



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO**, Néstor Rego Candamil, adscrito al **GRUPO PLURAL**, formula las siguientes **preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita**.

Las causas del trágico accidente del tren Alvia 04155 ocurrido en la curva de A Grandeira-Angrois el 24 de julio de 2013, en el que fallecieron 81 personas y 144 resultaron heridas, no han sido todavía esclarecidas por ninguno de los Gobiernos del Estado, al no haberse realizado una investigación independiente, tal como exige la Directiva Marco de Seguridad Ferroviaria de 2004, a pesar de la petición trasladada por la “Asociación de Víctimas del Alvia 04155”, por el BNG en el Congreso y en el Parlamento Europeo y particularmente por la ex Comisaria de Transporte de la Comisión Europea, Violeta Bulc, después del Informe de la *Agencia Ferroviaria Europea* (ERA) del 7 de julio de 2016 -ADVICE ERA /ADV / 2015-6.

El informe de la ERA sobre la aplicación de la seguridad e interoperabilidad ferroviaria del Estado español determinó que no sólo no se hizo una investigación independiente por la *Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios* (CIAF), sino que la investigación realizada por la CIAF posterior al accidente no examinó las “causas profundas” del accidente, centrándose sólo en el elemento humano del exceso de velocidad del maquinista. Las causas profundas y subyacentes que no fueron analizadas son importantísimas y se refieren al diseño y los cambios de la línea inicial hasta la puesta en marcha del tren, a la falta de análisis del control de riesgos de la ejecución de estos cambios, al diseño del material rodante y de la infraestructura, así como las responsabilidades en el proceso y toma de decisiones. El Ministerio de Fomento no garantizó el control de riesgos, la efectividad del sistema de gestión de seguridad (SGS) que debían ser realizadas antes de que la línea entrara en servicio, vulnerando la normativa comunitaria al no haber realizado el control específico de la evaluación de riesgos antes de la puesta en marcha de la nueva líneas y del material rodante y después, con decisiones políticas electoralistas del Ministerio de Fomento, sin garantizar las condiciones de seguridad para que circulara el tren Alvia.

La falta de independencia de la CIAF, dependiente del Ministerio de Fomento en el momento del accidente de Angrois, fue objeto del procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea contra el Estado español por el incumplimiento

de la obligación de incorporar la *Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios*, en la que se plantean las obligaciones derivadas del artículo 21, apartado 1, de dicha Directiva que establece la obligación de que el organismo de investigación de accidentes ferroviarios sea independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria del Gobierno, así como de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles. Asimismo, el artículo 21 establece en su apartado 5 que, de ser necesario, el organismo de investigación podrá solicitar la ayuda de organismos de investigación de otros Estados o de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) al efecto de aprovechar los conocimientos técnicos de la misma o de estos o de proceder a inspecciones, evaluaciones o inspecciones técnicas.

Como consecuencia de ello, el Gobierno se vio obligado a modificar la normativa y aprobar el *Real Decreto 623/2014, de 18 de julio de 2014, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios*. También constata el informe del ERA que el informe de la CIAF no cumplió con la exigencia expresada en el artículo 22, párrafo 3º de la Directiva Marco de seguridad ferroviaria sobre la oportunidad de que las víctimas y sus parientes puedan exponer sus puntos de vista y opiniones durante la investigación y la oportunidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes, tal como también expuso el Jefe de Seguridad de la ERA Christopher Carr en su comparecencia el 14 de noviembre de 2018 en la *Comisión de investigación del Congreso sobre el accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2014*.

Asimismo, a instancias de la denuncia presentada por el BNG a la Comisión Europea, el ejecutivo comunitario abrió el pasado 25 de enero de 2019 un nuevo procedimiento de infracción contra el Estado español, señalando precisamente que algunas de las conclusiones de la *Agencia Ferroviaria Europea (ERA)* que figuran en su informe de 2018 sobre la aplicación de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias en el Estado español apuntan a un incumplimiento por parte del Estado de diversos procesos de seguridad, lo que podría constituir un incumplimiento de varios requisitos de seguridad ferroviaria. La Comisión le exigió al Gobierno español la implementación de la normativa comunitaria de seguridad ferroviaria relativa al control de riesgos con un Plan de acción con su respectivo presupuesto. Tras la apertura del procedimiento de infracción, el Gobierno español solicitó un aplazamiento de 3 meses a la Comisión Europea, aplazamiento que fue concedido; pasados esos 3 meses el Ministerio de Fomento envió un plan, que la Comisión consideró “insuficiente” porque dicho Plan de implementación debe ser garantizado por aprobación de un Real Decreto o Ley con su consiguiente presupuesto con lo que se dio una nueva prórroga debido al hecho de que hubiese un Gobierno en funciones. En el momento actual, con el nuevo Gobierno, el BNG considera que se debe enviar a Bruselas con la mayor urgencia el requerimiento exigido por la Comisión hace ya un año, porque si no el siguiente paso será que la Comisión vaya al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE).

Desde el BNG consideramos además de la urgencia de implementar la normativa de control de seguridad ferroviaria que evite nuevos accidentes como

el de Santiago de Compostela, que la CIAF debe realizar, inmediatamente, una investigación técnica independiente e instamos a este nuevo Gobierno a que se distancie de la gestión de la gestión realizada por Gobierno anteriores que no dieron una respuesta clara a las víctimas del tren, ni a la sociedad gallega y que esta vez, si tome con seriedad y rigor el cumplimiento de la normativa de seguridad ferroviaria así como la inversión ferroviaria que Galiza precisa, tanto en recursos como en plazos. La tragedia del accidente del Alvia, casi 7 años después del accidente merece ser tratada de forma definitiva

Por los motivos expuestos, se formulan las siguientes preguntas al Ministerio de Fomento:

1. ¿Cuándo y con qué características, recursos y plazos va a realizarse la investigación independiente por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) como organismo de investigación? ¿Cuándo va a cesar el Ministerio de Fomento a los miembros de la CIAF por dejadez de funciones después de la modificación normativa del 2015 y la exigencia de realización de una investigación independiente? ¿Va a darse audiencia a las víctimas del accidente de Angrois y sus familiares en el marco de la investigación técnica independiente?
2. ¿Puede informar el Gobierno, así como RENFE y ADIF del contenido del Plan de cumplimiento enviado a Bruselas, en el marco del procedimiento de infracción abierto en enero de 2019? ¿Cuándo va a cumplirse por el Estado el requerimiento de la Comisión Europea sobre la aprobación de la implementación de la normativa de control de seguridad ferroviaria? ¿Sabe el Gobierno que, de no cumplir este requerimiento, después de las sucesivas prórrogas, que la Comisión Europea irá al Tribunal de Luxemburgo por infracción comunitaria?

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, a 21 de enero de 2020



Néstor Rego Candamil

Diputado del BNG