

Excmo. Sr. D. Antonio Roma Valdés
Fiscal de Santiago de Compostela

Excelentísimo Señor:

Somos la Plataforma de Víctimas del Alvia 04155, que agrupamos a un conjunto de víctimas y familiares de víctimas del terrible accidente ferroviario ocurrido el 24 de julio de 2013 en la curva de Angrois, cerca de Santiago de Compostela, y que ha dado como resultado, hasta ahora, 80 fallecidos y más de 140 heridos, algunos de ellos con lesiones irreversibles.

Hace unos días hemos conocido su recurso remitido al juzgado que nos ha causado mucho **dolor, tristeza e indefensión**. En el recurso considera que no existen elementos en la causa para imputar a personas concretas las infracciones criminales indicadas en el último auto de juez Luis Aláez. Entendemos que, en el ejercicio de una de sus funciones, usted se oponga a que se acuse a quienes considera inocentes o cree que no hay pruebas suficientes que acrediten su culpabilidad.

Las víctimas, la ciudadanía y usted mismo, como afirmaba en una entrevista el 21 de marzo de 2013 para La Voz de Galicia, compartimos la consideración de que en asuntos con repercusión política hay un **oscurecimiento de la imagen pública de autonomía de los fiscales que interviene en estos asuntos**.

Estamos convencidos de que usted y otros fiscales están trabajando para mejorar esa imagen, promoviendo la acción de la justicia en defensa de la legalidad, de los derechos de los ciudadanos y del **interés público** tutelado por la ley, de oficio o a petición de los interesados, así como velando por la independencia de los Tribunales y procurando ante éstos la satisfacción del interés social, tal y como indica el *Artículo 124.1 de la Constitución Española*.

Nosotros también queremos ayudar a mejorar esa imagen, y por eso nos dirigimos a usted, como **valedor de las víctimas**, para ponerle de manifiesto algunas cuestiones que han salido a luz, y pensamos que el Ministerio Fiscal debe conocer, pero que de momento no nos consta.

1ª.- INVESTIGAR SOBRE LA INDEPENDENCIA DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS (CIAF). En su recurso dice que está pendiente de la recepción del informe de la CIAF. El Decreto Ley del 25 de enero de 2014 recoge aspectos relativos a la "Seguridad de los Ferrocarriles Comunitarios", que la leyes aprobadas anteriormente para transponer la **Directiva Europea 2004/49/CE** no habían recogido y que, por ello, España fue multada por la Comisión Europea. La Directiva en su art. 21 dice que cada Estado miembro dispondrá de un organismo "**independiente** en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria..." Nada de esto cumple la CIAF. Como usted entenderá no se puede ser Juez y parte, y **la autoridad judicial no debería darle credibilidad al informe de esta comisión y tendría que exigir que se cumpla la ley**.

2ª.- INVESTIGAR SOBRE EL ENGAÑO DESCARADO A LOS USUARIOS DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EL FERROL. Usted, Sr. Roma, indica en su recurso, citando a la Audiencia Provincial, que "*La circulación de un tren que transporta personas comporta, por su propia naturaleza, un riesgo...*" Efectivamente, comporta un riesgo asumible pero no un **engaño o una estafa** a los que cometimos el error de sacar un billete creyendo, como nos habían dicho y así consta en diferentes documentos aportados a la instrucción, las autoridades del Ministerio de Fomento, Renfe y Adif que comprábamos un **servicio de Alta Velocidad, más seguro, con sistemas de conducción automática (ERTMS) y la última tecnología**. Asumimos un riesgo que desconocíamos que existía cuando montamos en ese tren, y entendemos que la Fiscalía debería asegurarse de si se ha cometido algún delito de estafa o publicidad engañosa con un resultado de 80 muertos y más de 140 heridos.

3ª.- INVESTIGAR SOBRE LA CAPACIDAD PSICOLÓGICA DEL MAQUINISTA Y EL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE. Se refiere usted en el punto 3 de su Recurso, respecto al maquinista, que *"la pérdida de atención es tajante y gravísima"*. Nosotros, al margen de otras responsabilidades, también lo consideramos así. Por ello queremos conocer si se cumple estrictamente con la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio que, entre otras cosas, exige la **valoración de la capacidad psicológica del maquinista** (Anexo VI de la citada Orden), uno de cuyos muchos componentes es la capacidad de atención. Le recordamos que en la causa tan solo aparece una hoja firmada por un médico de medicina general (no un psicólogo, que es el especialista acreditado para realizar dicha valoración), que se limita a poner APTO. Nos parece que usted, como fiscal del caso y que considera *"elemento central y nuclear....la conducción efectuada por el maquinista"*...debería investigar sobre el cumplimiento estricto de dicha Orden y el soporte documental que lo acredita, tal como ha pedido una de las partes. En este caso no se puede aplicar lo dicho por usted en la página 7 de su auto donde dice: *"no hay norma y sin norma no puede establecerse el marco de responsabilidad"*. En este caso hay una norma concreta y específica. Como usted sabe, además de la Orden citada, este extremo está contemplado en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (*"Los requisitos del personal que desempeñe funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, incluidos los criterios para su habilitación"*).

4ª.- INVESTIGAR SI EL MATERIAL FERROVIARIO CUMPLE LAS CONDICIONES DE HOMOLOGACIÓN EXIGIDAS POR LA UNIÓN EUROPEA (ETHs) Y APLICABLES EN ESPAÑA. Solicitamos, que por favor dedique su atención a la normativa que regula las **condiciones para la homologación de material ferroviario** (Orden FOM/233/2006 de 31 de Enero) y a la normativa de **Especificaciones Técnicas de Homologación** relacionada, es decir, **que cumplan todas y cada una de estas Especificaciones (ETHs)**, según normativa de la Unión Europea, adoptada por España en las Resoluciones de 10 de julio de 2009, sobre locomotoras, unidades autopropulsadas y coches, que entraron en vigor los días 13, 15 y 17 de febrero de 2010. En este caso también existe una normativa concreta y perfectamente especificada, exigible a todos los estados miembros sobre las características que ha de cumplir el material rodante. El motivo es que dudamos del cumplimiento de esta normativa por parte del tren S730 accidentado. Si bien se han aportado a la causa las correspondientes autorizaciones de puesta en servicio y de circulación, no figura el **informe de validación** y los informes favorables de haber superado los **ensayos y pruebas preceptivos**, en los que han de basarse dichas autorizaciones. Las características del conjunto de unidades que forman el Alvia S730 presentan un comportamiento en circulación totalmente diferente al de su predecesor S130, tiene diferentes requerimientos y prestaciones por masa, por tara, por distribución del peso concentrado en cabeza y cola, diversos ejes coexistiendo en el conjunto, etc. Estos extremos se han puesto de manifiesto en distintos foros de carácter técnico y por parte de expertos del sector ferroviario consultados por esta asociación y todo indica que **provocaron que el accidente fuera mucho más catastrófico**. Entendemos necesario que se demuestre que el conjunto de unidades que forman el **Alvia S730**, ideado como solución "ad hoc" para la línea de Alta Velocidad del Noroeste, pasó las pruebas y ensayos recogidos en la normativa de forma positiva antes de que prestara servicio.

5ª.- INVESTIGAR SI SE CUMPLIÓ LA NORMATIVA AL PRODUCIRSE UNA MODIFICACIÓN ESENCIAL EN MATERIA DE SEGURIDAD EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE. Nos parece esencial para la investigación del caso que, usted, como fiscal del mismo, tal como dice en su recurso, *"si la decisión se adoptó de manera precipitada, sin cerciorarse de la existencia de alternativas.... y la disposición de elementos de seguridad"*, averigüe si se volvió a realizar una nueva homologación o no, una vez cambiado el proyecto o desconectado del sistema ERTMS para saber si, en estas nuevas condiciones, la seguridad para los viajeros era la misma, tal como indica la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, en su artículo 13.c.

6ª.- INVESTIGAR LAS RESPONSABILIDADES DE LOS DIRECTIVOS Y DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ADIF. Aunque usted, citando el auto de la Audiencia Provincial, dice que *"nos encontramos ante una organización compleja"* [en referencia a ADIF], y en la página 7 de su Recurso dice que *"se están buscando elementos con vocación causal del accidente cada vez más alejados tanto en el espacio como en el tiempo"*, le recordamos que el tren híbrido Alvia serie S730 ha sufrido un atroz accidente **tan solo un año después de su puesta en servicio.** Respecto al espacio, que imaginamos se refiere a la distancia entre los directivos de ADIF y el conductor, le animamos a que investigue si se ha incumplido el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que en su artículo 11.2. establece ***"la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad, no podrán encomendarse a terceros"*** y si existía delegación de competencias del Presidente y del Consejo de Administración y en quiénes, según las Resoluciones de 30 de octubre de 2012 y de 11 de junio de 2013.

Es nuestro único deseo en esta carta **colaborar con la justicia**, como es nuestro doble deber como ciudadanos y como víctimas, sobre todo **en nombre de aquellos que ya no tienen voz.**

Estamos a su entera disposición y nos gustaría mantener una reunión con usted en la que podamos hablar de estos y otros aspectos que a las víctimas y familiares de víctimas nos tienen muy afectados. Este terrible accidente y todo el dolor generado se podría haber evitado.

Necesitamos y exigimos Verdad, Justicia y Reparación

Quedamos a la espera de su respuesta, muchas gracias por su atención y reciba un cordial saludo.

Plataforma Víctimas Alvia 04155

Con copia al Fiscal General del Estado y a los medios de comunicación