



## RESPUESTA DE LA CIAF A LA SOLICITUD DE LA PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155 DE 18/12/2020, EN CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA 474 DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL TSJM, CONFIRMADA POR LA SENTENCIA 1710/2023 LA SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPREMO

1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO .....	1
2. ANTECEDENTES DE LA SOLICITUD PRESENTADA A LA CIAF POR LA “PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155” .....	2
3. CONSIDERACIONES PREVIAS .....	4
3.1: SOBRE LA NATURALEZA Y FINALIDAD DE LAS INVESTIGACIONES DE LA CIAF .....	4
3.2: SOBRE LA VALIDEZ Y COMPETENCIA DE LA ACTUAL CIAF.....	5
3.3: SOBRE LOS MOTIVOS QUE PUDIERAN DAR LUGAR A UNA NUEVA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE UN ACCIDENTE POR PARTE DE LA CIAF.....	6
4. CONSIDERACIONES SOBRE LA SOLICITUD .....	6
4.1: SOBRE LA INVESTIGACIÓN OBJETO DE LA PETICIÓN.....	6
4.2: SOBRE LAS MANIFESTACIONES DE LA ERA CON RESPECTO A ESTA INVESTIGACIÓN (ERA/ADV/2015-6) .....	7
5. CONCLUSIONES .....	10

### 1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios ha sido informada, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de la sentencia 1710/2023 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, emitida el 18 de diciembre de 2023.

Esta sentencia se refiere a la solicitud presentada por la asociación “Plataforma Víctimas Alvia 04155” el 18 de diciembre de 2020, en la que se reclama a la CIAF que realice una nueva investigación sobre el accidente ferroviario sucedido el 24 de julio de 2013 en Santiago de Compostela. La sentencia del Tribunal Supremo ha confirmado la anterior sentencia 474 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid sobre la misma cuestión, que en el último párrafo de su Fundamento de Derecho Séptimo dictamina:

***“Todo lo expuesto determina la estimación parcial del presente recurso en el único sentido de retrotraer las actuaciones para que se remita a la CIAF, en su actual composición, la solicitud***



***presentada por la recurrente para que se admita, en su caso, tramite y decida la petición expresada conforme a Derecho”.***

El objeto del presente documento es dar respuesta a dicha solicitud, en cumplimiento de la sentencia del TSJM confirmada por el Tribunal Supremo.

## **2. ANTECEDENTES DE LA SOLICITUD PRESENTADA A LA CIAF POR LA “PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155”**

En octubre de 2018 se planteó al Pleno de la CIAF, desde diversas instancias, la posibilidad y pertinencia de una reapertura de la investigación del suceso de Santiago de Compostela. La cuestión fue tratada en la reunión del Pleno de la CIAF nº 122, el día 26 de octubre de 2018. Los entonces miembros de dicho Pleno (diferentes de aquéllos que lo habían integrado durante la redacción y aprobación del Informe original) consideraron que no existían en esos momentos nuevos datos ni información que justificasen una reapertura del citado Informe.

Con posterioridad a estas consultas, el 18 de diciembre de 2020 la asociación “Plataforma Víctimas Alvia 04155” (en lo sucesivo, la Plataforma) presentó un escrito ante el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que se planteaban dos solicitudes: en una primera, dirigida al Ministerio, se solicitaba el cese de la totalidad de miembros del Pleno de la CIAF y su substitución por otros miembros acordes a los criterios de independencia señalados por la propia asociación. La segunda petición, dirigida directamente a la CIAF, le solicitaba a ésta lo siguiente:

***“Que tenga por presentado este escrito y, en su virtud, dado el carácter grave del accidente ferroviario acaecido el 24 de junio [SIC] de 2013, se proceda, a través de una comisión ya imparcial así designada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a un equipo de investigación totalmente objetivo e independiente por ella nombrado, a la realización de una nueva investigación e informe final sobre lo acaecido en el siniestro, ateniéndose de forma rigurosa al procedimiento legalmente establecido para ello, en especial, respetando el trámite de audiencia a los interesados, los cánones de objetividad exigidos y subsanando, en cualquier caso, la totalidad de deficiencias puestas de manifiesto en el Documento de Asesoramiento ERA/ADV/2015-6”.***

La solicitud fue desestimada mediante resolución del Subsecretario del Ministerio de 17 de marzo de 2021. Esta resolución desestimaba la primera solicitud de cese y reemplazo de los miembros de la CIAF. La segunda petición fue desestimada por silencio administrativo, al entenderse que se dirigía a una “nueva” CIAF que sólo hubiese surgido de haber sido estimada la primera solicitud.

Ante esta desestimación, la Plataforma presentó un recurso contencioso administrativo (533/2021) ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el que se solicitaba, con respecto a la CIAF, lo siguiente:



***“Condene a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a que lleve a cabo la realización de una nueva investigación e informe final sobre el accidente ferroviario acaecido el 24 de junio [SIC] de 2013, del tren talgo nº 104155 de Renfe Alvia, ateniéndose de forma rigurosa al procedimiento legalmente establecido para ello, en especial, respetando el trámite de audiencia a los interesados, los cánones de objetividad e independencia exigidos y subsanando, en cualquier caso, la totalidad de deficiencias puestas de manifiesto en el Documento de Asesoramiento ERA/ADV/2015-6”.***

La Sección 6ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJM dictó la sentencia 474 el 26 de mayo de 2022, estimando en parte las pretensiones de la Plataforma, en los términos expuestos en su Fundamento de Derecho Séptimo, último párrafo:

***“Todo lo expuesto determina la estimación parcial del presente recurso en el único sentido de retrotraer las actuaciones para que se remita a la CIAF en su actual composición la solicitud presentada por la recurrente para que se admita, en su caso, tramite y decida la petición expresada conforme a Derecho”.***

La sentencia desestimaba la pretensión de la Plataforma de que se nombrase una nueva CIAF, y establecía que debía ser la CIAF en ejercicio en aquel momento (mayo de 2022) la que respondiese a la solicitud dirigida a ella en el escrito del 18 de diciembre de 2020.

La Plataforma recurrió esta sentencia en casación ante el Tribunal Supremo, solicitando que éste anulase la sentencia y estimase su recurso de manera plena, de modo que se obligase al Ministerio a destituir el Pleno de la CIAF y nombrar uno nuevo, y que se obligase a la CIAF a realizar una nueva investigación sobre el accidente de Santiago de Compostela del 24 de julio de 2013.

La Sección 3ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo emitió el 18 de diciembre de 2023 la sentencia 1710/2023, que desestima el recurso y confirma en todos sus puntos la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

En consecuencia, la sentencia del TSJM, confirmada por el Tribunal Supremo, establece que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, en su composición actual (ya diferente de la que recibió las solicitudes de la Plataforma y también de la que aprobó el informe inicial), debe tomar en consideración la petición formulada por la Plataforma ante el Ministerio, al amparo del derecho constitucional de petición. La CIAF deberá decidir, en uso de sus atribuciones, sobre la pertinencia de la petición (realizar una nueva investigación del accidente ferroviario acontecido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013). La sentencia no prejuzga el sentido de esta decisión.

Para dar respuesta a la sentencia y la petición de apertura de una nueva investigación, el Pleno de la CIAF se ha reunido en Sesión Extraordinaria celebrada el día 15 de febrero de 2024.



### 3. CONSIDERACIONES PREVIAS

#### 3.1: SOBRE LA NATURALEZA Y FINALIDAD DE LAS INVESTIGACIONES DE LA CIAF

Como consideración previa, antes de resolver la solicitud de la Plataforma, resulta pertinente recordar el objetivo y la naturaleza de las investigaciones técnicas encomendadas a la CIAF.

La CIAF y sus funciones están regulados por los artículos 71 a 75 de la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario*, y por el *Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios*. Estas normas estatales recogen la *Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria*.

Toda esta normativa establece que las investigaciones que la CIAF realiza tendrán como fin último contribuir a la mejora de la seguridad del transporte ferroviario, a través de la formulación de Recomendaciones de Seguridad, para así tratar de evitar que se repitan sucesos como los investigados<sup>1</sup>. Además, se excluye de forma expresa y taxativa que las investigaciones de la CIAF entren en el campo de la determinación de culpas o responsabilidades, cuestión que corresponde a los Tribunales de Justicia<sup>2</sup>. La sentencia del Tribunal Supremo 1710/2023 subraya esta cuestión en el último párrafo de su Fundamento de Derecho Tercero:

---

<sup>1</sup> *Ley 38/2015, artículo 71.2: La investigación técnica tiene por finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes [...].*

*RD 623/2014, artículo 4.4: La investigación tendrá como finalidad la determinación de las causas del accidente o incidente de que se trate y el esclarecimiento de las circunstancias en las que éste se produjo con el fin de incrementar la seguridad en el transporte ferroviario y favorecer la prevención de accidentes.*

*Directiva 2016/798, artículo 20.1: Los Estados miembros velarán por que el organismo de investigación a que se refiere el artículo 22 lleve a cabo una investigación cuando se produzca cualquier accidente grave en el sistema ferroviario de la Unión. El objetivo de la investigación será mejorar, en la medida de lo posible, la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes.*

<sup>2</sup> *Ley 38/2015, artículo 71.2: [...] En ningún caso se ocupará de determinar la culpa o la responsabilidad de los hechos investigados.*

*RD 623/2014, artículo 4.5: En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de la culpa o la responsabilidad del accidente o incidente y será independiente de cualquier investigación judicial.*

*RD 623/2014, artículo 15.1: [...] El informe técnico y sus recomendaciones no prejuzgarán en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial y no perseguirán la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.*

*Directiva 2016/798, artículo 20.4: La investigación no se ocupará en ningún caso de la determinación de la culpa o de la responsabilidad.*

*Directiva 2016/798, artículo 21.4: La investigación se efectuará de modo independiente respecto de cualquier investigación judicial*



*“En efecto, la función de la CIAF no es otra que el de «realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios» (art. 72.1 LSF), investigación técnica que «tiene por finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes» y «en ningún caso se ocupará de determinar la culpa o la responsabilidad de los hechos investigados» (art. 71.2 LSF). Dicha responsabilidad habrá de ser determinada, en su caso, por el proceso penal en curso, no por la Comisión de Investigación, de naturaleza puramente técnica. Esta circunstancia hace evidente la posición manifiestamente accesoria de los afectados y familiares de las víctimas en la labor de la Comisión, sin perjuicio de su derecho a estar informados y a tener ocasión de aportar sus observaciones y sugerencias”.*

### **3.2: SOBRE LA VALIDEZ Y COMPETENCIA DE LA ACTUAL CIAF**

Esta cuestión es uno de los puntos principales de la petición realizada por la Plataforma, que inicialmente solicitaba al Ministerio la destitución de la totalidad de los miembros del Pleno de la CIAF en ejercicio (a fecha de 18 de diciembre de 2020) y su reemplazo con otros miembros nombrados de acuerdo con los criterios que la Plataforma consideraba adecuados. La petición original de la Plataforma, así como el recurso contencioso administrativo ante el TSJM y el posterior recurso de casación ante el Tribunal Supremo, insistían especialmente en este aspecto, negando validez e independencia a los miembros de la CIAF.

No obstante, tanto la sentencia 474 del TSJM como la sentencia 1710/2023 del Tribunal Supremo han desestimado esta exigencia, dictaminando que la composición actual de la CIAF es totalmente válida, legítima y conforme a derecho, y que cumple con los requisitos legales en cuanto a su independencia, sin que exista ningún motivo que suscite sospecha ni justifique su sustitución. Así lo establece el Tribunal Supremo en el segundo párrafo del Fundamento de Derecho Cuarto de su sentencia:

*“Así pues, en respuesta a las cuestiones de interés casacional formuladas en el auto de admisión del recurso, cabe decir que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, su actual regulación y composición cumple con las exigencias de independencia, imparcialidad y objetividad requeridas por la Directiva 2016/798, del Parlamento y de la Comisión”.*

Todo esto ha sido abundantemente razonado y justificado tanto por el TSJM como por el Tribunal Supremo, por lo que la CIAF no tiene más que añadir al respecto.

Debe señalarse, no obstante, que desde la presentación de la petición de la Plataforma (en diciembre de 2020) la totalidad de los miembros del Pleno de la CIAF han sido renovados, por la expiración de los mandatos de sus miembros. Dichos nuevos miembros han sido nombrados con arreglo a la normativa vigente, avalada por la sentencia del Tribunal Supremo.



### **3.3: SOBRE LOS MOTIVOS QUE PUDIERAN DAR LUGAR A UNA NUEVA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE UN ACCIDENTE POR PARTE DE LA CIAF**

Como se ha indicado en el apartado 3.1, el objetivo último de las investigaciones que lleva a cabo la CIAF es el de mejorar la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes (Directiva 2016/798 artículo 20.1, RD 623/2014 artículo 4.4). Esto se consigue mediante la averiguación objetiva de las causas concurrentes, fallos u omisiones que los han generado, estableciendo la secuencia de las mismas y sus posibles interrelaciones, extrayendo enseñanzas de los accidentes investigados y formulando Recomendaciones de Seguridad, proponiendo en ellas medidas preventivas y/o correctoras para la evitación de dichas causas. En ese sentido, el artículo 20.3 de la Directiva 2016/798 afirma:

*“El alcance y el procedimiento de las investigaciones los determinará el organismo de investigación, teniendo en cuenta los artículos 21 y 23 y en función de las conclusiones que prevea extraer del accidente o incidente al efecto de la mejora de la seguridad”.*

Considerando esto, al no haber aparecido nuevas pruebas o aspectos no identificados, de los que se pudieran extraer nuevas enseñanzas y nuevas Recomendaciones para la mejora de la Seguridad del Sistema Ferroviario, la realización de una nueva investigación sobre un suceso ya investigado carece de fundamento.

Consecuentemente, la reapertura de una investigación técnica por parte de la CIAF no se justificaría si no estuviera orientada a los objetivos antes citados.

## **4. CONSIDERACIONES SOBRE LA SOLICITUD**

### **4.1: SOBRE LA INVESTIGACIÓN OBJETO DE LA PETICIÓN**

El accidente al que hace referencia la petición de la Plataforma es el descarrilamiento del tren Alvia 04115 ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013.

Este accidente fue investigado por la CIAF, con número de expediente 54/2013, y su Informe final de investigación fue publicado el 20 de mayo de 2014. En cumplimiento de los objetivos de la investigación técnica (mencionados en el apartado 3.1 y reiterados en el apartado 3.3 del presente escrito), dicho Informe estableció un total de nueve recomendaciones de seguridad para evitar que sucesos similares se pudiesen repetir. Posteriormente, ninguna de las nueve Recomendaciones citadas ha sido objetada ni se han identificado otras nuevas Recomendaciones que se pudieran sugerir como complementarias a las anteriores.

Esas Recomendaciones de la CIAF se han ido poniendo en práctica a lo largo de los años transcurridos, de modo que a día de hoy todas ellas han sido ya aplicadas y cumplidas, según el criterio de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. En consecuencia, la CIAF cumplió con sus funciones y objetivos, de acuerdo con lo que establecen las normas aplicables (véase el apartado



3.1): se realizó y publicó una investigación sobre el accidente y se formularon Recomendaciones de Seguridad dirigidas a la mejora de la Seguridad del Sistema Ferroviario.

La aplicación de estas Recomendaciones, al igual que la aplicación de todas y cada una de las aquellas que establece la CIAF, tienen como único objetivo la mejora la seguridad en el ferrocarril.

#### **4.2: SOBRE LAS MANIFESTACIONES DE LA ERA CON RESPECTO A ESTA INVESTIGACIÓN (ERA/ADV/2015-6)**

El Informe de investigación 54/2013, sobre el accidente del 24 de julio de 2013, fue remitido a la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) tras su publicación en mayo de 2014.

La ERA tuvo ocasión de analizarlo y evaluarlo en su momento, sin presentar ninguna objeción.

No obstante, un año y medio más tarde (30 de noviembre de 2015) la Comisión Europea, tras una reunión con la Plataforma, solicitó por carta a la ERA que realizase un nuevo análisis del informe de la CIAF, pidiendo de una manera expresa que se resaltasen sus “puntos débiles”<sup>3</sup>.

Este informe de la ERA, denominado como “Advice” (ERA/ADV/2015-6), fue publicado el 4 de julio de 2016, dos años después de la publicación del informe. En relación con las conclusiones de este “Advice” deben hacerse las siguientes consideraciones:

- En primer lugar, este documento declara, ya desde su primera página, que no es legalmente vinculante (“*The present document is a non-legally binding advice of the European Railway Agency*”) y que solo los tribunales europeos podrían tener esa capacidad (“*Furthermore, a binding interpretation of the EU law is the sole competence of the Court of Justice of the European Union*”), así como que no expresa el punto de vista de ninguna otra institución más allá de la propia ERA. El propio nombre de “Advice” (“consejo”) indica que no es de ningún modo un dictamen o evaluación que pueda dar o quitar validez a un informe de investigación aprobado, sino una *opinión* de la Agencia Ferroviaria Europea.
- El “Advice” de la ERA insiste (página 2) en que el objetivo de la investigación es “aprender lecciones” para la mejora de la seguridad del sistema ferroviario y la prevención de accidentes similares, a partir del esclarecimiento de las circunstancias de ese accidente. En este sentido, en ningún momento se pone en cuestión la validez de las recomendaciones del informe de la CIAF, ni se invalidan sus conclusiones. Lo que cuestiona a este respecto es que, en opinión de la ERA, el informe no describe de manera

---

<sup>3</sup> “*In addition to the request for technical advice concerning the independence of the investigating body in Spain, dated 26 October 2015 (Ref. Ares(2015)4585609), the Commission, on 30th November 2015, requested the Agency to highlight the weaknesses, if any, of the final investigation report of the Santiago de Compostela accident and advice and to what extent this illustrates the lack of independence of the investigating body in Spain*” (Advice ERA/ADV/2015-6, apartado 1: Executive summary).



explícita la relación entre análisis del suceso, conclusiones y recomendaciones, pero no se plantean objeciones a las recomendaciones, que son el “producto” final de la investigación. En resumen, estas críticas de la ERA se dirigen a una cuestión formal, no de contenido.

- Por otra parte, el “Advice” plantea algunos aspectos en los que, a juicio de sus autores, se deberían haber investigado más en detalle, pero tampoco afirma que esto invalide el Informe. Como con cualquier otro informe de cualquier otro organismo, siempre existen posibilidades de mejora y perfeccionamiento, pero ello tampoco implica que lo realizado no sea válido o no haya cumplido con sus objetivos.
- El “Advice” también afirma que la investigación se había centrado en la causa directa, supuestamente sin profundizar en las causas raíz o profundas del suceso. Con relación a este tema, la CIAF ya aclaró en su momento a la ERA que las causas raíz o profundas sí habían sido abordadas y consideradas en el Informe, y la prueba de ello son las nueve Recomendaciones de Seguridad emitidas, que hacen referencia, precisamente, a elementos sistémicos más allá de la causa directa. Que esas causas profundas no hayan sido listadas formalmente bajo un epígrafe con el título expreso de “Causas profundas” no implica que no hayan sido tenidas en cuenta, y de hecho se encuentran contenidas de manera implícita en el ya citado Informe. La afirmación de que no se investigaron las causas profundas también se fundamenta únicamente de una cuestión formal y nominalista.
- Las conclusiones finales del “Advice” se centran en señalar una presunta falta de independencia del equipo investigador, al haber asistido en sus trabajos personal con experiencia técnica profesional en las compañías implicadas en el accidente. A este respecto la CIAF también respondió en su momento a la ERA, aclarando que esa supuesta “participación” se limitó a suministrar la información que la CIAF solicitaba y a elaborar (y posteriormente trasladar a la CIAF) sus propios informes internos, tal como establece la normativa reguladora. Otro aspecto señalado por el “Advice” fue el apoyo prestado por la empresa Ineco a la CIAF, ante lo que la CIAF también aclaró que las funciones de Ineco se limitaban a prestar soporte a las tareas técnicas y administrativas que le asignase la CIAF.

En ningún caso ni los representantes de las compañías ni Ineco tuvieron participación alguna ni en la toma de decisiones respecto a la investigación, ni en el análisis del suceso, ni en la redacción del Informe, ni en su discusión, ni en la elaboración de las conclusiones y recomendaciones: todas estas tareas fueron realizadas exclusivamente por los funcionarios y miembros del Pleno de la CIAF.

Aunque todo esto se explicó a la ERA tras la publicación del “Advice”, ésta no ha dado respuesta negativa ni de objeción.





- Hay que constatar que las conclusiones del “Advice” de la ERA tampoco niegan terminantemente que la CIAF actuase de manera independiente. Por el contrario, el lenguaje empleado es ambiguo: a su juicio la composición del equipo investigador “no aseguraba” (“*did not ensure*”) la independencia de la investigación, pero eso no implicaba que no fuese independiente. Sobre la colaboración de Ineco se afirma que “debilita la independencia” (“*weakens the independence*”), pero no que la anule ni la elimine. De hecho, no se explica por qué, ni en qué medida ni de qué modo la “debilita”. De todo esto se deduce que el problema para la ERA no era una presunta falta constatada de independencia, sino de una presunta falta de *apariencia de independencia*: en ningún momento se plantea ningún indicio de que, efectivamente, la investigación no se hubiese realizado con independencia.

Como se ha dicho, esas dudas sobre la independencia de la investigación ya fueron aclaradas en su momento a la ERA (ver punto anterior), sin que se recibiese respuesta en contrario.

- La cuarta y última conclusión del “Advice”, en la que se basa la Plataforma para reclamar una nueva investigación, se sustenta *únicamente* en esas dudas planteadas por la ERA sobre la independencia de la investigación, no sobre el contenido o validez del trabajo de investigación realizado y los resultados (recomendaciones) obtenidos: “*The Investigation body did not meet the requirements of Independence set out in the Railway Safety Directive (article 21) and therefore the obligation to investigate accidents (Article 19) has not been properly fulfilled*” (la Directiva referida es la 49/2004, anterior a la actualmente vigente). Como se ha explicado en el punto anterior, la presunta falta de independencia percibida por la ERA tiene más que ver con apariencias formales que con hechos y ya ha sido explicada. Que esa apariencia de independencia sea tan decisiva como para tener que iniciar una investigación de nuevo únicamente se apoya en una opinión que da la ERA (el propio “Advice” insiste en que no es más que una opinión), pero esta opinión difícilmente concuerda con el hecho de que la misma ERA no haya planteado objeciones al contenido de las conclusiones y las recomendaciones emitidas.
- En cualquier caso, debe recordarse que, precisamente por la condición de independencia de la CIAF, la ERA tampoco puede imponerle decisiones<sup>4</sup>, y así lo recoge

---

<sup>4</sup> **Directiva 2016/798, artículo 21.1:** [El organismo de investigación] Será asimismo funcionalmente independiente de la autoridad nacional de seguridad, de la Agencia [ERA] y de cualquier regulador de los ferrocarriles.

**RD 623/2014, artículo 6:** En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros del Pleno [de la CIAF] podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.

**Ley 38/2015, artículo 72.3:** En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros del Pleno de la Comisión podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.



la propia sentencia 474 del TSJM (Fundamento de Derecho Sexto, párrafo 2º), confirmada por el Tribunal Supremo:

**“Asimismo es lo cierto que las instituciones comunitarias, cual se recoge en el expediente, no pueden tampoco obligar a un Estado miembro a llevar a cabo una investigación de un determinado accidente ferroviario, lo que es competencia de los Estados miembros”.**

En consecuencia, la eventual decisión de reabrir una investigación corresponde exclusivamente a la CIAF, y ni la ERA ni su “Advice” tienen capacidad para condicionar o dirigir esa decisión.

## 5. CONCLUSIONES

Una vez confirmada por la sentencia 1710/2023 del Tribunal Supremo la sentencia 474 del TSJM, ambos tribunales han dictaminado que la CIAF, en su composición actual (ya diferente de la de 2020 y de la de 2014) deberá decidir sobre la pertinencia de realizar una nueva investigación sobre el accidente ferroviario del 24 de julio de 2013:

***“Todo lo expuesto determina la estimación parcial del presente recurso en el único sentido de retrotraer las actuaciones para que se remita a la CIAF en su actual composición la solicitud presentada por la recurrente para que se admita, en su caso, tramite y decida la petición expresada conforme a Derecho”.***

En cumplimiento de esta sentencia, considerada la solicitud que la asociación “Plataforma Víctimas Alvia 04155” presentó el 18 de diciembre de 2020, una vez revisadas las circunstancias del caso y teniendo en cuenta las consideraciones de los apartados anteriores, la CIAF, en su Pleno Extraordinario 180.1 de fecha 15 de febrero de 2024, ha concluido lo siguiente:

- 1º. El Informe de investigación correspondiente a este accidente (54/2013) fue concluido y publicado en mayo de 2014. Este Informe formuló nueve Recomendaciones de Seguridad dirigidas a la mejora de la Seguridad del Sistema Ferroviario. A fecha de hoy (más de nueve años después) todas ellas han sido ya aplicadas y cumplidas.
- 2º. En lo tocante a la ERA, las Recomendaciones emanadas de ese Informe de la CIAF nunca han sido cuestionadas. La ERA sí ha realizado críticas, en forma de opinión no vinculante, sobre aspectos de naturaleza formal (presunta falta de apariencia de independencia) que ya fueron aclarados por la CIAF en su momento, y ha sugerido aspectos de posible mejora de la estructura expositiva del Informe (ver apartado 4.2). No obstante, ninguna de esas opiniones invalida la investigación realizada.
- 3º. Los objetivos que persigue la investigación técnica de la CIAF, tanto desde el punto de las Directivas europeas como de la Legislación española, se pueden considerar adecuada y razonablemente cumplidos. De igual modo, las Recomendaciones establecidas han



evidenciado pertinencia y eficacia en la prevención de sucesos equivalentes, conforme a lo pretendido en el Informe oficial de la CIAF.

- 4º. En los últimos años el Sector ferroviario ha continuado mejorando la seguridad y eficiencia del transporte por ferrocarril, tanto en aspectos técnicos como normativos y procedimentales, a lo cual ha contribuido la actividad de la CIAF. Una década de evolución del Sector ha dejado muy atrás las circunstancias del entorno, sistemas técnicos de control aplicados y normas vigentes en el accidente de 2013, por lo que la repetición de la investigación técnica sobre aquel suceso no conduciría a nuevas conclusiones ni a recomendaciones que no hubiesen sido ya implantadas. Consecuentemente, una nueva investigación por parte de la CIAF, en estas circunstancias, no conseguiría el objetivo de aportar mejoras a la seguridad del transporte ferroviario, que es su misión y razón de ser.
- 5º. No se ha detectado tampoco ninguna nueva información que pueda ser técnicamente relevante sobre el suceso, y que pudiese alterar los resultados de la investigación original o dar lugar a Recomendaciones de Seguridad diferentes. En todo caso, presuntamente se podrían evaluar cuestiones relacionadas con las cadenas de responsabilidad por los hechos sucedidos, pero (tal y como se ha explicado en el apartado 3.1) eso es algo que está expresamente fuera de las atribuciones de la CIAF, tal como establece la legislación y como ha subrayado la sentencia 1710/2023 del Tribunal Supremo. Se trataría, entonces, de cuestiones reservadas a la Administración de Justicia sobre las que la CIAF debe, por su naturaleza y por Ley, mantenerse estrictamente al margen.

Por lo tanto, la CIAF resuelve, vistas las circunstancias y en ejercicio de las funciones y obligaciones que tiene atribuidas, que no procede la realización de una nueva investigación técnica del accidente de 24 de julio de 2013.

Madrid, 15 de febrero de 2024

EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Ignacio Barrón de Angoit

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Adolfo Vázquez Fernández

