

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 al estado de las actuaciones para operativizar el sistema de seguridad ERTMS en el Eixo Atlántico, en la curva de Angrois y en el entorno de la estación de Santiago de Compostela.**

Cuatro años después del trágico accidente del tren Alvia en la curva de Angrois, el dispositivo de seguridad ERTMS, el más avanzado tecnológicamente, continúa sin estar operativo.

Todavía a estas alturas, no se cuenta con un horizonte temporal concreto para la puesta en marcha de este dispositivo de seguridad en un marco en el que la propia Comisión Europea, a través de la Agencia Ferroviaria Europea, destacó los incumplimientos en materia de seguridad ferroviaria por parte del Gobierno español en la línea del accidente.

El pasado año comenzaron las obras de instalación y se preveía un año para su finalización. Sin embargo, el mismo ADIF es incapaz de ponerle fecha a la entrada en funcionamiento del ERTMS tanto en el Eixo Atlántico, como en la línea Santiago-Ourense en la fatídica curva de Angrois así como en el entorno de la estación de Santiago.

Es preciso tener en cuenta que el paso posterior a su instalación, es la realización de ensayos y de pruebas, con lo cual, el horizonte temporal va a ser dilatado.

Las deficiencias en materia de seguridad ferroviaria quedaron demostradas cuando Fomento se vio obligado a instalar balizas después del accidente para paliar el brusco cambio de velocidad que se produce en la curva de A Grandeira. Fue la manifestación palpable de las carencias clamorosas en seguridad.

De hecho, una de las piedras de toque del reabierto proceso judicial, así como uno de los principales puntos de denuncia de las víctimas del Alvia, es el cambio del proyecto para operativizar el tren sin ERTMS en la zona del siniestro. Las prisas por inaugurar la conexión llevaron a cambiar el proyecto y a rebajar la seguridad, algo que debería ser un escándalo en cualquier país civilizado pero que en el estado español se ha convertido en motivo de bloqueo por parte del Ejecutivo, empeñado en opacar y silenciar toda iniciativa encaminada a investigar la verdad de lo sucedido, empeñado en vetar a toda costa las solicitudes de Comisión de Investigación en el Congreso

como la realizada por En Marea. Es así como se entiende el veto a calificar la solicitud de Comisión de Investigación del Alvia de En Marea.

A la vista de los hechos, y dado el tiempo que está llevando la instalación de este dispositivo de seguridad, es fácil deducir cuáles fueron las auténticas razones para modificar el plan previsto.

De hecho, la reapertura del proceso judicial ha llevado a la imputación del entonces Director de Seguridad en la Circulación del ADIF cuando se puso en servicio la línea de alta velocidad Santiago-Ourense. Recordemos que el ámbito de alcance del ERTMS finaliza en el kilómetro 84,116, unos metros antes de la curva donde se produjo el descarrilamiento del Alvia.

Son muchos los expertos, profesionales del sector y entendidos en la materia que han afirmado que de haber estado operativo el ERTMS en la curva de Angrois las cosas hubiesen sido diferentes, no se hubiese producido un accidente de tal magnitud que causó la muerte de 81 personas y numerosos heridos. El Sistema Europeo de Gestión del Tráfico ERTMS es el mecanismo de seguridad asociado a las líneas de alta velocidad puesto que monitoriza en todo momento el recorrido para corregir posibles errores humanos.

Este sistema está instalado en algunas partes de la línea Ourense-Santiago pero no funcionaba. Y precisamente antes de la curva de Angrois sólo operaba el ASFA, un sistema convencional de señalización.

En agosto se cumplirán dos años desde la adjudicación de la instalación del sistema ERTMS en los tramos entre Santiago y A Coruña y entre Santiago y Vigo, así como en el entorno de la estación de Santiago y en la curva de Angrois.

Ya el año pasado se hablaba de previsión de finalización de la instalación antes de terminar el año. Es evidente que dichas previsiones no se han cumplido. Es más, los plazos van a extenderse mucho más de lo señalado pero Fomento debe aclararlos.

Por todo lo expuesto se formulan las siguientes preguntas:

¿En qué situación se encuentran las obras de instalación del sistema de seguridad ERTMS en el Eixo Atlántico y en la conexión Santiago -Ourense en la zona de la curva de Angrois y en el entorno de acceso a la estación de Santiago?

¿Cuándo prevé Fomento que pueda estar operativo este sistema de seguridad asociado a las líneas de alta velocidad? ¿Cómo es posible que cuando se cumplen cuatro años del terrible accidente del Alvia en Angrois todavía no esté en funcionamiento el ERTMS? ¿Cómo se explica esta circunstancia? ¿Cree que es explicable a la sociedad y a las víctimas del Alvia que sigan circulando trenes por el lugar del siniestro sin el ERTMS, el sistema de seguridad más avanzado?

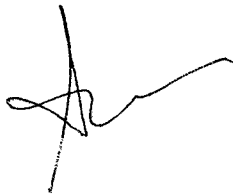
¿A qué se debe este enorme retraso cuando debería haber sido algo prioritario?

¿Va el Ministerio a concretar las fechas en las que estará en funcionamiento este dispositivo? De ser así, ¿Cuándo estará en marcha?

¿A cuánto asciende la financiación europea para el ERTMS?

A la luz de los hechos, ¿Comparte el Gobierno que la línea Santiago-Ourense se puso en marcha sin la pertinente y debida seguridad? ¿No es cierto que hasta la Comisión Europea apunta en esa dirección?

19 de julio de 2017.



Alexandra Fernández Gómez

Diputada Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea