias técnicas", con lo cual se autorizó la circulación de trenes sin haber adoptado medidas para reducir el riesgo de accidente en caso de error humano.

Las advertencias sobre la peligrosidad de la curva de Angrois, ya fueron desveladas después del accidente pero rápidamente quedaron reducidas a la categoría de anécdota. En los nuevos informes periciales se señala que había riesgo de accidente por las características de la curva, sin embargo ADIF hizo oídos sordos y traspasó la responsabilidad al personal de Renfe.

Una de las conclusiones de dichos informes que motivaron la reapertura del caso, es que el riesgo de la curva era 53 veces superior a la siniestralidad media de la red ferroviaria española. Si de media pasaban 4 trenes Alvia al día en ese sentido, la probabilidad de que sucediese un descarrilamiento en la curva mencionada era de uno al año, elevándose un 10% debido a la falta de un sistema de seguridad. Como se ha dicho en otras ocasiones a lo largo de estos tres años, de haber estado el ERTMS en funcionamiento, la probabilidad de que sucediese un accidente sería nula por ser un sistema de frenado automático.

En línea con lo que se afirma en estos documentos, es evidente que se ha producido un descarrilamiento en el primero año de puesta en marcha de la línea ferroviaria. Se cumplió, por tanto, la probabilidad estadística.

Como sostienen las víctimas, como han sostenido profesionales del ámbito ferroviario y especialistas en la cuestión, no se adoptaron las medidas preventivas necesarias ante la existencia de un riesgo. Se desatendió el riesgo y se minusvaloró. Es decir, se incurrió en una irresponsabilidad.

Desde En Marea defendemos que cuestiones como la explicada deben ser explicadas con luz y taquígrafos. Deben ser investigadas en sede parlamentaria. Requieren de las pertinentes explicaciones por parte de responsables del Ministerio de Fomento.

Por todo lo expuesto se formulan las siguientes preguntas:

¿Puede el Gobierno explicar si antes del accidente del Alvia en 2013 se realizó la evaluación de riesgos de la línea Ourense-Santiago y de la curva de Angrois?

De ser así, ¿Cuáles fueron sus conclusiones? ¿Se apuntaba a la existencia de deficiencias técnicas en la evaluación de riesgos?

¿No es cierto que existían advertencias sobre el elevado riesgo de dicha curva?

Dada la peligrosidad de la curva, muy superior a la media de la red ferroviaria española, ¿Por qué no se adoptaron medidas preventivas?

¿Por qué no se operativizó en este corredor el sistema de seguridad ERTMS? ¿Por qué no se aplicó la teoría de que ante la más mínima duda, mejor redoblar las medidas?

¿Conoce el Ministerio los nuevos informes periciales que sostienen que el riesgo de la curva de Angrois era 53 veces superior a la siniestralidad media de la red ferroviaria española?

Dado que la UE conminó al estado español a realizar una investigación independiente del accidente del Alvia ¿Va a atender esta demanda? ¿Es consciente el Gobierno de que la Agencia Ferroviaria Europea cuestiona la independencia de la CIAF?

15 de septiembre de 2016.



Alexandra Fernández Gómez

Portavoz Grupo Parlamentario Unidos Podemos- En Comú Podem- En Marea