



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**  
**COMISIONES**

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 402

Pág. 1

## FOMENTO

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE**

**Sesión núm. 23**

**celebrada el miércoles 18 de septiembre de 2013**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Elección de vacantes. Mesa Comisión:**

— Elección de la Vicepresidencia primera de la Comisión. (Número de expediente 041/000016) ..... 2

**Pregunta con respuesta escrita que pasa a tramitarse como pregunta con respuesta oral en Comisión a los efectos del artículo 190.2:**

— De doña Patricia Blanquer Alcaraz y don Joaquín Francisco Puig Ferrer, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre plan de inversiones previsto para la línea férrea Alcoi-Xàtiva (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/013901). (Número de expediente 181/001018) ..... 2

**Debate y votación de solicitudes de creación de subcomisiones:**

— Sobre seguridad ferroviaria y planes de emergencia ante eventuales accidentes. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 158/000034) ..... 5

— Para el estudio y análisis del accidente ferroviario ocurrido el 24 de julio de 2013 en Santiago de Compostela, así como para la propuesta de medidas para la mejora de la seguridad ferroviaria. A petición del Grupo Parlamentario Socialista 158/000036) ..... 5

— De estudios y análisis del sistema ferroviario español. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 158/000038) ..... 5

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

### ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

#### — ELECCIÓN DE LA VICEPRESIDENCIA PRIMERA DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 041/000016).

El señor **PRESIDENTE**: Abrimos la sesión con el primer punto previsto en nuestro orden del día, que tiene por objeto cubrir la vacante de la persona que ostentó hasta hace muy poco la Vicepresidencia primera de la Comisión de Fomento, doña Carme Chacón, diputada que ha dejado la Cámara pero no nuestro recuerdo. Le agradecemos los servicios que ha prestado y ahora nos toca proceder al relevo. El Grupo Parlamentario Socialista ha propuesto como candidato a la Vicepresidencia primera de esta Comisión al veterano diputado don Román Ruiz Llamas. El Reglamento manda que o bien sometemos a elección de todos ustedes esta propuesta o, si no hay ningún grupo que se oponga, aprobamos su nombramiento por asentimiento. (**Asentimiento**). Pues enhorabuena don Román. (**Aplausos**).

#### CONTESTACIÓN A LA PREGUNTA CON RESPUESTA ESCRITA QUE PASA A TRAMITARSE COMO PREGUNTA CON RESPUESTA ORAL EN COMISIÓN A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 190.2:

#### — DE DOÑA PATRICIA BLANQUER ALCARAZ Y DON JOAQUÍN FRANCISCO PUIG FERRER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE: PLAN DE INVERSIONES PREVISTO PARA LA LÍNEA FÉRREA ALCOI-XÁTIVA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/013901). (Número de expediente 181/001018).

El señor **PRESIDENTE**: El segundo punto del orden del día consiste en la tramitación de una pregunta para respuesta oral que procede de una respuesta escrita y que ha sido incluida en el orden del día a los efectos de cumplir con lo que prevé nuestro Reglamento, artículo 190.2. Para contestarla nos acompaña el subsecretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González, que responderá en conjunto —pregunta y respuesta— en diez minutos. Formula la pregunta la diputada doña Patricia Blanquer Alcaraz.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: El próximo lunes, 23 de septiembre, hará ciento diez años de la llegada del primer tren a Alcoi. En 1904 la Compañía del Norte, empresa adjudicataria de la concesión, iniciaba los viajes regulares en la línea cubriendo el trayecto Alcoi-Valencia en dos horas y treinta minutos. Hoy, un siglo después, la duración de este trayecto todavía alcanza las dos horas y quince minutos.

En las últimas décadas varios han sido los acuerdos entre las administraciones central y autonómica para llevar a cabo la modernización de esta línea. En 2009 se firmó un protocolo de actuación y en abril de 2010 el Gobierno de España y la Generalitat Valenciana se comprometían a realizar una inversión en esta línea con un coste aproximado de 69,8 millones de euros, 30 millones de euros la Generalitat y 39,8 millones de euros el Ministerio de Fomento, dentro del Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020; un acuerdo que sellaba un compromiso entre las dos administraciones. Con posterioridad ha habido cambio de Gobierno y de momento no existe compromiso expreso por parte de ustedes para llevar a cabo inversiones en esta línea. Llevan gobernando casi dos años y es un tiempo más que suficiente para conocer las actuaciones que quieren llevar a cabo a través del Ministerio de Fomento. De momento lo que conocemos es que durante el año 2012 no se ha realizado inversión alguna en esta vía por parte del ministerio, según nos contestan ustedes vía respuesta parlamentaria. En el Plan de Infraestructuras 2012-2024 tampoco queda reflejada ninguna intervención en esta línea, considerada en el mismo como tramo de débil tráfico. Y el pasado mes de diciembre el Consejo de Ministros aprobó un Plan de racionalización de servicios ferroviarios en el que se incluía esta línea como obligación de servicio público, pero sujeta a revisión cada seis meses. En lo que llevamos de año tampoco conocemos gestión alguna por parte de ustedes para ejecutar su modernización. Igualmente, en respuesta a una pregunta escrita que formulamos nos dicen que no existe dotación alguna para el trayecto de la línea Xátiva-Alcoi en los presupuestos de 2013.

Estamos tratando una reivindicación histórica de los ciudadanos de las comarcas de L'Alcoyà, el Comtat y la Vall d'Albaida, y cada vez es más necesario invertir y gestionar en esta línea para asegurar la prestación de servicios con mejores niveles de calidad. Se hace patente semana a semana cuando

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 3

jóvenes universitarios, la plataforma ciudadana Salvem el Tren y usuarios potenciales de este servicio, muestran públicamente sus quejas por no adecuar la oferta ferroviaria a las necesidades de los ciudadanos. Los socialistas, y especialmente los socialistas valencianos, apostamos por actuar en esta línea, procediendo a su electrificación y conexión al corredor mediterráneo, estudiando su adaptación al ancho internacional. Creemos necesaria una inversión de futuro que incremente el potencial de la misma, apostando por un medio de transporte sostenible y eficiente; una inversión que dé respuesta a las necesidades actuales y futuras de la zona. Existen razones económicas, sociales, medioambientales y de vertebración del territorio que la justifican. Todo esto ha motivado que preguntáramos al Gobierno. Espero que ahora compartan estas actuaciones y nos contesten de manera propositiva. ¿Cuál va a ser el plan de actuación de este Gobierno para la línea Alcoi-Xàtiva? Es decir, ¿cuándo va a aprobarse y licitarse el proyecto constructivo? ¿Qué inversiones o acciones van a llevarse a cabo, con qué presupuesto y en qué fecha tienen previsto llevarlas a cabo?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder don Manuel Niño.

El señor **SUBSECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, señora Blanquer y señor Puig, que han presentado esta pregunta oral.

Como bien ha dicho, el 19 de julio de 2009 se firmó un protocolo de colaboración para promover el acondicionamiento y la posterior transferencia a la Generalitat Valenciana de la línea de ferrocarril Xàtiva-Alcoi, que actualmente forma parte, como bien sabe su señoría, de la red ferroviaria de titularidad estatal. Dicho protocolo preveía las actuaciones en la infraestructura en dos partes. Por un lado, el Ministerio de Fomento se comprometía a realizar el acondicionamiento de la línea entre el punto kilométrico 0 y el 8 en uno de los tramos y, por otra parte, entre el punto kilométrico 23,5 y el final de la línea, que está situado en el kilómetro 63,7, mientras que la Generalitat Valenciana era la encargada de realizar las actuaciones en el tramo central, es decir, entre el punto kilométrico 8 y el punto kilométrico 23,5.

Respecto al proyecto constructivo de estas actuaciones correspondientes al Ministerio de Fomento, quiero indicarle que efectivamente nos hemos encontrado con un proyecto en redacción pero que estamos revisando porque queremos adecuarlo a las circunstancias de la infraestructura. Han transcurrido más de dos años de la primera redacción del documento y lo estamos revisando. El importe total —teniendo en cuenta que en este periodo de tiempo el IVA ha sufrido un incremento al 21 %— ha pasado de los 39,8 millones de euros, a los que se refería su señoría, a 40,8 millones de euros. Por su parte, la inversión prevista de la Generalitat Valenciana era de 30 millones de euros. Quiero indicarle que en el protocolo que se había suscrito se establecía la existencia de una comisión de seguimiento, comisión que tan solo se había reunido el 18 de noviembre de 2009. Pretendemos convocar próximamente una reunión de esta comisión de seguimiento para ver el estado en que se encuentran los proyectos, tanto del Ministerio de Fomento como de la Generalitat Valenciana. A este respecto quiero indicarle que la Generalitat Valenciana, como conoce su señoría, en mayo de 2011 inició las obras de la nueva estación de Albaida con un presupuesto de 1,3 millones de euros. En la actualidad se encuentra en obras y, según la información que nos transmite la Generalitat Valenciana, se finalizarán dentro de este año. Creo que es una actuación importante en este itinerario.

Esta es la situación del proyecto y de las actuaciones que estamos llevando a cabo por el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.  
Señora diputada.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: Me llama poderosamente la atención que esta comisión de seguimiento no se haya reunido en este tiempo, sobre todo cuando hay documentos en los que en estos momentos se está trabajando, como he dicho anteriormente, porque esta línea es objeto de obligación de servicio público y está sujeta a revisión cada seis meses. Considero importantísimo que se adopten las inversiones necesarias para mejorar la calidad, el tiempo y las frecuencias de los servicios de dichas líneas, tanto en la infraestructura ferroviaria como en los vehículos que prestan el servicio. Por ello, espero que mi intervención en esta Comisión sirva para que en los próximos presupuestos podamos tener una partida concreta para llevar a cabo estas actuaciones. Espero que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 4

en su próxima intervención así se comprometa con los ciudadanos de estas comarcas que tanto lo están deseando y reivindicando.

Me gustaría hacer propia una frase que están señalando las plataformas ciudadanas y que me parece que es muy significativa: Pensamos que es necesario que invirtamos en un tren para tener un tren en condiciones y así poder tener y disfrutar una línea con futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Señor presidente, señorías, ante todo quiero insistir y recalcar la prioridad del Gobierno en la prestación de los servicios en esta línea ferroviaria que sirve de comunicación en las comarcas por las que discurre esta línea, entre Xátiva i Alcoi. La intención de este protocolo es realizar la transferencia de la línea a la Generalitat Valenciana entendiendo que se trata de una línea que tiene un interés intracomunitario, como así se reflejó en su momento en el protocolo firmado entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat.

Quiero indicarle un hecho que su señoría conoce y es que en el año 2010 hubo un importante reajuste presupuestario en el Ministerio de Fomento y supongo que en ese momento tuvo una importancia decisiva de cara a la posible licitación y ejecución de las obras en este itinerario. En definitiva, ello es lo que ha impedido algo que indicaba el punto 5 del protocolo, que era la suscripción de los correspondientes convenios. Es decir, el protocolo, como conoce, era una declaración de intenciones que se debería plasmar ya en un convenio que pudiera determinar concretamente las inversiones a llevar a cabo, y es algo que queda todavía pendiente.

Como también conoce, porque así ha sido anunciado de forma reiterada en sede parlamentaria por la ministra y los diferentes altos cargos que hemos ido compareciendo, en el ministerio estamos priorizando las actuaciones y nuestra prioridad es poner en valor aquellas inversiones que tienen un avanzado estado de ejecución. Esto queda reflejado en el Pitvi, el plan que tuvo ocasión de presentar la ministra el pasado año, donde estamos priorizando las inversiones en función de la rentabilidad económica y social, el grado de ejecución en que se encuentra, la mejora de la funcionalidad en la red y la posibilidad de recepción de fondos europeos. Por lo que se refiere a la línea Xátiva-Alcoi, sí figura en el Pitvi, porque el Pitvi habla de un plan global de cercanías y esta actuación está incluida en el plan de cercanías que vamos a desarrollar en la Comunidad Valenciana y del que existe un antecedente, como conoce su señoría, que se había redactado en la legislatura anterior.

Volviendo a la prioridad de las actuaciones, quiero poner en valor determinadas actuaciones en la Comunidad Valenciana: por una parte, la llegada del AVE a Alicante y, por otra parte, nuestras actuaciones en la implantación del ancho estándar en el corredor del mediterráneo. Por lo que se refiere a las inversiones, ahora mismo estamos en la preparación y elaboración del proyecto de presupuestos, y desde el Ministerio de Fomento estamos analizando qué inversiones podemos financiar de acuerdo con las actuaciones y con los recursos de que disponemos, porque tenemos que asegurar la financiación de las actuaciones y no queremos llevar a cabo actuaciones que luego tengamos que reprogramar. En definitiva, como he indicado en mi primera intervención, nuestra prioridad es revisar, actualizar y acabar de redactar el proyecto constructivo para lo cual, como he dicho anteriormente, reuniremos en un plazo lo más breve posible a la comisión de seguimiento.

Finalmente, quería remitirme a un hecho que su señoría ha mencionado y que considero muy relevante, y es el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 28 de diciembre que declaró la línea Valencia-Xátiva-Alcoi como obligación de servicio público, lo que implica la continuidad del servicio y la financiación del déficit para la prestación de este servicio que se genere por parte de Renfe y que se va a subvencionar por la Administración General del Estado. Creo que es la prueba definitiva del interés del ministerio, y en definitiva del Gobierno, por la continuidad de esta línea y actuaremos, como he dicho anteriormente, dentro de las disponibilidades presupuestarias que podamos tener en el próximo presupuesto y los siguientes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor subsecretario general; muchas gracias, señora diputada.

Despedimos al señor Niño y continuamos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 5

### DEBATE Y VOTACIÓN DE SOLICITUDES DE CREACIÓN DE SUBCOMISIONES:

- **SOBRE SEGURIDAD FERROVIARIA Y PLANES DE EMERGENCIA ANTE EVENTUALES ACCIDENTES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 158/000034).**
- **PARA EL ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EL 24 DE JULIO DE 2013 EN SANTIAGO DE COMPOSTELA, ASÍ COMO PARA LA PROPUESTA DE MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA. A PETICIÓN DE GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 158/000036).**
- **DE ESTUDIOS Y ANÁLISIS DEL SISTEMA FERROVIARIO ESPAÑOL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 158/000038).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día. Como saben, tenemos que debatir las tres propuestas de creación de una subcomisión en el seno de esta Comisión de Fomento: una del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural, otra del Grupo Parlamentario Socialista y otra del Grupo Parlamentario Popular. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra).**

Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Perdón, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Popular ha propuesto una transaccional a todos los grupos proponentes. No sé la opinión que les merecerá. No obstante, quisiera señalar que como creo que en esta transaccional se contienen cuestiones planteadas por los tres proponentes, en cualquier caso nosotros nos autoenmendaríamos en el sentido de la transacción que hemos propuesto, si no se opone nadie. Si se opusiera, lógicamente mantendríamos nuestro texto.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir conjuntamente las tres iniciativas presentadas. Las intervenciones se harán de menor a mayor. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Nuestra postura inicial, como todos los diputados y diputadas saben, era la creación —evidentemente, no se llegó a debatir aquí, en la Comisión de Fomento, pero sí en la Mesa del Congreso— de una comisión de investigación. Puesto que eso fue rechazado en dos ocasiones sucesivas, ante estas tres propuestas entiendo que el debate es conjunto y la votación, si no se llega a la transacción, será separada, pero en todo caso nosotros nos vamos a pronunciar en el sentido que lo hicimos el último día en la Comisión. Nos parece que nunca se hubiera propuesto la creación de esta subcomisión si no hubiera sucedido lo que ocurrió el 24 de julio en Santiago de Compostela. Nos parece que hay propuestas —en concreto la del Grupo Popular—, la inicial e incluso la transaccional, que se quedan bastante cortas y muy lejos de lo que entendemos que tiene que ser objeto de estudio en esta Comisión. Evidentemente, nosotros no nos oponemos a que estudiemos en una subcomisión en general las estructuras ferroviarias, etcétera, pero lo que nos falta desde luego es centrarnos en el accidente de Santiago y sobre todo en el tema de la seguridad, y especialmente en la seguridad de las infraestructuras ferroviarias gallegas, que fue en este caso, y por desgracia, donde se produjo este accidente.

De las tres propuestas presentadas ninguna completa lo que nos hubiese gustado, pero la propuesta del Grupo Popular que por lo menos en su texto inicial parece que quedaba un poco más abierta —y me permito, señor presidente, opinar ahora sobre la transaccional—, incluso lo está limitando a determinados temas que, insisto, desde nuestro punto de vista debieran ser más amplios y centrados tanto en el estudio donde se produjo el accidente como en las causas del mismo, para extraer las conclusiones —ya sabemos que no se podría concluir con responsabilidades políticas en esta subcomisión de estudio— en aquel territorio y en aquel caso concreto que fuesen necesarias. En principio, apoyaríamos la propuesta —si se votan por separado— del PSOE y la propuesta, que suscribimos, de Izquierda Unida, pero no podríamos apoyar la del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada Ascensión de las Heras Ladera.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 6

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Queremos dejar bien claro que el motivo por el que presentamos la petición de creación de esta subcomisión es porque creemos que las víctimas y la ciudadanía tienen derecho a saber toda la verdad respecto al grave siniestro ocurrido en Angrois, así como que desde los poderes públicos tenemos la obligación de cumplir con el mandato constitucional de proteger la vida y los bienes de los ciudadanos con plenas garantías y transparencia a través de los cauces democráticos y representativos de los que nos hemos dotado. Por tanto, creemos que hay que tomar todas las medidas que sean necesarias en este caso respecto al funcionamiento de las infraestructuras ferroviarias, tanto en Galicia como en el conjunto del Estado.

Es necesario —y por eso hemos planteado la necesidad de crear esta subcomisión— profundizar e intentar esclarecer las causas de la tragedia de Santiago y aportar soluciones de mejora para impedir que un siniestro como este vuelva a producirse —esto ya lo hemos dicho pero hay que volver a decirlo—, y para ello necesitaremos que los miembros de esa subcomisión podamos recabar toda la información, que es verdad que en la transaccional que presenta el Grupo Parlamentario Popular, a la que ahora me referiré, lo ha recogido. Pero también es necesario que hagamos una revisión de la legislación existente, tanto en España como a nivel internacional, para ver cómo está funcionando para poder mejorarlo. Entendemos que son inexplicables cosas como que en el artículo 109 del Real Decreto 2004, de 30 de diciembre, donde se aprueba el reglamento del sector ferroviario, plantee una orden del Ministerio de Fomento: que aprobará en el plazo de un año de entrada en vigor de ese reglamento, el reglamento general de circulación. Este mandato se volvió a producir en la disposición transitoria cuarta del Real Decreto 810/2007, en los mismos términos y en los mismos plazos que en el primero. Además, en el Real Decreto 810/2011, del reglamento sobre seguridad en la circulación de la red ferroviaria —esto es importante— de interés general, en su disposición adicional segunda preveía que el Ministerio de Fomento aprobara el catálogo oficial de señales de circulación ferroviaria.

Esto es un ejemplo, porque han pasado nueve años y no se ha hecho absolutamente nada de esto. Es necesario que profundicemos, estudiemos y analicemos por qué no se ha hecho y desde luego pongamos todas las medidas para los cambios normativos necesarios en la seguridad. Es necesario el estudio y la revisión de las vías y los trazados y de la propia configuración y construcción de los trenes; ver cuál es el estado de la construcción de esos trenes y cuál es el mantenimiento de las vías, de los trazados, el estudio del tráfico o la formación y las condiciones laborales en las que están los trabajadores en el servicio. Nada de esto se especifica, pero nosotros sí lo hemos hecho constar en la exposición de motivos.

Creemos que hay que hacer un análisis de los actuales protocolos de emergencia para llevar a cabo su mejora. Esto no está contemplado ni en la propuesta inicial ni en la transaccional que presenta el Grupo Parlamentario Popular, porque solamente se limita —y esto es lo que ya de inicio habíamos visto en la primera propuesta— a la realización de un informe sobre la situación de las infraestructuras ferroviarias y las propuestas de mejora. Obvia la seguridad y la necesidad de estudiar, porque no lo menciona en ningún caso en la propuesta inicial, como decía el señor Ayala, no así en la transaccional que nos ha planteado, a la que ahora me referiré. Digo que en principio no menciona ni la seguridad ni la necesidad de estudiar cómo están funcionando los planes de emergencia en este caso. Creemos que la propuesta del Grupo Popular, de inicio, queda bastante edulcorada con lo que debía ser el compromiso de transparencia, de estudio, de profundizar exactamente en lo que ha podido suceder o qué ha sucedido en el accidente de Angrois. Es cierto que en los objetivos de la propuesta —que no está en la nuestra pero sí en la del Grupo Parlamentario Socialista— había un objetivo que era el estudio y análisis del accidente de Santiago y medidas de mejora para el transporte ferroviario en general.

Respecto a la composición que plantea la propuesta de subcomisión del Grupo Popular, tenemos que decir que en esta transaccional se enmienda para empeorarla; la empeora respecto a la planteada inicialmente, con la que nosotros podríamos estar de acuerdo, porque plantea que los grupos minoritarios tuvieran mayor representación: tres con más de cien diputados, dos con más de diez y uno para cada uno de los restantes, cosa que perjudica, como entenderán sus señorías, a la formación política a la que represento, a mi grupo parlamentario, por lo que en esta transacción que propone nosotros resultaríamos perjudicados y no nos parece que podamos apoyarla.

En cuanto al tiempo, tanto en la anterior como ahora, en el tiempo de seis meses, que se pueda aplazar y que podamos recabar información, nosotros estábamos de acuerdo, pero no la podemos apoyar porque es una propuesta, desde nuestro punto de vista, absolutamente edulcorada respecto a las necesidades que tenemos ahora mismo para estudiar cuál es la situación de las grandes infraestructuras

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 7

en nuestro país, qué es lo que ha pasado, cuál ha sido el detonante de lo que podría estar pasando en estas infraestructuras. Estamos pendientes también del informe definitivo que pueda hacer la CIAF, la comisión de investigación de accidentes ferroviarios, no cabe ninguna duda, pero nosotros somos el órgano soberano que tenemos la obligación de tener ese conocimiento y prestar con toda modestia, pero también con toda buena intención, toda la información y toda nuestra disposición.

Parece ser que todo esto no va a poder ser porque, entre otras cosas, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en la Junta de Portavoces planteó que iba a negociar que pudiéramos llegar a una transaccional donde se aglutinaran todos los intereses. Es una transaccional que acabamos de recibir, por lo que en tres minutos tampoco podemos ni siquiera valorarla. También estamos pendientes de lo que hoy mismo está sucediendo en el Juzgado número 3 de Santiago, porque hay cinco imputados ya en relación con la Dirección General de ADIF. Por tanto, pueden existir responsabilidades penales y nosotros creemos que también deberían existir responsabilidades políticas, pero esas responsabilidades políticas parece que no hay ningún interés en asumirlas por parte del Grupo Parlamentario Popular. En cualquier caso, queremos, y vamos a apoyar, que se cree una subcomisión de estudio pero no podemos apoyar la transaccional tal y como la presenta del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El pasado 9 de agosto, en el contexto de la comparecencia de la ministra de Fomento para explicar la gestión de su departamento en relación con el accidente de Santiago de Compostela, trágico accidente que tuvo lugar el 24 de julio, propusimos una comisión de estudio, con forma jurídica de subcomisión y con la siguiente denominación o propósito de entrada: Estudio y análisis del accidente ferroviario ocurrido el 24 de julio en Santiago de Compostela, así como la propuesta de medidas para la mejora de la seguridad ferroviaria. Entendimos, de la respuesta que nos dio la ministra, que estaba de acuerdo con crear esta comisión de estudio. Izquierda Unida ya había registrado, de hecho, una propuesta en términos similares. Hoy ya no tenemos muy clara cuál es la intención del Gobierno; no obstante, nosotros seguimos en la misma posición. ¿Cuál es nuestro propósito a la hora de plantear la creación de esta comisión de estudio? El ejercicio de la responsabilidad política. Entendemos que la responsabilidad política, que nos corresponde ejercer, pasa por: uno, asegurar la atención debida a las víctimas; dos, colaborar en el descubrimiento, en el discernimiento de la verdad hasta sus últimos extremos en relación a lo ocurrido el 24 de julio y, tres, prevenir con nuevas medidas de seguridad nuevos accidentes. Ese es el ejercicio de responsabilidad política que entendemos corresponde a esta Cámara y a la Comisión de Fomento en el marco de esta Cámara. No vamos a buscar rendimiento político partidario de esta situación, no vamos a buscar controversia política partidaria en esta situación, no buscamos, por decirlo aún más claro, castigar al Gobierno, obtener dimisiones, pero tampoco vamos a admitir el discurso de: aquí no ha pasado nada, vamos a asumir sin más la explicación simple de que un maquinista actuó más allá de la norma de forma imprudente. Para nosotros la asunción de la responsabilidad —insisto— pasa por: a) apoyo continuado y efectivo a las víctimas, b) un compromiso verificable con la verdad, colaboración leal con la instrucción judicial —colaboración leal, insisto, con la instrucción judicial— por parte del Gobierno y de esta Cámara en lo que pudiera tocarle, garantía de recursos suficientes y autonomía suficiente para la comisión técnica en el marco del Ministerio de Fomento que también está haciendo un dictamen propio pericial sobre lo que ocurrió el 24 de julio en Santiago, y c) —es lo que corresponde más específicamente a la comisión de estudio que estamos planteando— un trabajo de análisis propio y un trabajo de propuesta propia. No se trata de sustituir, no se trata siquiera de condicionar el trabajo de los técnicos en el marco de la comisión de investigación de accidentes, ni el trabajo judicial; no, ni sustituir ni condicionar. Hay marco, hay oportunidad, hay interés para un análisis propio en torno a cómo está nuestro sistema de seguridad ferroviario, qué mejoras cabe hacer, qué lecturas podemos hacer a la vista de lo ocurrido el 24 de julio en torno a lo que ya sabemos —porque algunas cosas ya las sabemos—. Hay también un trabajo pendiente, positivo, constructivo, de elaboración de propuestas para mejorar nuestra seguridad ferroviaria y evitar futuros accidentes. Este ha de ser a nuestro juicio el objeto de la comisión de estudio que hoy tenemos la oportunidad de crear, nada más y nada menos o nada menos y nada más, si lo prefieren.

Nosotros hemos hecho públicamente ya la siguiente valoración. El sistema ferroviario español ha experimentado un gran desarrollo, una gran transformación, una gran modernización durante los últimos años, con implicaciones muy importantes sobre el desarrollo territorial como factor de cohesión y de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 8

progreso en el conjunto de la sociedad española. Este desarrollo en nuestro sistema ferroviario ha estado identificado con conceptos como avance tecnológico, sostenibilidad medioambiental, eficiencia, confort. Nosotros todo esto lo compartimos, hemos sido protagonistas; ahora bien, el factor de seguridad en este contexto es clave, es fundamental, es indispensable para que todo lo demás tenga sentido. Es preciso establecer con toda claridad la confianza y el crédito de la seguridad en nuestro sistema ferroviario. Es muy importante no ahorrar determinación, esfuerzos y aciertos en la garantía de la seguridad ferroviaria. Ese es el propósito último de la comisión que nosotros planteamos originalmente. El accidente de Santiago debe llevarnos a una reflexión crítica y valiente, positiva, constructiva pero crítica y valiente también, en relación con la seguridad de nuestro sistema ferroviario. Será el juzgado, serán los tribunales los que determinen si se han cumplido las normas o no, si hay algún tipo de responsabilidad de orden penal o no. Nosotros vamos a seguir sosteniendo que el sistema ferroviario español es seguro, se atiene generalmente a las normas y debe ser considerado como un sistema ferroviario seguro; pero también hemos de reconocer, que hay un margen para el error y que cabe por tanto un análisis autocrítico y el propósito de mejorar. Hemos hablado de algunas cosas que son innegables. No se entiende que en un sistema ferroviario tan avanzado tecnológicamente al final la seguridad en determinados momentos, en determinados espacios, en determinados tramos, en determinadas circunstancias dependa solo de la atención, de la buena disposición de una persona. Quizá hay demasiado factor de riesgo humano, demasiada discrecionalidad en el manejo de los límites de velocidad, incluso en la utilización de los sistemas de comunicación en las cabinas de los trenes. A lo mejor los sistemas de seguridad son demasiado heterogéneos también en una sola línea y merece la pena revisar la señalización.

A la luz de lo que ocurrió el 24 de julio y de las reflexiones posteriores, merece la pena hacer un análisis riguroso, valiente, autocrítico y plantear propuestas de mejora, sin renunciar a la aseveración, que mantenemos, de que nuestro sistema ferroviario se atiene a las normas nacionales e internacionales y es seguro. Ahora bien, margen para el error, margen por lo tanto para el análisis autocrítico y propósito oportuno, interesante, a nuestro juicio, de mejora. Esa es la intención de la comisión de estudio. Insisto, su constitución, su composición, su procedimiento, las comparecencias a que pueda dar lugar, la documentación a solicitar e incluso sus conclusiones tienen que atenerse, deben atenerse a tal objetivo. Por eso no acabamos de entender el planteamiento de inicio, ligeramente matizado en la transaccional que nos ofrece hoy el Grupo Popular del Gobierno; no entendemos por qué en la denominación de la subcomisión no aparece el término seguridad. ¿Por qué? Si de lo que estamos hablando es de hacer un análisis de la seguridad ferroviaria y ofrecer propuestas de mejora sobre la seguridad ferroviaria —de eso hablamos en la comparecencia de la ministra, de eso estamos hablando en estos días, de eso hablamos hoy—, ¿por qué no aparece ahí el término seguridad? Es verdad que después en el objeto aparece el término seguridad en el marco de una reflexión mucho más general que también combina competitividad, cohesión, vertebración. No lo entendemos. El Gobierno y el grupo que le apoya ¿quieren que hablemos de seguridad o no? ¿O quieren que hablemos de seguridad en el marco de una reflexión en torno a la liberalización del sector ferroviario? Creemos que ese es otro debate. ¿Qué tiene que ver la competitividad en esto? ¿Por qué situamos la competitividad antes que la seguridad en una comisión de estudio que tenía como propósito ver cómo está nuestro sistema ferroviario a la luz de lo que ocurrió el 24 de julio y ver qué podemos mejorar? No entendemos. En todo caso nosotros preferimos que haya comisión de estudio sobre —como dicen— análisis del sistema ferroviario español a que no haya ninguna comisión de estudio. Toda vez que no hay posibilidad de una transacción, vamos a mantener nuestra propuesta porque entendemos que es más clara al respecto.

Me gustaría terminar adelantando, como ha hecho la portavoz de La Izquierda Plural, alguna reflexión a modo de conclusión adelantada. Nosotros vamos a insistirle, señor Ayala, portavoz del Grupo Parlamentario Popular —solo voy a permitirme esta digresión, el trabajo de la comisión se desarrollará en su momento—, en algo que me parece interesante y oportuno a la luz incluso de la decisión de crear esta comisión de estudio o no hacerlo. En la comparecencia de la ministra nosotros planteamos la necesidad de garantizar que la regulación de la seguridad ferroviaria, su control, su inspección y su sanción incluso quede fuera del control estricto de los departamentos de seguridad de ADIF y de Renfe. Así lo tuvimos nosotros cuando gobernamos, pero ahora hacemos la reflexión —autocrítica, crítica, entendemos que valiente también, si me permiten el término, en todo caso constructiva y de futuro— de separarlo. ¿Por qué? Porque ADIF y Renfe se convierten en juez y parte a la hora de analizar, vigilar y asegurar las condiciones —valga la redundancia— de seguridad en nuestro sistema ferroviario. Por eso les hemos planteado la necesidad de crear, al igual que ya tenemos en el transporte aéreo, una agencia española de



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 9

seguridad ferroviaria, con independencia, con recursos asegurados, para llevar a cabo tareas de regulación, de control, de inspección y de sanción, si fuera preciso, sobre la actividad de los operadores en el sistema ferroviario, tanto en materia de infraestructuras como en materia de transporte, en el propio funcionamiento de los servicios ferroviarios.

Entendemos las salvaguardas del Gobierno en relación con el presupuesto, pero hay prioridades más allá del control presupuestario más estricto. No puede ser que los departamentos de seguridad de ADIF y de Renfe, directamente en ADIF y Renfe o a través de la Dirección General de Ferrocarriles en el Ministerio de Fomento, sean a la vez los que planifiquen las infraestructuras ferroviarias, los que pongan en marcha los servicios, los que fijen las condiciones de seguridad, los que controlen esas condiciones de seguridad y los que se sancionen a sí mismos en el caso de que se transgreda alguna de las normas que ellos han diseñado, han planteado y han escrito. Además una vez que se ha separado el Administrador de Infraestructuras del Operador de Transportes, ADIF y Renfe, tiene sentido una agencia independiente; una vez que se ha adoptado la decisión de introducir operadores privados en el transporte de viajeros tiene sentido crear una agencia independiente, como ya existe en el transporte aéreo.

No les voy a pedir nunca, o casi nunca, que hagan seguidismo de una iniciativa del Grupo Socialista, pero me atrevo a pedirles que sean coherentes con ustedes mismos, al menos que sean coherentes con la planificación del Gobierno. Tengo aquí la transcripción del Pitvi (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) que la ministra de Fomento presentó ante esta Comisión de Fomento el día 26 de septiembre del año 2012. En el documento que la señora ministra nos distribuyó aparece el siguiente texto. Se nos dice: Si bien se parte de adecuados estándares de seguridad, los procedimientos actuales de operación ferroviaria deben estar sometidos a un proceso de mejora continua basada en la prevención para reducir aún más los niveles de riesgo de la operación. En este sentido se creará la agencia estatal de seguridad en el transporte terrestre. No dice solo en el transporte ferroviario sino que habla de una agencia estatal de seguridad en el transporte terrestre, que asumirá —dice el Pitvi— en los ámbitos de competencia estatal, las funciones de inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tanto en relación con las infraestructuras como en la operación ferroviaria. Esta agencia estatal se creará con personalidad jurídica y estructura propia, con independencia respecto a otros órganos del ministerio, como la Dirección General de Ferrocarriles o la comisión de investigación de accidentes. Bien, no me hagan caso a mí, hagan caso a la ministra, creemos esa agencia. Entendemos que esa agencia sería interesante para asegurar una regulación, una planificación, un control, una inspección, incluso una sanción de la seguridad ferroviaria, de manera más autónoma y por lo tanto más garantista. Esa es la reflexión que quería hacerles a modo de adelanto de conclusiones para esta comisión de estudio que el Grupo Socialista propuso el día 9 de agosto y que hoy vuelve a someter a la consideración de esta Comisión de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Grupo Parlamentario Popular agradece las intervenciones de todos los portavoces y tiene que hacer una serie de reflexiones sobre esta cuestión. En primer lugar deberíamos valorar y estar de acuerdo en que es la primera subcomisión que se tiene intención de crear en el seno de la Comisión de Fomento en los últimos quince años, hasta donde me puede alcanzar la memoria. Por tanto, creo que es una cuestión que debe formar parte de las convicciones de los grupos parlamentarios en cuanto a cuál es el propósito y la posición del Grupo Parlamentario Popular de avanzar en el estudio, la mejora y la seguridad sin ninguna duda de lo que es nuestro sistema ferroviario. En el marco en el que estamos queriendo aprobar la constitución de esta subcomisión me veo en la obligación de recordar lo siguiente. Por varios grupos parlamentarios se trató de crear una comisión de investigación. Se vio que no era oportuno, con independencia de cuáles sean las posturas coyunturales, oportunistas, de cada grupo parlamentario. La ministra —tengo que recordarlo nuevamente— reaccionó con inmediatez, con disposición de todos los medios necesarios; compareció no solo ella sino los presidentes de ADIF y Renfe y dieron desde el primer momento una explicación amplísima del accidente en ese momento. En ese marco de las comparecencias —insisto— se solicitaron esas comisiones de investigación, pero en paralelo, por parte del ministerio y del Gobierno del Partido Popular, se había dado instrucciones inmediatas para que la comisión de investigación, ya formada para estas cuestiones en el ministerio, desarrollara su labor; nombró a su vez un grupo de expertos para que analizaran todos los temas de seguridad; puso todos los medios necesarios tanto para la asistencia a las víctimas —prioridad absoluta, como así se ha demostrado— como para que por el juzgado se alcanzaran las metas de analizar, descubrir y sancionar en su caso cualquier responsabilidad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 10

que existiera. En ese panorama, con esa perspectiva sectorial de atención a todas las cuestiones que se planteaban, la ministra de Fomento aceptó una comisión de estudio, y el Grupo Parlamentario Popular se predispuso inmediatamente a aceptar, apoyar, constituir y trabajar en ella. Dicha comisión tenía como intención el análisis y la mejora de nuestro sistema ferroviario; tratar de ceñirlo al accidente es hacer redundante la labor del Congreso con órganos específicos que son los que se tienen que dedicar a esas labores, y que lo están haciendo no solamente sin ninguna restricción en cuanto a los medios sino, al contrario, con disposición expresa de los medios que fueran necesarios. Lo que pasa, señor presidente, es que los grupos parlamentarios que posteriormente han presentado sus propuestas de esta comisión de estudio, que se denomina subcomisión, no han dejado su intención de que esto se transforme en una comisión de investigación. Las palabras concretas que hoy aquí se han manifestado, tanto por la representante del Grupo Parlamentario Mixto, BNG, como por la portavoz de La Izquierda Plural, incluso por el portavoz del Grupo Socialista —leo literalmente palabras de la portavoz de La Izquierda Plural—, son: tienen derecho a saber toda la verdad. Eso corresponde a una comisión de investigación. Se ha dicho: tratar de esclarecer las causas. Eso es una comisión de investigación. Estamos transformando la finalidad de una comisión —se dijo bien claro cuál era la intención y el propósito del Grupo Popular y se aceptó por los grupos representados en esta Comisión— en algo distinto. Yo tengo la mejor intención y no voy a hacer ninguna calificación que pueda parecer gruesa, pero esos no son los mimbres con los cuales el Partido Popular estuvo dispuesto a crear otro órgano para mejorar nuestro sistema ferroviario. Vaya por adelantado que si finalmente queremos crear esta comisión de estudio con la denominación de subcomisión, tendrá esa finalidad, y el Grupo Parlamentario Popular no accederá a que haya ninguna desviación hacia transformar esto en una comisión de investigación, porque ni esa es la función ni vamos a consentir que se transforme en eso. Dicho lo anterior, es evidente que los propósitos que tiene el Partido Popular son la mejora de nuestro sistema ferroviario, la mejora de las condiciones de vida, de seguridad y de transporte de todos los ciudadanos, y en el caso evidentemente remoto —queremos que sea inexistente en el futuro— de que hubiera cualquier tipo de accidente como el que ocurrió el 24 de julio el apoyo a las víctimas sería lo primero. No creo que hoy se pueda achacar al Gobierno ninguna ligereza, ningún defecto, ninguna mácula en lo que ha sido la atención a las víctimas de este accidente.

Nosotros hicimos una propuesta, que hemos querido enmendar, intentando el consenso de todos, que parte de la idea que hemos señalado: que sea una subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español. Evidentemente tengo que estar de acuerdo con algunas de las cuestiones que señala el señor Simancas. Evidentemente tiene seguridad, evidentemente tenemos un sistema de los más avanzados del mundo y evidentemente es susceptible de mejoras. En lo que no podemos caer es en errores. Nosotros tenemos un sistema, un procedimiento, una oferta ferroviaria que responde sin ninguna duda a términos de seguridad, pero tenemos que recordar que la seguridad viene acompañada del respeto a las normas y límites que el propio trazado lleva consigo. Por tanto, nuestro ferrocarril es seguro si se respetan las normas y las condiciones. ¿Tenemos que prever, prevenir y evitar, a ser posible al cien por cien, que esas condiciones se respeten? Naturalmente que sí, señor presidente. Eso es lo que tenemos que hacer. ¿Tenemos que lograr que nadie pueda, por circunstancia de ningún tipo, ni por la más leve distracción, alterar esas condiciones de seguridad que nuestro sistema tiene? Naturalmente, señor presidente. Por eso queremos crear esta comisión de estudio. Que se nos diga aquí hoy que, siendo la primera intención de la comisión el apoyo a las víctimas, la segunda tiene que ser el apoyo a la verdad y la colaboración con el juzgador, con el sistema judicial, no dejan de ser palabras vacías, y entre otras cosas no dejan de ser cuestiones que ya se están haciendo, y no creo que haya aquí ninguna duda de la labor que se está realizando. ¿Análisis de nuestro propio sistema y propuestas que del Congreso puedan salir en el sistema ferroviario? Naturalmente, pero eso es una comisión de estudio. En ella nosotros no vamos a poner límites ni cortapisas siempre que lo estemos haciendo así. Tenemos que ampliarlo a todo nuestro sistema ferroviario; no nos vale que nos tintemos la vista con un hecho concreto, como trata de hacerse por algunos grupos parlamentarios. Tenemos que hacerlo en su totalidad y saber que, lo que tiene que hacer la comisión de investigación, lo está haciendo; el informe que tiene que hacer la comisión de expertos, lo está haciendo; y lo que tiene que hacer el juzgado de Santiago en concreto para el accidente, lo está haciendo y con todos los medios que se están facilitando por parte del Gobierno y naturalmente, si lo demandara, de esta Comisión de Fomento. Vacío propósito sería cuando somos conscientes de que desde aquí nosotros nada tenemos que hacer en ese campo.

Señor presidente, insistimos en que la subcomisión tiene que tener esa finalidad. Desde luego, con todo mi cariño y mi respeto personal, que sabe que lo tiene, adelantar aquí ya las conclusiones nos parece

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 11

una incongruencia porque se trata de querer adelantarse a la realidad o querer poner el carro antes que los bueyes; no sé si será por alguna traición atávica y del subconsciente que le puede venir al señor Simancas, porque, de lo contrario, no se entiende que haya perdido el tiempo que ha perdido en adelantar unas conclusiones que tendrían que resultar de los análisis —espero que profundos y serios— que realicen los comparecientes que decidamos que vengan para eso, para estudiar y analizar nuestro sistema ferroviario.

En cuanto a la transaccional que hemos ofrecido, en el ánimo de que esta subcomisión pueda nacer con consenso, tenemos que decir varias cosas. Hemos intentado que contenga cuestiones de las distintas propuestas que se han formulado; la composición es la del Grupo Parlamentario Socialista, tengo que decirselo a la portavoz de La Izquierda Plural. Una comisión de doce miembros, que es la que propone el Grupo Parlamentario Socialista nos parece normal. Si la portavoz de La Izquierda Plural se encuentra satisfecha con que sea una comisión de quince miembros y tenga dos miembros más; en una conjunción de la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista y la del Grupo Parlamentario Popular, uno más de CiU, de La Izquierda Plural o del Grupo Mixto; si hay consenso, nosotros no tendríamos inconveniente. Ahora bien, la denominación creemos que tiene que ser esta, porque tenemos que mirar hacia adelante. Ya tenemos —suficientes, y claros— los ámbitos de actuación relativos al análisis en el esclarecimiento de la verdad y llegar al final de las causas del accidente, pero tenemos que ir mucho más allá. Si tenemos que ir mucho más allá tenemos que ir a cuál es el futuro de nuestro sistema ferroviario, y en ese futuro está la seguridad. Naturalmente que está en el texto, clarísimamente, el objeto de la subcomisión que queremos crear: elaboración de un informe sobre la situación de las infraestructuras ferroviarias, propuestas de mejora del sistema ferroviario español en aras de conseguir mayor competitividad. Creo que no estaremos en contra, o quizá La Izquierda Plural esté en contra porque no le gusta la alta velocidad; es posible que lo esté. Seguridad, cohesión y vertebración territorial son los deseos, los principios que están en el frontispicio de todos los que en esta Comisión hemos hablado durante años de nuestro sistema ferroviario. No sé qué alcanza a echar en falta en un ámbito tan amplio como el que estamos estableciendo. Por tanto, con la claridad, señor presidente, de que lo que queremos crear es una comisión de estudio, que es a lo que se comprometió el Gobierno y lo que acordó este grupo parlamentario, que no se traduzca en una falsa comisión de investigación —lo digo bien claro—; si eso es asumido por los grupos parlamentarios, no tendrán inconveniente, dada mi explicación, en admitir que se debe alcanzar, criticar y concluir que nuestro sistema —insisto, en eso estoy de acuerdo con el señor Simancas— es seguro, evitando cualquier rotura de esa seguridad por cualquier campo que venga. Invito a los grupos parlamentarios a que con ese ánimo apoyemos la creación de la subcomisión en estos términos, con la ampliación de los miembros, y con dos cuestiones técnicas que se me han señalado por la letrada de la Comisión. Creo que no habrá ningún inconveniente, cualquiera que sea la subcomisión que se apruebe. Una es que podamos prever que los miembros titulares de la Comisión puedan tener un suplente porque, si no, no son intercambiables y la segunda cuestión es que el voto, como se había señalado en todos los textos y no en la propuesta transaccional, es ponderado, como en todas las comisiones, en función de la composición de la Cámara.

Señor presidente, creo que con esta nueva invitación al consenso la postura del Grupo Popular queda totalmente definida. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, estamos aquí debatiendo sobre la creación de una subcomisión porque hubo un accidente gravísimo. Todos los escritos que han presentado los grupos parlamentarios aluden al accidente de Angroix. Es el desencadenante de toda la actuación política y parlamentaria. Las comparecencias giraron en torno a ese accidente y allí la señora ministra, efectivamente, se mostró favorable y dispuesta a que hubiera una comisión de estudio de los temas ferroviarios que permitieran que accidentes tan graves como ese no volvieran a pasar; lo dicen todos ustedes en sus escritos. Coinciden todos en que la comisión sea de estudio; coinciden todos en que el voto sea ponderado. Discrepan ligeramente en cuanto a la composición, y ahí las diferencias son muy escasas. La subcomisión que pide el grupo de La Izquierda Plural plantea como objeto un estudio sobre la mejora en la seguridad del transporte ferroviario, y añade: y los planes de emergencia ante accidentes en este modo de transporte. El Grupo Parlamentario Socialista plantea una subcomisión que analice el accidente ferroviario de Angroix, así como que se propongan medidas para la mejora de la seguridad ferroviaria. Y el escrito inicial del Grupo Popular propone que sea una subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español que elabore un informe sobre la situación de las infraestructuras ferroviarias y las propuestas de mejora del sistema ferroviario español. Si ustedes lo analizan objetiva y desapasionadamente verán que son muchísimas las coincidencias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 402

18 de septiembre de 2013

Pág. 12

Es evidente que si no se ponen ustedes de acuerdo someteremos cada una de las propuestas a votación y así se decidirá. Les insto a que empleen diez minutos de tiempo, que creo que es razonable, para que le den una vuelta y vean si es posible subsanar esas pequeñas diferencias de matiz que hay. Yo les insto a ello, creo que el asunto lo merece.

Suspendemos por diez minutos. **(Pausa).**

Señorías, reanudamos.

Después de este tiempo de reflexión, los grupos parlamentarios proponentes de la creación de la subcomisión convergen en una propuesta que leo a todos ustedes. La subcomisión se denominaría de estudio y análisis del sistema ferroviario español. Su composición estaría formada por quince miembros, de los que cuatro pertenecerían al Grupo Parlamentario Popular, tres al Grupo Parlamentario Socialista, dos al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), dos al Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, dos al Grupo Parlamentario Mixto, uno al Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y uno al Grupo Parlamentario Vasco. Cada grupo podría nombrar suplentes. El objeto de esta subcomisión sería la elaboración de un informe sobre la situación de las infraestructuras ferroviarias y las propuestas de mejora del sistema ferroviario español, en aras de conseguir mayor seguridad, prevención, competitividad, cohesión y vertebración territorial.

El plazo de los trabajos sería de seis meses desde su constitución, que se podría prorrogar por decisión del Pleno de la Cámara. El informe se aprobaría en la Comisión de Fomento y todos los acuerdos se adoptarían mediante el voto ponderado. Los grupos parlamentarios podrán solicitar la documentación necesaria para los trabajos encomendados desde su constitución, y en la primera reunión —una vez que el Pleno del Congreso, que es quien decide, cree la subcomisión— estableceríamos el régimen de comparecencias y los criterios para la designación. ¿De acuerdo? **(Asentimiento).**

Siendo única la propuesta, la someto a la consideración de toda la Comisión.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobada la creación de esta subcomisión. A los efectos de lo previsto en el apartado tercero de la constitución de la Mesa del Congreso, elevamos al Congreso de los Diputados la propuesta de creación de esta subcomisión para el estudio y análisis del sistema ferroviario español.

Señorías, permítanme que, como presidente, les dé las gracias por el esfuerzo realizado. Espero que hagamos un gran trabajo en beneficio del sistema ferroviario español y de tantas personas que están sufriendo como consecuencia del gravísimo accidente.

Pido a los portavoces de los grupos parlamentarios que no se vayan, pues vamos a celebrar una mesa a continuación.

Se levanta la sesión.

**Eran las cinco y quince minutos de la tarde.**