

## Carta abierta al Presidente de la CIAF

Estimado Sr. Montes:

Somos la Asociación Plataforma Víctimas Alvia 04155, que agrupa a la mayoría de víctimas del accidente de tren de Santiago de Compostela, que como usted sabrá, dejó 81 muertos y más de 140 heridos.

Las víctimas y sus familiares estamos muy preocupados por la seguridad ferroviaria. Su nombramiento como presidente de la CIAF y su comparecencia en el Congreso de los Diputados el pasado mes de marzo, ha aumentado más, aún si cabe, esta preocupación debido a sus escasos conocimientos de la Normativa, de la *Directiva de seguridad ferroviaria 49/2004/CE* y a sus medias verdades, que en esta ocasión son mucho más peligrosas que las propias mentiras.

En relación a la *Directiva de seguridad ferroviaria 49/2004/CE* y la *investigación de accidentes* nos gustaría aclararle algunos aspectos:

Ud. afirmó que el informe realizado por la CIAF sobre el accidente de Angrois **se hizo con completa independencia y por gente profesional y honesta**. Sin embargo, el informe de la Agencia Ferroviaria Europea -ERA- de junio de 2016 pone de manifiesto la invalidez y la falta de independencia de la investigación del accidente que llevó a cabo la CIAF. Es más, los responsables de seguridad de Renfe y Adif formaban parte del equipo investigador, que curiosamente son las mismas personas que solicitaron y autorizaron la desconexión del sistema de seguridad ERTMS que hubiera evitado el accidente. Mire usted la página 11 del informe y lo comprobará, dónde también podrá comprobar que INECO, responsable de la homologación del tren y auditar la seguridad de la línea también participó. Un incumplimiento claro del **Artículo 21.1 de la Directiva 49/2004**:

*“Dicho organismo será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación”*

Sr Montes, la profesionalidad y la honestidad se presuponen y son imprescindibles, pero lo que dice la normativa es que dentro del organismo de investigación no puede haber intereses que pudieran entrar en conflicto. ¿Entiende usted ahora por qué no cumplieron con la normativa?

Siguiendo con la *Directiva 49/2004/CE*: ¿Sabía usted que dicho artículo dice que *“se informará periódicamente ...a las víctimas y a sus parientes...y se les brindará la oportunidad de exponer sus opiniones y puntos de vista durante la investigación y la posibilidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes”*?

La CIAF, jamás se reunió con las víctimas, ni por supuesto solicitó nuestras opiniones, ni nos informó sobre la marcha de la investigación ni, incluso, nos hizo llegar directamente el informe elaborado, al que hemos tenido acceso por otras vías.

En relación a la investigación del accidente, la CIAF y usted mismo en la comparecencia en el Congreso de los diputados, hablan de **causa única** en el accidente de Santiago, cuando la multicausalidad de los accidentes complejos es admitida por todos los grupos de investigación de accidentes y expertos en seguridad. Le pondremos dos ejemplos que pueda entender:

- La CIAF no ha tenido en cuenta la interconexión de todos los subsistemas, tal como requieren las normas de seguridad.

- La CIAF ni siquiera, al menos teóricamente, diferencia las distintas causas del accidente, tal como exige la normativa.

Además, en su comparecencia afirmó, en relación al informe de la Agencia Europea Ferroviaria - ERA- sobre la investigación llevada a cabo por la CIAF que *"La mayor pega que se ha puesto al informe de esta comisión fue la independencia"*. O usted no ha leído el informe o la memoria le falla. El informe de la ERA señala que el informe realizado por la CIAF se centraba en el fallo humano y **no daba respuesta a preguntas esenciales, ni determinaba las causas estructurales y causas raíz, que son las que con toda probabilidad se refieren a las actuaciones que implicarían a ADIF, RENFE e INECO.**

Por otro lado, usted, aseguró en su comparecencia que «Las medidas eran las correctas en aquel momento», y que hay 300 puntos similares a los de la curva de Angrois. Tal y como indica el perito, el Sr. Sanz Cubero, en su informe pericial, en Angrois se producía "El cambio de velocidad máxima de 300 km/h a 80 km/h (según el CVM), **el mayor, además de único de esta envergadura, de la red ferroviaria española, o de 220 km/h a 80 km/h** (según el Horario del tren 151) el mayor de la red ferroviaria española sin mediar ninguna señalización lateral de velocidad limitada".

Además, usted no sólo contradice a los peritos y a la Agencia Europea, sino que también contradice el auto del juez del pasado 13 de marzo en el se decide investigar -imputar- al Sr. **Andrés Cortabitarte**, Director de Seguridad en la Circulación de Adif porque "existía una situación de riesgo", que "era evidente", que "fue convenientemente detectado y comunicado" a Adif por la UTE e Ineco, y que "Adif tenía la **obligación normativa y técnica de evaluar y gestionar dicho riesgo** hasta hacerlo tolerable desde la óptica **de las normas CENELEC**". Es más, también contradicen a la Audiencia Provincial de A Coruña que recientemente acaba de ratificar la imputación al considerar que hay "indicios de una actuación deficiente, por incompleta y parcial, en la evaluación de riesgos" de la línea por parte del responsable de seguridad de Adif.

Siendo usted ya miembro de la CIAF, en el 7 de abril de 2016 emiten ustedes desde este organismo un *contrainforme* al realizado por ERA en el que afirman, entre otras cosas, que el tren siniestrado no era de alta velocidad.

La Agencia Europea mostró su «preocupación» porque «la autorización del tren pudiese no haber sido conforme a la legislación de la UE» y estaba «sorprendida» por la «insistencia» de la CIAF en asegurar que el Alvia siniestrado no era una tren de alta velocidad, ya que así se recoge en el marco de la normativa europea, además de que fue descrito por Renfe como un tren de «alta velocidad de lo más sofisticado». ¿Hasta dónde son ustedes capaces de llegar para evitar sus responsabilidades, poner trabas a la verdad para impedir que impere la justicia? ¿Dónde está su profesionalidad y honestidad?

El día de su nombramiento afirma que el maquinista "**durante cien segundos, mientras se hacía uso del teléfono móvil, no prestó atención a la circulación del tren, que es la misión fundamental del maquinista**".

El art 4 del RD 623/2014, encargado de regular la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios dice que “Se determinarán las causas y se relacionarán las anomalía, deficiencias, irregularidades y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente” Según Usted la única anomalía fue el maquinista, nada dice de la ausencia de señales, ausencia de balizas, desconexión de ERTMS, ausencia de Evaluación de Riesgos de Fallo Humano, exportación de riesgos o los controles que ha de pasar un Sistema de Gestión de la Seguridad, etc.

¿Sr, Montes, cuál era la “misión fundamental” de otros organismos y personas encargados de asegurar la seguridad de la línea?

Alude usted a la misión y responsabilidad del maquinista, pero no alude a la responsabilidad de ADIF o RENFE de asegurar la seguridad y aplicar la normativa pertinente para evaluar el riesgo en ese punto.

Una vez más usted omite intencionadamente algunos datos relevantes, como que el maquinista estaba atendiendo el teléfono corporativo, que la llamada no la había realizado él, que quizá hubiera prestado atención a la señalización de reducción de velocidad si esta hubiera existido ¿ No es usted experto en señalización? ¿Desconocía usted que hubo un aviso por escrito del jefe de maquinistas de Ourense advirtiéndole del peligro de la curva debido a la transición significativa de velocidad? ¿ no echó en falta Ud. la señalización de reducción de velocidad? ¿le parecía a usted que la transición de velocidad de 200 a 80 no era significativa y más aún con el semáforo en verde – vía libre- ? ¿no apreció usted, experto en ERTMS que la desconexión del mismo era un cambio significativo para la seguridad? ¿ No le pareció a usted que la no existencia de baliza hacía inútil el sistema de respaldo, el Asfa, como protección? ¿ Le parece normal en un línea de alta de velocidad que en ese punto de la curva de Angrois no tuviera activo ningún sistema de frenado o protección del tren?

De acuerdo con el RD. 810/2007, la investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación **no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad** y será independiente de cualquier investigación judicial.

¿Cómo va a presidir Usted la Comisión de investigación después de haber culpado explícitamente al maquinista?

Por último, nos gustaría recordarle el art.9 de la Directiva 2004/49 de seguridad ferroviaria que obliga a realizar una evaluación de riesgos y aplicar medidas de control cuando haya cambios en las condiciones de funcionamiento o un nuevo material suponga nuevos riesgos en la infraestructura. En el caso de este Angrois, la valoración y control de riesgos se tendría que haber llevado a cabo en tres ocasiones:

1. Cuando se hizo un cambio del proyecto original y no se instaló el sistema de seguridad ERTMS en el punto más peligroso del trazado, tal y como si lo contemplaba el proyecto original. No se evaluó ni controló el riesgo.

2. Cuando el jefe de maquinistas advirtió por escrito del riesgo existente en la curva en diciembre de 2011, como así lo indica el informe de la ERA en su página. No se evaluó ni controló el riesgo.
3. Cuando se desconectó el sistema de seguridad ERTMS, porque generaba retrasos. No se evaluó ni controló el riesgo.

En estas tres ocasiones también se incumplió el Reglamento 352/2009 que establece los Métodos Comunes de Seguridad para la evaluación de riesgos, tal y como ha señalado la Agencia Europea. Si se hubiera cumplido la normativa europea en vigor, el día del accidente no habría ocurrido, evitando 80 muertes y más de 140 heridos.

El Parlamento Europeo, la Agencia de Seguridad Ferroviaria y la Comisaria europea de transportes han solicitado que se lleva a cabo una nueva investigación. Usted ha dicho que no que no hay que "reabrir" nada. Por supuesto que no, ya que no estamos en un procedimiento judicial. Lo que hay que hacer es **una nueva investigación, que sea independiente y cumpla la Directiva Europea 49/2004**, cosa que no se ha hecho, tal y como afirmado estos mismos organismos, lo que favorecería la prevención de futuros accidentes ferroviarios.

**Usted y sus colegas han ignorado por completo la Directiva Europea 49/2004/CE de obligado cumplimiento por los Estados miembros.** Tal y como nos informó la ERA mediante un escrito que pusimos en conocimiento del juzgado.

Todo lo anterior deja claro que **usted y sus colegas "desconocen" la normativa, no son independientes y sirven a otro tipo de intereses; cosa que no sorprende al ser el Ministerio de Fomento quién los nombra**, y por lo tanto defiende los intereses de Fomento, RENFE y ADIF, todos ellos parte de la causa judicial y responsables de la seguridad ferroviaria, tal como dice la propia normativa española.

En su comparecencia usted manifestó que le **aconsejan que se debe cuidar** y que a estas edades uno *empieza a hacer historia más que futuro*. Resulta preocupante estas declaraciones cuando tenemos por delante el desafío de la Seguridad Ferroviaria en España y la oportunidad de reabrir la investigación del accidente ferroviario más grave de las últimas décadas.

Sr Montes, cuídese, pero por favor, usted y sus colegas dimitan y dejen que otras personas independientes y con más conocimientos se encarguen de investigar los accidentes para que así se ayude verdaderamente a mejorar la seguridad de los ciudadanos. Y para qué a aquellos que desgraciadamente sufrimos tan terrible accidente que dejó 81 muertos y más de 140 heridas, no se nos añada más sufrimiento y podamos conocer todas las causas del accidente.

Junta Directiva



**Asociación Plataforma Víctimas ALVIA 04155**  
**Queremos Verdad y Justicia**

