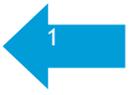


## Primer Aniversario ALVIA 01455



## TREN ALVIA 01455-VUELO JK5022: DEMASIADAS SIMILITUDES

### AVIACIÓN DIGITAL

Pilar Vera Palmés, Presidenta AVJK5022

Madrid-Las Palmas, SP, 23 de julio de 2014.- Dos medios de transporte esenciales en España: tren alta velocidad y avión, han sufrido 2 Tragedias en poco tiempo con un balance demoledor: 80+154 fallecidos y 145+18 supervivientes, casi 400 personas que pasaron a víctimas condenadas aún antes de sufrir las terribles consecuencias de la negligencia, la ambición y la deshonestidad de quienes por diferentes causas han primado sus intereses sobre la seguridad de los ciudadanos a los que están obligados a proteger, amparar y sobre todo, a no mentirles.



De la Tragedia del Alvia 01455 se cumple mañana día 24 de Julio el primer aniversario, del Vuelo JK5022, será el 6o año el próximo 20 de Agosto. Como ciudadana y como Presidenta de la AVJK5022, no puedo silenciar lo que ha ocurrido en ése esencial primer año, porque de los que hemos vivido en los casi 6 que han pasado, no hemos cesado un sólo de esos días de denunciar, pelear, luchar dentro y fuera de España, por lograr justicia y verdad. Y porque hay demasiadas similitudes entre ambas Tragedias, quiero recordarlas:

1) LA INVESTIGACION OFICIAL: CIAIAC y CIAF: Comisiones ocultas para el ciudadano normal que son de todo menos INDEPENDIENTES al único objetivo que tienen: evitar que se repitan las tragedias porque sirven a los intereses de los negligentes. Sistemáticamente los culpables son los tripulantes muertos en las tragedias aéreas y cuando sobreviven como el maquinista del tren siempre queda culparlo de exceso de velocidad. ¿Algún trabajador en los tiempos actuales cree que su empresa pone en sus manos un "juguete" valorado en millones de euros, sin más?. Por favor, respeto para la inteligencia de las víctimas a las que el dolor no se las anula.

2) LA INVESTIGACION JUDICIAL: Juzgados sin recursos técnicos, materiales, ni humanos para enfrentarse a la colosal tarea de investigar las responsabilidades penales por las muertes de 234 fallecidos y las lesiones en 163 supervivientes. Común a ambos casos, las actuaciones de los 2 Fiscales: L. Bernal en el avión, A. Roma en el tren, contrarios siempre a las víctimas, recurriendo los autos del juez cuando imputa a presuntos responsables. ¿Son necesarios los fiscales, cuando ya está el Abogado del Estado para defender a los funcionarios/políticos?.

3) EL ESTADO: Personalizado en 2 gobiernos en los que han sucedido ambas tragedias que parecen ponerse de acuerdo para taparse las vergüenzas y las negligencias, Administraciones Autonómicas y Locales que se alinean con el gobierno de turno y ofenden con la discriminación de otorgar Medallas inmerecidas en lugar de colaborar en lo que las víctimas necesitan, trabajan y buscan desesperadamente: JUSTICIA Y VERDAD.

4) EL NEGOCIO: Porque en ambos casos, para las Aseguradoras y las propias empresas que prestan el servicio, la vida de los que fallecieron no vale lo que les hubiera costado exigir a ambas las medidas de seguridad que hubieran evitado las 2 catástrofes (inasumible para las víctimas que se juzgue a la cúpula de Spanair por el concurso de acreedores y por los 72 M/euros que según el fiscal, costó el retraso en declararlo en lugar de por la negligencia de la Tragedia del 20.8.2008)

5) LA CLASE POLITICA: Donde no todos son iguales pero tampoco diferentes, al fin y al cabo se deben al partido y a sus objetivos, con un patrón de conducta cercano a lo que Robert D. Hare denomina "Sin Conciencia" en su libro del mismo nombre.

6) LAS VICTIMAS: Auténticos parias de la sociedad al convertirse en ciudadanos especializados y estudiosos del tren o del avión, que se rebelan ante la consumación de hechos que les presentan los eslabones de la cadena anteriores a la fatalidad que les ha destrozado la vida.

7) LOS MEDIOS DE COMUNICACION: El tren dentro de la desgracia cayó fuera del infierno en que se convirtió el Aeropuerto de Barajas para las personas del Vuelo JK5022, los vecinos de ANGROIS no esperaron la

llegada de las asistencias, sacaron de los vagones de la muerte con sus manos a cuantas personas pudieron.. Las imágenes de los que filmaron ese salvamento en lugar de dejar la cámara en el suelo y ayudar en las labores, deberían ser objeto de análisis y estudio: ningún ser humano salvo excepciones puede permanecer impasible ante una catástrofe de semejante magnitud.

Y esas similitudes se centran en el discurrir de las investigaciones judicial y oficial, a la que acompañan una serie de circunstancias que parecen calcadas aunque no deberían y como casi 6 años dan para mucho, desde la desesperación hasta la reflexión serena que lleva a cualquier ciudadano honesto a plantearse que es posible cambiar las estructuras a pesar de que, en contra de lo que afirma Diderot "la justicia debe ser la primera virtud de los que mandan", esa virtud resida en el que está obligado a obedecer porque el que manda se la dejó en el camino y se olvidó de su significado. Y porque nos negamos a creer que todos hayan muerto por nada, que nuestro sufrimiento ha sido en vano y porque estamos obligados con su memoria y recuerdo, detectados los grandes agujeros del sistema que debería protegernos a todos, desde la AVJK5022 luchamos por:

1) LA INVESTIGACION OFICIAL: Que las Comisiones Oficiales CIAIAC, CIAF, CIAIM desaparezcan y se sustituyan por un Organismo que responda orgánica y presupuestariamente de las Cortes e INDEPENDIENTE del Ministerio de Fomento, que aglutine las investigaciones oficiales del Transporte: tren, avión, barco, por carretera, así como de aquellas tragedias con víctimas múltiples que necesiten de una investigación profesional, veraz e independiente.

2) LA INVESTIGACION JUDICIAL: Que las tragedias con víctimas múltiples, excepcionales y singulares por su naturaleza, se investiguen por la Audiencia Nacional y que se incluyan ya en su competencia jurisdiccional de principio a fin, tanto penal como civilmente: "los juzgados centrales de instrucción se encargan de investigar los delitos de terrorismo, contra la Corona.....así como los accidentes aéreos del transporte con víctimas múltiples civiles y militares". Un estado democrático debería contemplar o todas las singularidades o ninguna.

3) EL ESTADO: En vista de su manifiesta y reactiva incapacidad para asistir a las víctimas, apoye con recursos la unión de Asociaciones de Víctimas que sirvan de enlace a las que lo puedan sufrir en el futuro, tal y como ocurre en países de nuestro entorno europeo.

4) EL NEGOCIO: Que se inspeccione a las Compañías de Seguros que tengan pólizas con los Operadores del transporte, obligándoles a cumplir sin más requisitos que los propios derivados de la normativa vigente: los seguros no sólo deben ser útiles para el negocio sino para la seguridad de las personas.

5) LA CLASE POLITICA: Creación inmediata en el Congreso de los Diputados de una SUBCOMISION DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE, para que los Diputados tengan conocimiento de primera mano de los incidentes, accidentes y anomalías del transporte, así no estarán a los que les ordene el Ministro de turno para legislar, sino que compensarán con conocimientos de los que hoy adolecen, sus exigencias.

6) LAS VICTIMAS: Unión sin fisuras de las Asociaciones de Víctimas del Transporte, incluyendo a víctimas múltiples de tragedias que no sean las que ya tienen normativa propia.

7) LOS MEDIOS DE COMUNICACION: Que ante una tragedia se sometan a un código deontológico propio en el que la comunicación no esté reñida ni con la humanidad ni con la empatía con las víctimas que la sufren.

Una sociedad que no aprende de sus errores, está condenada a repetirlos y de ambas tragedias lo peor es que no se reconocen en sus Informes Oficiales y en consecuencia no se corrigen, de lo que se desprende que "Cuando un político no asume responsabilidades es cobarde y criminal, pero cuando una sociedad no se las exige, no es indiferente es cómplice", y contra esa complicidad nos rebelamos las víctimas: si ellos no lo hacen porque son esclavos de su estatus, nosotros somos libres con nuestro dolor y principios para trabajar por lograrlo.

EN ALGUN LUGAR...SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES: A las víctimas y supervivientes del ALVIA 01455 - PRIMER ANIVERSARIO: 24.7.2014.

## VÍCTIMAS DE GRANDES ACCIDENTES DE TRANSPORTE DENUNCIAN LOS PACTOS PARA PAGAR LA MENOR INDEMNIZACIÓN



**La Red de Víctimas Españolas asegura que administraciones y aseguradoras siguen una estrategia común para evitar la apertura de juicios penales y solventar así las compensaciones en la vía civil**

**La asociación de damnificados afirma que el pacto de políticos y aseguradoras actúa desde el momento de la tragedia, en la investigación oficial y ante los tribunales**

[ELDIARIO.ES](http://ELDIARIO.ES)

*Antonio Ruiz del Árbol - Madrid 23/07/2014 - 20:36h*



Coincidiendo con el primer aniversario este jueves del siniestro del tren veloz Alvia en las proximidades de la estación de Santiago de Compostela con el resultado de 79 muertos, la Red de Víctimas Españolas (REVES) multiplica su actividad. La asociación, lanzada el 17 de mayo, denuncia lo que califica de “estrategia de intereses comunes” entre las empresas aseguradoras y la Administración en el tratamiento de las consecuencias de los grandes accidentes de transporte ocurridos en España en la última década. El objetivo: “Minimizar el impacto

sobre su imagen y sus cuentas de resultados”.

Según el manifiesto elaborado por la Red, esa estrategia común tiene un guión de actuación muy preciso que se cumple en todos los casos: “Ciérrase la jurisdicción penal para evitar imputaciones y responsabilidades, y en la vía civil que sea la compañía aseguradora la que pague la menor indemnización posible”.

En la Red de Víctimas Españolas se integran damnificados de los grandes accidentes colectivos que se han producido en los últimos años en España: las asociaciones creadas a raíz del accidente de Spanair en Barajas, de agosto de 2008; del Metro de Valencia, en julio de 2006; las víctimas del Alvia-Santiago, en julio de 2013; del Yak-42 en mayo 2003; y del Madrid-Arena de noviembre de 2012.

La Red ha elaborado un manifiesto que justifica la unión de las víctimas porque “la respuesta que las diferentes administraciones y gobiernos del Estado español dan ante una tragedia está más encaminada a proteger a los responsables de estos sucesos que a defender los derechos de los damnificados”.

La asociación pone de manifiesto que la actuación coordinada de responsables públicos y empresas privadas ocurre en todos los grandes accidentes y se implementa “desde el minuto siguiente en que se ha producido la tragedia”. “Lo primero es la foto e imagen de nuestros responsables políticos para que la sociedad tenga en su cabeza que están con las víctimas. De inmediato llega el olvido, hasta que pasados los años alguien determine si ha habido algún responsable y que indemnizaciones corresponden”, aseguran.

### Uso de los vídeos

La presidenta de REVES, Pilar Vera, en declaraciones a eldiario.es, recuerda que tanto en el caso de Spanair y del Metro de Valencia, como del Alvia, los responsables del Ministerio del Fomento y de la Generalitat acudieron enseguida al lugar de los hechos e hicieron grandes promesas a las víctimas. Coincidiendo con las “declaraciones grandilocuentes”, explica el argumentario de REVES, “de manera oculta y poco transparente se activan los mecanismos de las Administraciones públicas, empresas responsables y compañías aseguradoras para intentar paliar los efectos del siniestro” de las que muchas veces “son responsables directos”.

Vera indica que incluso antes de que hayan terminado de actuar los servicios de emergencia, llegan al lugar de la tragedia quienes califica de “enterradores” y cuya función es “controlar” las circunstancias del accidente que “después pudieran ser determinantes en la apertura y la sentencia de una causa penal”.



Para la presidenta de REVES, es revelador el uso que se hizo de los vídeos de las cámaras de seguridad en los casos del avión de Spanair y del tren Alvia. “Aena y Adif, dos empresas de Fomento, controlaban esas grabaciones que fueron difundidas en pocas horas. ¿A quién le interesaba que se conocieran?”, se pregunta.

Junto a estos vídeos, los medios recogieron las declaraciones de “autoinculpación en caliente” del conductor del Alvia y se filtraron las conversaciones en cabina de los pilotos del avión de Spanair. El objetivo, afirma Vera, era “desviar la atención de cualquier responsabilidad de las Administraciones implicadas que pudiera haberse producido”.

### Comisiones oficiales de investigación

La presidenta de REVES señala que el siguiente paso en el curso de las actuaciones ante los grandes accidentes lo dan las comisiones oficiales de investigación que “dependen directamente de los ministerios y gobiernos responsables de poner los medios para evitar que se produzcan estas tragedias”. Son las encargadas de elaborar “el análisis pericial oficial”.

Vera recuerda que en el caso del avión de Spanair, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil “aceptó como bueno que el certificado aéreo de navegabilidad del avión siniestrado se hubiera ‘prorrogado’, cuando la figura de la prórroga no existe en el mantenimiento de la aviación comercial. Aquel aparato tenía que haber sido sometido a una gran parada antes de que pudiera seguir volando”. En el informe emitido se echaba la toda la culpa a los pilotos que murieron en el siniestro.

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, indica Vera, “pasó de puntillas” en el caso Alvia por las deficiencias de la señalización en el conjunto de la línea entre Orense y Santiago y, muy en particular, en la curva del siniestro. “Consideró que el maquinista era el culpable de la catástrofe por exceso de velocidad, y negligencia por atender a una llamada de teléfono”, dice.

En el siniestro del Metro de Valencia “no se molestaron siquiera en realizar una investigación oficial”, concluye Vera.

### Procesos penales

La presidenta de REVES recuerda que un juez “solo pueden abrir un proceso penal si existe algún presunto culpable vivo”. Se da el caso de que en el siniestro de Spanair y en el del Metro de Valencia murieron los pilotos y el conductor. En Valencia la jueza encargada de la instrucción penal cerró el procedimiento por falta de un procesado vivo, aunque después ha tenido que reabrirlo.

En el siniestro de Spanair se llegó a la vista oral porque se inculpó a dos técnicos de mantenimiento, pero finalmente “quedó en nada porque se declaró la inocencia de ambos”.

Vera asegura que el objetivo principal de la estrategia común de aseguradoras y Administración es evitar la apertura de un juicio penal: “Si se determina la responsabilidad penal de un culpable vivo se abre la posibilidad de que las víctimas exijan indemnizaciones por la responsabilidad civil. En caso contrario solo existe la compensación por la vía del seguro obligatorio”.

A lo largo del año transcurrido desde el siniestro del Alvia se mantiene al maquinista del tren como inculpado, mientras se dirige una dura purga en torno a la imputación de varios directivos de Adif, recuerda Pilar Vera.

### Opacidad

REVES afirma que administraciones, organismos públicos, empresas responsables y compañías aseguradoras ponen todos los medios a su alcance para evitar que prospere el procedimiento penal. “Se vuelven opacos y hermetizan toda la información para que no salga en ningún momento al exterior siguiendo directrices de sus representaciones letradas. Al dominar la información, domina el proceso judicial y técnico y por tanto su actuación de defensa consiste en facilitar lo menos posible la investigación que realice el magistrado instructor”, señalan.

Las víctimas, por su parte, “carecen de los medios económicos suficientes como para poder medirse en igualdad de condiciones en una guerra judicial con los mismos recursos”, indica el argumentario.

Si finalmente logran cegar la vía penal, las compensaciones a los damnificados quedan supeditadas a lo que ocurra en los procedimientos administrativos. Y eso ya es tarea encomendada a las aseguradoras, afirma Pilar Vera. La presidenta de REVES concluye que “resulta mucho más barato indemnizar a las víctimas que cambiar los sistemas de inspección, prevención y explotación del transporte para hacerlos más seguros, máxime si se tiene en cuenta que, al final, y en la vía de lo civil, las indemnizaciones suelen ser las mínimas posibles”.