

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 al Ministerio de Fomento relativa al accidente ferroviario de O Porriño (9 de septiembre 2016)**.

El 9 de septiembre Galicia volvía a vivir otro accidente ferroviario en el que lamentablemente fallecían cuatro personas y casi medio centenar resultaban heridas de diversa consideración. Entre las víctimas se encontraba el maquinista del tren.

El tren 420 que cubría la línea Vigo-Porto, conocido como tren Celta, descarrilaba a las 9,28 horas de la mañana debajo del puente de Sanguñeda en Mos, a unos escasos 200 metros de la estación ferroviarias de O Porriño. La colaboración de los vecinos y vecinas de la zona, y la rápida intervención de los servicios de emergencia, permitieron el desalojo de las personas heridas en un tiempo breve.

Un descarrilamiento en extrañas circunstancias, que debe ser investigado a fondo a fin de conocer las causas y detectar los posibles fallos o deficiencias y adoptar las pertinentes medidas preventivas para que no vuelva a suceder. Se trata del segundo siniestro ferroviario en apenas tres años, del que nos preocupan algunos elementos que han ido trascendiendo a lo largo de los días posteriores.

Tal y como sucedió con el accidente del tren Alvia, desde instancias oficiales se apuntó al poco tiempo a la posible velocidad excesiva. Como es sabido, se estaban realizando en ese punto obras de mantenimiento en la vía principal que obligaban al tren a desviarse por una vía secundaria, con la velocidad limitada a 30 kilómetros por hora. Es decir, el tren podía circular por la vía principal hasta 120 kilómetros por hora pero debía reducir velocidad al cambiar a una vía secundaria.

Según los indicios, se produjo una pérdida de control de la máquina al hacer el cambio de vía, lo que provocó el impacto del tren contra un pilar del viaducto de As Angustias y contra un poste eléctrico. La cabeza tractora del tren quedó totalmente destrozada por el impacto, vagón en el que viajaban las cuatro personas fallecidas.

De momento, se ha dado a conocer que el tren accidentado llevaba una velocidad excesiva en el momento del siniestro, viajaba a 118 kilómetros por hora, teniendo en cuenta que la velocidad máxima en la vía general es de 120 kilómetros por hora como hemos referido anteriormente. Es decir, circulaba a una velocidad adecuada para la vía principal. El problema sobrevino con las obras de mantenimiento y el desvío a la vía secundaria.

Conviene pues analizar todos los factores en juego. Según las informaciones publicadas y en relación al volcado de la caja negra, poco antes del accidente, el maquinista habría recibido dos avisos L1 para moderar la velocidad. Los habría reconocido pulsando el botón -si no lo hiciera el

tren se pararía-, pero no redujo la marcha por razones que se desconocen. Es una de los puntos a investigar del siniestro.

También mucho se ha hablado de los trabajos de mantenimiento que ADIF está realizando en el enclave y su posible afectación a las señales, aunque la versión actual indica que las señales funcionaron correctamente. El problema surge a raíz de que la circulación en dicho tramo estaba restringida aquel fatídico viernes 9 por unas obras de mantenimiento rutinarias que estaban realizando operarios del Adif en el enclavamiento de O Porriño, el sistema desde donde se controlan todas las señales y aparatos de vía como los cambios de agujas.

Aunque han trascendido diversos detalles que estamos exponiendo brevemente en esta iniciativa parlamentaria, la precaución y la cautela deben ser guías fundamentales en este tipo de sucesos porque son muchas las voces expertas que recuerdan siempre que en un accidente ferroviario intervienen habitualmente una cadena de factores. Y es lo que precisamente debería investigarse a fondo, la cadena de factores que han intervenido y dado lugar a otro siniestro de tren.

Otra cuestión que está sobre la mesa es la relativa al sistema de seguridad implantado en dicha conexión: el ASFA analógico. El ASFA analógico no puede hacer reconducir la velocidad del tren si no se adapta a la velocidad máxima, algo que si puede hacer el ASFA digital. El ASFA analógico o convencional en caso de reconocer los avisos de las señales no actúa sobre los excesos de velocidad. Sólo detiene el tren de forma automática cuando se supera una señal de parada, se supera la velocidad máxima o el maquinista no aprieta el botón de reconocimiento de las señales por las que pasa.

Una de las conclusiones claras del accidente de Angrois es que si hubiese estado operativo el sistema de seguridad más avanzado tecnológicamente, el ERTMS, el siniestro no se habría producido o habría sido de menores dimensiones. En el caso del accidente de O Porriño, echamos de menos que hubiese estado implantado el sistema ASFA digital que podría haber evitado el desastre. Los errores o fallos humanos existen, hay que contar con ellos de partida. Pero para paliarlos está el desarrollo tecnológico. A nuestro modo de ver, uno de los puntos a revisar es el relacionado con el sistema de seguridad implantado: la insuficiencia del ASFA analógico. Lo verdaderamente idóneo es que se realice una investigación a fondo para detectar con objetividad las causas del accidente.

Por todo lo expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

¿Se está llevando a cabo una investigación exhaustiva del accidente de tren en O Porriño sucedido el pasado 9 de septiembre? De ser así, ¿Qué ente u organismo la está llevando a cabo? ¿La CIAF? ¿Se trata de una Comisión Mixta estado español-Portugal? ¿No cree que la investigación debería realizarla una Comisión independiente de personas expertas y no ligadas al Ministerio de Fomento como es el caso de la CIAF?

¿Qué posibles causas se manejan para explicar este accidente? En principio, ¿Comparte que se cumple la máxima de expertos ferroviarios de que en un siniestro de estas características intervienen una sucesión de factores?

¿En qué consisten las obras de mantenimiento que ADIF está llevando a cabo en la zona en la que se produjo el accidente y que obliga a los trenes a cambiar a una vía secundaria reduciendo considerablemente la velocidad? ¿Cuándo se iniciaron? ¿Cuándo se prevé su finalización?

¿Considera el Ministerio de Fomento que dichas actuaciones en la vía estaban suficientemente señalizadas? ¿Eran suficientes y claras las advertencias de cambio a vía secundaria?

¿Se ha comprobado que no se hubiesen producido fallos en la señalización? ¿Funcionaron correctamente las señales? ¿No es verdad que el maquinista habría reconocido las señales dado que en caso contrario se hubiese activado el freno de emergencia del ASFA analógico?

¿Por qué no está implantado en la conexión Vigo-Porto el sistema de seguridad ASFA digital dado que es una conexión compartida con Comboios de Portugal que en territorio luso cuenta con el sistema de seguridad Convel entre Nine y Porto, mucho más avanzado que el ASFA analógico e incluso que el ASFA digital? ¿Sabe que voces expertas señalan que con el ASFA digital, que reconduce la velocidad del tren si no se adapta a la velocidad máxima en trenes convencionales, quizás se hubiese evitado este accidente o al menos tendría unas dimensiones menores?

¿No podríamos estar ante una deficiencia en el sistema de seguridad, algo similar a lo ocurrido en el accidente de tren de Angrois donde no estaba en marcha el sistema ERTMS, adecuado para alta velocidad? ¿No resulta evidente que en esta conexión tenía que estar operativo el sistema ASFA digital?

¿Va el Ministerio de Fomento a analizar todos los factores que han intervenido en este nuevo siniestro ferroviario a fin de que se esclarezcan las causas que es probable que no se reduzcan a una sola?

¿No cree el Ministerio de Fomento que se debería mejorar la implantación de sistema de seguridad más avanzados en las líneas ferroviarias? ¿No es cierto que el ASFA digital sólo está implantado en el 10% del mapa ferroviario de Galicia?

22 de septiembre de 2016.



Alexandra Fernández Gómez
Diputada del G.P. Unidos Podemos- En Comú Podem- En Marea