



A UE desembarca no xuízo de Angrois: as institucións comunitarias como amparo da cidadanía

Descrición

O xoves 7 de xullo de 2016, case tres anos despois do accidente de Angrois, o máis grave nas últimas décadas en Europa, con 80 persoas mortas e 144 feridas, a investigación do sinistro mudou por completo. Aquel día a UE fixo público un informe da Axencia Ferroviaria Europea que invalidou a investigación técnica oficial que fixera o Ministerio de Fomento apuntando en exclusiva ao maquinista. O autor daquel informe, o xefe do departamento de Seguridade da axencia europea, Christopher Carr, comparecerá este próximo xoves 1 de decembro no xuízo que se está a desenvolver en Santiago, na que está marcada por todas as partes persoadas na causa como unha das datas máis relevantes da vista oral.

Aquel informe crítico da Axencia Ferroviaria Europea, contra cuxa divulgación manobrou o Ministerio de Fomento e a súa daquela titular, a ministra popular Ana Pastor, foi despois ampliado a instancias do xulgado polo propio autor, que tamén compareceu na comisión de investigación política creada no Congreso dos Deputados, evidenciando a relevancia que veñen tendo diversas instancias comunitarias en varias facetas das derivadas xudicial, política e técnica arredor do accidente de Angrois. Un sinistro que ocorreu nunha parroquia da periferia de Santiago pero cuxas derivadas mobilizaron as institucións comunitarias.

O informe feito público pola UE en xullo de 2016 concluíu que a análise técnica do accidente de Angrois que fixera a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) do Ministerio de Fomento non fora independente porque os seus membros foran nomeados polo propio ministerio. Tamén dicía que aquela investigación, que influíra no inicio da instrución xudicial do accidente, puxera o foco no despiste do maquinista sen analizar outras posibles causas relacionadas coa seguridade da liña.

O informe da Axencia Ferroviaria Europea foi feito público o 7 de xullo de 2016 a petición da plataforma de vítimas do accidente e do BNG, pero estaba rematado desde o xaneiro anterior. Manobras do Ministerio de Fomento e da daquela ministra Ana Pastor non lograron evitar a súa publicación, pero si demorala a despois das eleccións xerais do 26 de xuño daquel ano.

Tras aquel informe europeo a investigación xudicial enfocouse xa claramente a pescudar se Adif e o seu ex-director de Seguridade na Circulación, Andrés Cortabitarte, acusado agora no xuízo ao mesmo nivel que o maquinista, analizaran e paliaran como debían os riscos existentes na curva de Angrois. E en xuño de 2017 o propio xulgado instructor decidiu preguntar á mesma Axencia Ferroviaria Europea por diversas cuestións concretas relacionadas con esa análise de riscos.

Esa petición do xulgado de Santiago á axencia europea deu pé a unha das demoras máis sinxelamente evitables de todas as que rexistraron os máis de nove anos de investigación de Angrois. O xulgado remitiu as súas cuestións non á sede da axencia na cidade francesa de Valenciennes, xunto á fronteira con Bélxica, senón á estación de tren desa localidade. Un erro que non foi detectado ata meses máis tarde, polo que a petición non entrou na axencia ata o 22 de novembro daquel ano, cinco meses despois de saír do xulgado.

Tras recibir a petición do xulgado, a axencia europea entregou as súas respostas á xustiza francesa para que as remitise á española o 15 de xaneiro de 2018, menos de dous meses despois de ser consultada. Pero cinco meses despois esas respostas aínda non chegaran a Santiago. Cando o xuíz instructor así o fixo ver ás partes, en xuño de 2018, en só dous días a plataforma de vítimas e o BNG lograron facerse coas respostas que o sistema xudicial non fora quen de obter en todo un ano. Unhas respostas que incidiron en que Adif debía avaliar o risco específico de exceso de velocidade que había na curva de Angrois.

En novembro daquel ano o xefe de seguridade da axencia europea que agora comparecerá no xuízo aínda tería outra intervención significativa sobre o accidente de Angrois. Foi na comisión de investigación política creada no Congreso, na que Christopher Carr reiterou en persoa que no sistema ferroviario “sempre ten que establecerse un sistema multinivel de protección” pero que no caso de Angrois “só había unha barreira e era o maquinista”.

O informe de 2016 asinado por Carr tamén deu pé a que neste tempo a plataforma de vítimas de Angrois abrise outras fronteiras políticas e xudiciais á marxe da causa penal sobre o accidente que agora se está a xulgar en Santiago. A consideración da Axencia Ferroviaria Europea de que a investigación técnica oficial non fora independente levou á Comisión Europea a abrir un procedemento de infracción contra España por incumplir a normativa comunitaria sobre ese tipo de análises. España reformou a CIAF, que agora a UE xa si considera independente, pero esta nunca realizou unha nova investigación de Angrois.

Esa inexistencia dunha investigación técnica independente do accidente de Angrois nove anos despois do mesmo segue sendo reprochada pola Comisión Europea a España, segundo trasladou por escrito hai tres meses o executivo comunitario ás vítimas. Pero a actual composición da CIAF négase a facer outra investigación e o Ministerio de Transportes **di que agora esa nova CIAF xa é independente e polo tanto non lle pode dar ordes**. Ante ese bloqueo xurídico, a plataforma de vítimas abriu outro proceso xudicial contra o Estado na vía contencioso-administrativa, na que agora será o Tribunal Supremo quen decida se a CIAF está a actuar legalmente.

Neste tempo as vítimas tamén conseguiron que o Parlamento Europeo reclamase a España a investigación independente nunca realizada. E que a Defensora do Pobo Europeo investigase os obstáculos que o actual Goberno de España puxo para que se coñecesen as manobras do Ministerio de Fomento ante Bruxelas en defensa da súa versión oficial. Un despregamento das institucións comunitarias, que recibiron aos afectados antes e con maiores atencións que varias institucións estatais, que este próximo xoves chegará tamén ao xuízo oral polo accidente.

Case dez anos despois un accidente na periferia de Compostela que en 2013 fora para o Goberno de España responsabilidade do maquinista do tren derivou nun xuízo á alta velocidade española grazas en parte ao amparo ás vítimas que neste tempo deron a Comisión Europea, o Parlamento Europeo, a Axencia Ferroviaria Europea ou a Defensora do Pobo Europeo. Cando se lle pregunta á plataforma de afectados polo accidente que opinan da UE non hai moito euroescepticismo.

Este artigo é unha ampliación da peza en Praza, domingo 17 de novembro 2022 “A UE desembarca no xuízo de Angrois: de tombar a versión oficial á demora por un enderezo errado en centroeuropa”

APARTADO TEMÁTICO GEOGRÁFICOS

Europa

ETIQUETAS

Galicia Angrois internacional

IDIOMA

Galego

INVESTIGACION

União Europeia

Data de criação

Novembro 28, 2022

Metacampos

Autoria : 3743

Datapublicacion : 20221128