

TRIBUNALES

Las víctimas del Alvia llevan al Ministerio de Transportes ante la Justicia: "Ábalos no puede eludir su responsabilidad"

Un informe de la Agencia Ferroviaria Europea cuestionó en 2016 el trabajo de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios española



Una mujer sostiene una pancarta a las puertas del TSJ de Madrid en una protest... Rodrigo Jiménez EFE

NATALIA PUGA @NataliaPugaLop Pontevedra

Actualizado Jueves, 15 abril 2021 - 13:22



Ver 16 comentarios

Un informe de la **Agencia Ferroviaria Europea (ERA)** cuestionó en el año 2016 el trabajo de la **Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)** española sobre el accidente del Alvia que en 2013 dejó 80 muertos a las afueras de **Santiago de Compostela** y puso en tela de juicio su independencia. Por aquel entonces, la plataforma de víctimas del accidente ya lo había denunciado en reiteradas ocasiones y ha seguido haciéndolo, logrando el respaldo de las instituciones europeas. Cinco años después de aquel primer documento, ha decidido llevar el asunto ante la Justicia, poniendo el foco en el papel desempeñado por el actual ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **José Luis Ábalos**.

'Caso Alvia' Cierre definitivo de la investigación del 'caso Alvia' con el maquinista y un cargo de Adif como únicos imputados

Hemeroteca Unos 80 muertos y 178 heridos al descarrilar un tren en Santiago de Compostela

La **Plataforma Víctima Alvia 04155** formalizó este jueves la presentación de una demanda en la sala de lo contencioso-administrativo del **Tribunal Superior de Justicia de Madrid** por esa falta de independencia de la CIAF y por su incumplimiento de la normativa nacional y europea en materia ferroviaria. Por ley, este órgano que investiga los accidentes está obligado a cumplir requisitos de independencia que las víctimas y Europa concluyen que aquí no se garantizan y también a dar audiencia a perjudicados y familiares, si bien nunca les han llamado.

La demanda, presentada en nombre de las víctimas por el abogado **Antonio Benítez Ostos**, va dirigida a la Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a la propia CIAF. Ya en su primera reunión con la entonces ministra de Fomento, **Ana Pastor**, las víctimas le solicitaron más independencia en la investigación, de modo que no se trata de peticiones, ni mucho menos, novedosas, pero llegan a los tribunales en este momento tras una última resolución de Transportes desestimando sus pretensiones. Ha sido la gota que ha colmado el vaso.

El 18 de diciembre de 2020 la plataforma pidió a la CIAF una nueva investigación que, conforme al procedimiento legalmente establecido, incluyese el trámite de audiencia a los interesados, y pidió a su vez al ministerio que, con carácter previo a ese nuevo estudio, destituya a los miembros de la comisión y nombre a unos nuevos "para garantizar la total independencia e imparcialidad". La CIAF no ha respondido y la Subsecretaría de Transportes dictó una resolución el pasado 17 de marzo por la que se desestima la solicitud.

Esta demanda va dirigida a ambas desestimaciones -la de la CIAF, "desestimación presunta por silencio negativo"- y aspira a que el TSJM les escuche y obligue a que el accidente ferroviario se investigue "con garantía del cumplimiento de los principios de imparcialidad, independencia y objetividad" y se subsane las deficiencias que la Agencia Ferroviaria Europea ya ponía de manifiesto en aquel informe inicial. En realidad, el Documento de Asesoramiento ERA/ADV/2015-6 era de 2015 y estaba concluido en enero de 2016, pero no se hizo público hasta julio de aquel año a petición del Gobierno español por su coincidencia con las elecciones generales.

Antonio Benítez, abogado especialista en derecho administrativo, recuerda que la Directiva Europea de Seguridad 49/2004 y la Ley del sector ferroviario española establecen que la CIAF debe estar compuesta por miembros que sean independientes de cualquier empresa del sector ferroviario y no tengan la más mínima relación con el siniestro. Sin embargo, en el caso del Alvia, la integraron "miembros que han trabajado y que están muy vinculados con las empresas del sector ferroviario" y se produce un presunto "conflicto interés" con Adif, Renfe y el Ministerio de Transportes. Como dato, por ejemplo, Andrés Cortabitarte, investigado en esta causa, figura como miembro del "equipo investigador" de esta comisión.

La investigación de la CIAF incumplió, según este abogado, las normativas europea y española en cuanto a su composición y también la obligación de dar audiencia a los interesados, de ahí que el TSJM debería admitir la demanda de las víctimas y obligar a que se realice un estudio nuevo con todas las garantías. Las conclusiones de su primera investigación se dieron a conocer en 2014 y apuntaban al exceso de velocidad del tren y un despiste del maquinista como únicas causas de lo ocurrido.

CONCENTRACIÓN DE LAS VÍCTIMAS

Este jueves, coincidiendo con la presentación de la demanda, la plataforma de afectados convocó una concentración ante el TSJM en la que ha vuelto a insistir en la necesidad de una investigación técnica independiente que se realice al margen del procedimiento penal que se sigue en los juzgado de Santiago de Compostela. La instrucción judicial de la causa penal se cerró hace escasos días y se sigue contra el maquinista del tren, **Francisco José Garzón Amo**, y el director de Seguridad en la Circulación de ADIF en el momento de puesta en funcionamiento de la línea, **Andrés Cortabitarte**.

Jesús Domínguez, presidente de la plataforma, recuerda que no solo ese "demoledor" informe de la ERA cuestiona a la CIAF, sino que en enero de 2019, la Comisión Europea inició un procedimiento sancionador contra España por haber incumplido las directivas comunitarias en relación a la investigación de accidentes y a la seguridad ferroviaria y puso en entredicho el trabajo de la CIAF, en cuya investigación detectó "deficiencias". Además, señala que la Comisión Europea ha pedido en varias ocasiones al actual ministro del ramo, Ábalos, que lleve a cabo una investigación técnica independiente.

EL PAPEL DE ÁBALOS

En este sentido, consta una comunicación de la comisaria europea de Transportes, **Violeta Bulc**, en el año 2018 en la que traslada a Jesús Domínguez que "he abogado por que la CIAF reabra la investigación del accidente con el ministro Ábalos durante nuestra reciente reunión". Según la legislación de la UE, la responsabilidad de la investigación de accidentes es una obligación de las autoridades estatales, de modo que la Comisión Europea no puede investigar por su cuenta ni obligar a hacerlo a los gobiernos, pero sí realizar recomendaciones y a España le ha realizado varias en este sentido.

La plataforma de afectados pone el foco en el ministro Ábalos por sus responsabilidades en esta materia desde hace dos años y medio -antes, hubo dos ministros de Fomento que tampoco les escucharon, Ana Pastor e **Íñigo de la Serna**- y señala que "dice muy poco de nuestras instituciones y de nuestra democracia" que aún no se haya puesto en marcha la investigación independiente que ha solicitado la UE reiteradamente y que es "cuanto menos vergonzante" que el ministro Ábalos insista en sus declaraciones públicas que tiene "respeto a las víctimas siempre" y, sin embargo, no hace nada por esa investigación.

"El señor Ábalos no puede eludir su responsabilidad, y debe seguir los dictámenes de la UE", insiste Jesús Domínguez, que reconocen que en la actualidad la CIAF no depende del Ministerio y, por lo tanto, no puede obligar a investigar, pero sí puede realizar trámites que lo favorezcan. Así, recuerda que la ley del sector ferroviario le permite al ministro cesar a los miembros de la CIAF y crear una nueva comisión de investigación técnica independiente.