



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 104

Pág. 1

**SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO
OCURRIDO EN SANTIAGO DE COMPOSTELA
EL 24 DE JULIO DE 2013**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIU-JOAN GUILLAUMES
I RÀFOLS**

Sesión núm. 13

celebrada el miércoles 7 de noviembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de investigación sobre el accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013:

- Del señor Galindo Escribano (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001472) 2**
- Del señor Gómez-Comino Barrilero (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001473) 17**
- Del señor Ochoa de Olza Galé (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001474) 38**
- Del señor Gutiérrez Blanco (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001475) 61**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez y veinticinco minutos de la mañana.

COMPARECENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EN SANTIAGO DE COMPOSTELA EL 24 DE JULIO DE 2013:

— **DEL SEÑOR GALINDO ESCRIBANO (EXDIRECTOR DE VÍA DE ALTA VELOCIDAD DE ADIF Y SUBDIRECTOR DE VÍA DE ADIF), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001472).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

La primera comparecencia del día es la de don José Manuel Galindo Escribano, exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF, para informar en relación con los hechos objeto de investigación de esta Comisión.

Creo que conoce la dinámica. Si libremente quiere utilizarlos, dispone de cinco minutos para realizar una intervención inicial. Después habrá siete minutos de diálogo con cada grupo. Intentaré ser generoso con los tiempos, dentro de un orden.

Señor Galindo, tiene la palabra.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, quisiera comenzar mi comparecencia recordando a las víctimas y presentando mis más sinceras condolencias a sus familiares y allegados. En segundo lugar, quiero agradecerles que me hayan convocado a esta Comisión y espero que mi comparecencia les resulte útil para su labor.

Mi nombre es José Manuel Galindo, soy ingeniero de Caminos por la Universidad Politécnica de Madrid y cuento con cerca de veinticinco años de experiencia, todos ellos ligados al ferrocarril desde mis inicios en la empresa Tifsa, Tecnología e Investigación Ferroviaria; en el año 1999 ingreso en el GIF, que posteriormente, en el año 2005, se integra en ADIF, donde continúo hasta la fecha. A lo largo de mi trayectoria profesional he ido desempeñando puestos de distinta responsabilidad dentro de ADIF, prácticamente restringidos en su totalidad al área relativa a la superestructura de vía, habiendo participado desde ellos en la construcción y puesta en servicio de más de 2000 kilómetros de vía de alta velocidad, principalmente en las líneas Madrid-Barcelona-frontera francesa, Madrid-Valladolid, Madrid-Toledo, Córdoba-Málaga, Ourense-Santiago y Madrid-Valencia-Alicante.

En la construcción del tramo Ourense-Santiago mi puesto dentro de ADIF era el de director de vía de alta velocidad, siendo responsable del equipo que llevó a cabo los proyectos de montaje de vía, la gestión y ejecución de los contratos de suministro de los materiales necesarios, balasto, traviesas, carril y aparatos de vía, asociados a este tramo, así como la dirección de las obras de montaje de vía.

Con el fin de ayudarles en la formulación de sus preguntas, quisiera precisarles en mayor medida el alcance de mi actividad dentro de la construcción de esta línea. Tal como he comentado anteriormente, mi puesto durante la construcción era el de director de vía de alta velocidad, centrándose mi actividad, por tanto, en la superestructura de vía. Entendemos por superestructura de vía el conjunto de elementos que conforman el camino de rodadura del tren, el balasto, las traviesas, el carril y los aparatos de vía, que se disponen sobre la infraestructura previamente ejecutada constituida por terraplenes, túneles y estructuras que han de soportar la vía. En ese sentido, mi tarea comenzaba donde acababan las citadas obras y proyectos de infraestructura, siendo nuestro punto de partida los trazados ya aprobados y ejecutados en la fase de proyecto y construcción de la misma. Los proyectos de vía se apoyan, por tanto, en trazados existentes, llevando a cabo el ajuste de detalle de la superestructura de vía, dotándola de los peraltes y clotoides, entre las distintas alineaciones que permiten las mejores condiciones de explotación dentro de los parámetros de confort y seguridad exigidos por las normas europeas EN 13803 y EN 13848.

En los proyectos de montaje de vía adicionalmente se diseña la logística de los trabajos de montaje y de los puntos y flujos de aprovisionamiento de los materiales básicos para la construcción, de forma que esta se haga de la manera más rápida y eficiente posible. En relación con esto, les diré que dentro de mis competencias también está la definición técnica de los requisitos de estos materiales, adecuándolos a las exigencias derivadas de la explotación y el mantenimiento futuro de la línea, así como la gestión de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 3

contratos de suministro de los mismos, elaborados de acuerdo con la estrategia de aprovisionamiento prevista en los proyectos de montaje de vía.

Por último, las obras de montaje de vía se inician una vez que la construcción de la infraestructura, la plataforma, ha finalizado y, por tanto, una vez que se ha materializado el camino por donde ha de instalarse la vía. Desde mi área se realizó la dirección de estas obras de montaje de vía de manera coordinada con las actividades de los restantes subsistemas, energía, electrificación y señalización, que no eran de mi competencia, y que se van integrando hasta que la línea está en condiciones de ser puesta en servicio.

Quedo a su disposición para responder a las preguntas que tengan que realizarme relacionadas con mi ámbito de actividad, según les he descrito.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Galindo.

A continuación, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor Galindo. Le agradezco su comparecencia ante esta Comisión de investigación que, como usted sabe, trata de dirimir los aspectos relativos al siniestro de Santiago de Compostela ocurrido el 24 de julio de 2013.

Si bien nos ha precisado usted alguno de los aspectos de su labor, me gustaría constatar que efectivamente es usted una persona con una dilatada experiencia profesional. Creo haberle entendido que tiene veinticinco años de experiencia ferroviaria, de los cuales, desde el año 1999 está vinculado primero al GIF y después a ADIF. Tiene usted un amplio historial en la construcción de las líneas de alta velocidad en España. Por favor, precíseme de nuevo cuál era su papel en relación con esta línea siniestrada.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Como les he dicho, básicamente mi papel era, junto con mi equipo, la redacción de los proyectos de montaje de vía, la gestión de los contratos de suministro de los materiales y la ejecución de la obra de montaje de vía.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le he entendido en su explicación inicial que ustedes actuaban sobre recorridos ya aprobados y existentes previamente.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Evidentemente la vía se apoya sobre la infraestructura que está previamente hecha, es decir, no nos podemos salir del camino que ya está ejecutado. Vamos después de las obras de infraestructura.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Ese recorrido que ustedes heredan para colocar la vía y demás, ¿quién lo propone?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No sé exactamente de dónde viene la propuesta. Hay unos estudios informativos que son aprobados; se ejecutan los proyectos de infraestructura y a partir de ahí entramos por la parte de superestructura de vía. No puedo decir más, porque la parte de infraestructura no es mi labor y no sé cómo se generan esos proyectos de infraestructura.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don José Manuel, entiendo entonces que ustedes reciben el trayecto aprobado. ¿Si detectan —que no sé si es el caso— algún tipo de inseguridad o de peligro en el recorrido alertan a ADIF? Ustedes trabajan de hecho en el recorrido, no hay modificación ninguna por su parte.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No ha lugar a modificación porque no podemos salirnos de la traza que está ejecutada.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Además de este trabajo en la línea siniestrada, ¿en qué otros proyectos de alta velocidad ha trabajado usted? Me parece que ha citado unos cuantos. Por favor, repítalo.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Por orden casi cronológico, Madrid-Barcelona-frontera francesa, Madrid-Toledo, Madrid-Valladolid, Ourense-Santiago, Madrid-Valencia-Alicante, Valladolid-Palencia-León. Básicamente todo el desarrollo de la red de alta velocidad a partir de Madrid-Sevilla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 4

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Veo que tiene una experiencia muy dilatada.

¿La línea siniestrada es más o menos peligrosa que otras? ¿Tiene más o menos incidencias? ¿Es similar a otras?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): El concepto peligroso no ha lugar a tratarlo.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Correcto.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Los trazados y el diseño se hacen de acuerdo con la normativa que ya excluye cualquier peligro en relación con el diseño. No es más o menos peligrosa, está ajustada a la normativa, igual que las restantes.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: He leído que en los primeros viajes en esta línea siniestrada se detectaron algunos errores. ¿Fue conocedor de estas alertas, de estos errores que al parecer se vieron?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): ¿Errores en relación a la superestructura de vía?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por ejemplo.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿No?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No me consta que hubiera ningún error en la superestructura de vía.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: A su juicio, y apelando de nuevo a su experiencia, ¿qué es lo que falló para que se produjese un siniestro de estas características?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Le puedo hablar de la superestructura de vía. Desde luego, en mi ámbito no hubo ningún fallo. El descarrile se produce porque se aborda una curva a una velocidad inadecuada que no era la prevista en el cuadro de velocidades. No puedo decirle nada más porque escapa de mi ámbito.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué aprendió ADIF tras este siniestro?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Creo que las conclusiones se establecieron más en otras técnicas que en la mía. En mi técnica no hay ninguna conclusión a raíz del accidente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por último, señor Galindo, ¿conoce el informe de la CIAF, de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué opinión le merece?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): En la parte que a mí me atañe, creo que las conclusiones...

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Fue usted consultado?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: No.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 5

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Normalmente, y por otros incidentes que hemos tenido, la CIAF nunca me ha consultado absolutamente nada. Solo en algún caso nos ha requerido información para elaborar el informe. No nos ha consultado ni se ha elaborado nada conjuntamente con ellos. El informe me parece correcto en la parte que me corresponde, es decir, en la de la superestructura de vía. El informe analiza el trazado, el peralte, la velocidad y concluye que todo estaba correcto en la parte que a mí me atañe.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, concluyo dando las gracias al compareciente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Al no contar con la presencia del Grupo Vasco, le corresponde intervenir al Grupo Esquerra Republicana de Catalunya.

Tiene la palabra el señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Disculpen el retraso, pero es que después de dos años en esta casa, todavía me pierdo.

Buenos días, señor Galindo. Gracias por estar hoy aquí. Es usted exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF. ¿Es correcto?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por qué modificaron a última hora un proyecto de más de 3000 millones de euros y quince años de duración?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No le puedo decir las razones. Sé que se nos comunicó la decisión de cambio de ancho y simplemente rehicimos los proyectos modificados. No puedo decirle las razones que nos llevaron a ello.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿En qué consistían estas modificaciones? ¿Qué se cambió exactamente?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): En lo que a mi técnica respecta, simplemente era cambiar el ancho; al cambiar el ancho de la vía carecía de sentido poner los cambiadores de ancho de los extremos de la línea. Básicamente era eso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Quién lo ordenó?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): A mí me comunican mis superiores que se ha decidido pasar de instalar la vía en ancho internacional a instalarla en ancho 1668.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Qué superior?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Alfonso Ochoa.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Es cierto que todo eso, como se ha publicado, suponía un ahorro económico?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): El ahorro —creo que ustedes tienen los datos— es muy poco relevante, más bien era operativo. Le puedo dar las razones. Al alinear los cambiadores se ahorra mucho tiempo de viaje, con lo cual la inversión de más de 2000 millones de euros se rentabilizaba en mayor medida. Se eliminaba una isla de ancho internacional en una zona que probablemente no iba a tener conexión con ancho internacional hasta ocho o diez años después. Era una cuestión operativa y de mejora del servicio.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: José Ramón Iglesias Mazaira remitió el 26 de diciembre del año 2011 por correo electrónico a su superior inmediato, Jose Luis Rodríguez Vilariño, un informe, un aviso en el que denunciaba la falta de señalización en la curva de Angrois, donde los trenes como el Alvia debían reducir de 200 a 80 kilómetros. Él consideraba que era una curva tremendamente peligrosa, de hecho la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 6

califica como una zona de máxima atención y riesgo muy poco señalizada. En su declaración en sede judicial, en marzo del año 2014, ratificó que envió este informe al responsable de la gerencia de seguridad de circulación de Renfe. Señor Galindo, la pregunta es si a usted en algún momento le llegó también este informe.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No, porque una vez que está la línea puesta en servicio no recibo informes, y menos de la operadora. Mi ámbito de actuación es simplemente en la construcción de la superestructura de vía.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La verdad es que es una pregunta recurrente por parte de este grupo parlamentario a diferentes cargos de ADIF y de Renfe y todas las respuestas han sido las mismas: No. No lo recibí. No formaba parte de mi responsabilidad. Al final, la pregunta cae por su propio peso. Este informe debió llegar a alguna mesa, a algún despacho y alguien lo metió en un cajón.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No puedo decir nada, porque yo no lo recibí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No le consta.

En junio del año 2011 hubo una reunión en la que se trató la coordinación de cuadros de velocidades máximas de la línea y se acordó que la dirección de vía remitiría en el plazo de una semana un nuevo proyecto que incluyese datos que faltaban relativos a la velocidad en las zonas de enlace entre las líneas 822 y 082, para tratar —leo textualmente— de dar homogeneidad al cuadro de velocidades máximas en esos tramos y evitar saltos de velocidad peligrosos. ¿Lo hicieron?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Sí. Ese tipo de reuniones es normal en el desarrollo de los proyectos. Lo que se hace es algo tremendamente habitual. En la zona después de la curva de Angrois teníamos tres curvas enlazadas seguidas. Por puro trazado, cada una de esas curvas tenía una velocidad distinta —permítame que consulte mis papeles—. Teníamos primero la curva de Angrois, que tenía una velocidad de diseño de 80 kilómetros/hora; luego teníamos una curva de 70 kilómetros/hora; después una curva de 65 kilómetros/hora y, a continuación, una de 60 kilómetros/hora. Eso sucedía aproximadamente en kilómetro y medio. Para el resto de técnicas, sobre todo para la de señalización, esto supone que no hay espacio suficiente para poner tantas señales, aparte de que no tiene lógica, porque el tren ni acelera ni frena en tan corta distancia. Lo que se nos pedía en esa reunión era que en estas tres curvas consecutivas diéramos una velocidad uniforme. Obviamente, se uniformiza siempre a la velocidad más baja. Por tanto, lo que figura en el cuadro de velocidades máximas es que después de la curva de Angrois tenemos un tramo a 65 kilómetros/hora y luego el último tramo, el de entrada a la estación de Santiago, a 60 kilómetros/hora. Es decir, se eliminan esas subidas y bajadas de velocidad. Eso era lo que quería decir el acta de esa reunión.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Galindo, en la desconexión del ERTMS, como usted sabe, y según la Cenelec, había que hacer un informe de riesgos, evaluarlo bien, justificarlo bien, y no se hizo.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): En primer lugar, la normativa Cenelec no se aplica al ámbito de la vía. En segundo lugar, el reglamento 352, que era el que hubiera sido de aplicación, entra en vigor cuando el proyecto está en sus últimas fases. El mismo reglamento decía que no era necesario. En cualquier caso, si lo hubiéramos aplicado, el cambio en el subsistema de vía hubiera sido declarado no significativo, en primer lugar, porque estaba basado en códigos prácticos, es decir, la normativa contempla el montaje de ancho de vía en ancho mayor de 1485 con parámetro de diseño de 300 kilómetros/hora; en segundo lugar, teníamos sistemas de referencia, es decir, que tenemos varias decenas de miles de kilómetros de vía montada en ancho 1668. Por otra parte, tampoco había ninguna innovación. Todo eso lleva a que el cambio en el subsistema de vía hubiera sido declarado no significativo. No había lugar a una evaluación de riesgos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Tengo un informe aquí delante del cuadro de velocidades máximas en el que se habla literalmente de lo apretado de los plazos. Os ruego vuestra conformidad en el día de hoy dado lo apretado de los plazos. ¿Cree que hubo presiones comerciales o políticas en esta línea?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 7

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Nada distinto de lo que hemos tenido en todas las líneas. Siempre trabajamos con un plazo, que a veces se cumple y a veces no. Recuerdo que un par de años antes estaba prevista la apertura de tres líneas: Madrid-Valladolid, Córdoba-Málaga y Madrid-Barcelona. En dos de ellas se llegó y en otra no. Siempre trabajamos con plazos, y ustedes lo saben porque se nos remiten preguntas parlamentarias sobre cuándo está previsto acabar esta línea o aquella. Siempre trabajamos con plazos objetivos y normalmente nunca son holgados. No fue nada diferente del resto de líneas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hay un perito de Bombardier que denunció presiones comerciales y políticas.

Última pregunta, señor Galindo. Hay una cuestión que creo que es clave en esta Comisión de investigación, es una pregunta que hacemos prácticamente a todos los comparecientes y excepto en dos o tres casos todos acaban diciendo lo mismo. También se la voy a hacer a usted. ¿Cree que si aquel día hubiera estado activado el ERTMS hubiera cambiado algo?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No es mi especialidad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Nos está costando mucho encontrar especialistas en ERTMS. Incluso especialistas en ERTMS dicen que no tienen ni idea de ERTMS.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Yo no soy especialista de ERTMS y no puedo contestar.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rufián.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor Galindo. En España se asumió la única responsabilidad del maquinista del frenado en las curvas. Hemos estado escuchando las dificultades del trazado —es por lo que está usted aquí— tan peculiar que tenía esta curva de Angrois por varias cuestiones fundamentales: porque formaba parte de una infraestructura nueva que debió ser diseñada y revisada bajo los más actuales y estrictos parámetros de seguridad, que entiendo que se hizo así; y porque obligaba a una reducción de velocidad extremadamente fuerte, como bien ha indicado. En el resto de la red no se observan puntos en los que no frenar a tiempo suponga un descarrile casi asegurado y de tal virulencia, pero en este punto sí. Solo hay otro punto en la red de alta velocidad que tenga esta casuística, y es en el tramo del AVE Madrid-Sevilla a la altura de Puertollano. Tampoco se disponía de un solo elemento que pudiera reducir el riesgo de error humano, no había cartelones de anuncios de reducción de velocidad que pudieran advertir a tiempo de la fuerte frenada que era necesaria. Es decir, esta curva tenía peculiaridades importantes que la hacían diferente de otro tipo de curvas.

Las preguntas van sobre su experiencia en la implantación de infraestructuras y dentro de la vía de alta velocidad. ¿Cómo es que nadie se dio cuenta de que la curva era así de particular y que tenía un riesgo mucho mayor que las del resto de la red?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Tengo que discrepar, señoría. La curva es de radio 400 y es razonablemente habitual en la entrada a ciudades. En la entrada a Madrid, en la entrada a Barcelona, en la entrada a Valencia tenemos curvas muy similares, incluso de menor radio, porque recuerdo que en la entrada a Barcelona tenemos una de radio 350. No era nada singular, al revés, era normal. El acceso a las ciudades se realiza por corredores que ya están definidos y no podemos salir de ellos; digo definidos porque hay que meter la vía por donde ya existen otras vías de acceso. Eso nos obliga siempre a ir con radios reducidos. Insisto en que la entrada a Madrid, tanto por la avenida de Valladolid como por la línea de Barcelona, es así; la entrada a Barcelona es así; la entrada a Valencia es así. No había ninguna singularidad en lo que a mi técnica se refiere.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 8

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: A la hora de la información de las balizas, del cambio, del inicio de la frenada, creo que a la entrada de Madrid sigue ahí, en la entrada a Barcelona sigue ahí y en la entrada a Valencia sigue ahí. Además, aquí hay una fortísima reducción de velocidad, y usted mismo lo ha dicho, porque hablábamos de 300 kilómetros a 70 o de 200 a 70, eran 120 que era lo máximo que podíamos conseguir. Además, existe —como se ha dicho— un acta de una reunión, que se le atribuye a la dirección de vía de alta velocidad, en la que usted es responsable, para la homogeneización de ese salto de velocidad en el punto del accidente de la línea 082 para hacerlo más gradual. Esta es la información que tengo, que de la reunión se sacó un acta para hacerlo efectivo. ¿Por qué no se realizó al final?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No lo sé. El acta —lo he explicado anteriormente— lo que decía era que se uniformizaran las velocidades que había a partir de esa curva. Al pasar de un tramo recto, como era el previo a la curva de Angrois, a la curva de Angrois, no hay nada que uniformizar. La curva da la velocidad que da. A lo que se refería esa acta era a que a continuación venían otras cuatro curvas y había que dar una velocidad más uniforme, porque había muchos cambios de velocidad que eran irrealizables por señalización y absurdos porque el tren ni acelera ni frena en tan corto espacio.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Por qué no se realizó al final?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Sí se realizó.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Piensa usted que se solventó de una forma adecuada?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Por supuesto, pero es que estamos hablando de la curva de Angrois en adelante, no hacia atrás. Ese salto era inevitable y normalmente se resuelve a través de la señalización, pero la señalización no era de mi competencia. Ahí no puedo decir nada. Las curvas las diseño con el peralte que se me impone por la normativa y con las condiciones de seguridad que impone la normativa.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Si no era su responsabilidad realizar ese cálculo en la red de alta velocidad, ¿quién debía hacerlo?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): ¿Qué cálculos?

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Está diciéndome que su responsabilidad era decir que había que hacer un cuadro de velocidades adecuadas.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Mi responsabilidad era dar las velocidades de paso de acuerdo con el trazado de las curvas y con la normativa. La normativa impone unas aceleraciones no compensadas, unas insuficiencias de peralte que son las máximas que por confort se admiten. Con eso, automáticamente salen las velocidades.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Estará usted de acuerdo en que hay una distancia de cambio de velocidad necesaria para iniciar la frenada para que el tren llegue al punto de cambio de velocidad a una velocidad tal que aunque fuera superior a 80 kilómetros/hora no descarrilase.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Insisto en que las frenadas no entran en mi competencia. El frenado y la regulación de velocidad están incluidas en la parte de señalización. Yo simplemente digo velocidades de paso, no regulo esas velocidades.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya. ¿Sabe usted si hay algún departamento de ADIF o de Renfe que estudie la normativa en otros países europeos y que proponga adaptaciones de la misma? Estamos hablando de la normativa que usted está siguiendo. ¿Hay normativa de implantación de dispositivos para su detención y frenado —el llamado cocodrilo— en otros países que puedan ser utilizados aquí? ¿Piensa que la normativa de seguridad de nuestro país es más protectora que la de otros países? ¿Se ha hecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 9

un *benchmarking* para estudiar otras posibilidades dentro de ADIF o de Renfe que pudieran mejorar la normativa española en su tramo de decisión?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Insisto en que la señalización no pertenece a mi ámbito. En lo relativo a vía, en las cuestiones de diseño y en la normativa de aplicación a vía estamos a la par con la normativa europea, mejor dicho, seguimos la normativa europea; participamos en los foros internacionales y estamos en todos los organismos que van definiendo la normativa europea. Simplemente nos ceñimos a ella. Es una cuestión de diseño de vía. No le puedo hablar de la parte de señalización, que es por lo que usted me está preguntando. No es mi ámbito.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Vino un compareciente que nos explicó el modelo de queso suizo de James Reason, en el que cada uno hacía su función y podía tener algún fallo, pero como las gestiones eran estancas y no había una coordinación, al final todo el mundo hacía su trabajo perfectamente, pero no tenían constancia de lo que hacían los demás, no era su función o no era su obligación hacerlo. Eso hacía que al final el sumatorio de todos los pequeños errores diera lugar a un error grande.

Termino con una pregunta. ¿Por qué se decidió que esa curva de la línea 082 fuese un cambio de régimen y no una limitación permanente que hubiera tenido señalización en vía y anuncio donde el maquinista tenía que empezar a frenar? Sé que lo suyo no es la señalización, pero en función de su experiencia, ya que prácticamente ha estado en todas las líneas de alta velocidad de este país, como director de vía de alta velocidad, ¿por qué cree que en esa curva no se procedió a esa señalización, sabiendo —usted firmó el cuadro de velocidades máximas— que en ella había un problema que podía afectar a la seguridad? ¿Por qué cree que no se hizo? ¿Por qué cree que no se señalizó? ¿Por qué cree que no se hizo un trabajo continuado de forma que se limitara solamente al conductor la posibilidad de la frenada y en el punto que él determinara?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Vuelvo a insistir en lo mismo.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Es una pregunta que siempre hago. Me baso en su experiencia, porque yo no he trabajado en alta velocidad, pero usted sí, y mucho.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Mi experiencia se limita a la vía.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Se limita en un punto.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Del sistema de señalización no sé nada. No le puedo contestar.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Garaulet.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor Galindo. Empezaré preguntándole sobre esa reunión que tuvo lugar en junio de 2011 en la que se trató el cuadro de velocidades máximas. Se trata en concreto el tramo del accidente y se indica que se debe corregir el cuadro de velocidades máximas para evitar los saltos de velocidad; es decir, no solo para dar homogeneidad, sino para evitar los saltos de velocidad. Sin embargo, en la curva de Angrois se mantuvo ese cambio de velocidad muy brusco, de 200 kilómetros/hora a 80, incluso, según el sistema de seguridad que estuviese operativo, de 300 kilómetros/hora a 80, sin ningún tipo de escalonamiento. Esto es algo así como si un coche va por una autovía a 120 kilómetros/hora y de repente se encuentra con una rotonda a 40 kilómetros/hora sin tener ninguna señalización intermedia. Esto produce claramente una situación de riesgo.

¿Por qué no se cumplió con lo que estaba en esta acta? ¿Por qué no se modificó ese cuadro de velocidades máximas para evitar los saltos de velocidad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 10

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Vamos a ver, creo que lo he intentado explicar, igual no he estado muy afortunado; se cumplió con lo que se decía en el acta. Le vuelvo a indicar, la curva de Angrois tiene un radio de 400 metros, un peralte de 140 milímetros y la velocidad de diseño son 80 kilómetros/hora, de acuerdo con la normativa en vigor. A continuación tenemos una curva de radio 495 metros sin peralte, no se podía poner peralte porque teníamos el enlace con el eje atlántico en esa curva y, entonces, hay que poner un aparato que impide colocar peralte. Esto suponía una velocidad máxima por trazado de 70 kilómetros/hora. A continuación tenemos una curva de radio 650 metros con 60 milímetros de peralte, velocidad máxima por trazado 85 kilómetros/hora. Tenemos una sucesión de velocidades distintas y, a continuación, una curva de radio 382 metros para entrar a la estación de Santiago con un peralte de 36 milímetros y una velocidad máxima por trazado de 60 kilómetros/hora. Lo que se nos pide en esa reunión es que toda esta sucesión de velocidades se uniformice y no haya tantas, porque en tan corto periodo de tiempo no hay espacio para disponer una señalización, y tampoco tiene mucho sentido porque el tren ni acelera ni frena en ese espacio de tiempo tan corto. Entonces, en estas curvas lo que se hace es que después de la curva de Angrois se determina que tenemos un tramo a 65 kilómetros/hora y, a continuación, el último tramo ya de acceso a Santiago la velocidad máxima será de 60 kilómetros/hora. Es decir, se elimina una subida y bajada de velocidad que teníamos ahí en medio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted me está hablando de otro tramo, el posterior a la curva de Angrois, pero yo le estoy preguntando por el salto de velocidad respecto a la que traía el tren anteriormente. Yo tengo aquí delante el cuadro de velocidades máximas y era a 300 kilómetros/hora desde O Irixo, y cuando llega a la bifurcación de A Grandeira a 90 kilómetros/hora. Este era el borrador inicial, de hecho, porque no solo no se resuelve el problema del salto de velocidad, sino que se agrava, ya que cuando se trata en esa reunión el problema de los saltos de velocidad estaba planteado pasar de 300 a 90 kilómetros/hora, y lo que se aprueba finalmente es todavía más grave, pasar de 300 a 80 kilómetros/hora. Por tanto, ¿me puede hablar en concreto no del resto de curvas que venían después, sino del salto de velocidad O Irixo-bifurcación A Grandeira de 300 a 80 kilómetros/hora?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Insisto, el acta se refiere a lo que le he explicado anteriormente. Y respecto a la curva de A Grandeira, en los borradores previos se va trabajando con datos de proyecto que no son los definitivos. Con posterioridad, seguramente el peralte se vio reducido en alguna medida y, consecuentemente, se redujo la velocidad. Para que se haga una idea, la aceleración no compensada en esa curva es 0,50, que está en orden de magnitud de lo que se maneja en la alta velocidad, a pesar de que la velocidad es inferior a 200 kilómetros/hora.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que esto es un salto de velocidad?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Creo que no soy capaz de explicarle mi punto de vista. Desde mi técnica no regulamos los saltos de velocidad, simplemente exponemos la velocidad apropiada a cada curva.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Es decir, el control de velocidad se realiza en la técnica de señalización. Simplemente en el caso de las curvas posteriores a Angrois, lo que se nos dice es que demos una velocidad más uniforme para evitar tener que poner tantas señales que no cabían, pero simplemente...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y evitar saltos de velocidad. Usted me está hablando todo el tiempo de la homogeneidad, pero también dice evitar los saltos de velocidad.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): A eso se refiere.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted considera que pasar de 300 a 80 kilómetros/hora es un salto de velocidad excesivo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 11

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Es un cambio de velocidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No le parece excesivo?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Es un cambio de velocidad, vamos en recta y llegamos a una curva de radio 400 metros.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El señor Lanchares en una reunión ya posterior al accidente comenta como una posible recomendación, que cuando exista un escalón notable de cambio de velocidad en sentido decreciente, es decir, como el que había aquí, se debe proteger con una baliza para prevenir su correcta ejecución. Lo que está dejando ver es que después del accidente ya se empieza a decir que hay que regular esos cambios de velocidad. ¿Me están diciendo que ustedes no tenían consciencia antes del accidente de qué significaba pasar de 300 a 80 kilómetros/hora?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Insisto, en mi técnica simplemente definimos las velocidades de acuerdo con las características de la curva. Pero también le digo que, antes del accidente, el concepto de salto significativo de velocidad no existía; es decir, esto aparece después del accidente. Insisto, el control o la regulación de la frenada o el control del tren corresponde a la técnica de señalización, no a la de vía.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me parece un completo sinsentido. O sea, acogiéndonos al ejemplo que decía antes de ir en coche por una autovía a 120 kilómetros/hora y encontrarse con una rotonda, usted me estaría diciendo: Claro, es que en una autovía la normativa es a 120 kilómetros/hora y en una rotonda lo normativo es a 40 kilómetros/hora, lo que pase entre una y otra... Nosotros cumplíamos la normativa, en la rotonda a 40 kilómetros/hora y en la autovía a 120 kilómetros/hora. Es lo que me está diciendo usted. Yo le pregunto si solo se dedican a cumplir la normativa sin analizar la casuística concreta, si no hay ingenieros que digan que el cumplimiento de la normativa no es suficiente porque aquí hay un problema, una curva y un cambio de velocidad excesivo... Ustedes aparte de aplicar la normativa ¿no analizaban la peligrosidad y la casuística concreta?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Es que el control de velocidad y la señalización no era mi área de trabajo. Insisto, yo pongo la vía donde tengo la infraestructura, y con el radio que ponemos y el peralte que definimos sale una velocidad automáticamente en función de lo que dice la normativa 13803.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me puede explicar por qué en la primera propuesta la velocidad era de 300 a 90 kilómetros/hora y luego se pasa incluso de 300 a 80 kilómetros? ¿Cuál es la justificación?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Era lo que le iba a explicar y se me ha ido de la cabeza. Es decir, para pasar a 90 kilómetros/hora estaríamos en el límite excepcional marcado por la normativa, en 0,65 metros/segundo² de aceleración no compensada, y por confort se decidió pasar al límite normal de 0,50 metros/segundo² que es lo que define la normativa, simplemente son 10 kilómetros/hora. Le quiero hacer una precisión, lo que nos regula el diseño de la vía son límites de confort, es decir, están muy alejados de los límites de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, es evidente porque agravó la seguridad. ¿Para qué escenario se planteaba este cuadro de velocidades máximas en cuanto al sistema de seguridad? ¿Ustedes pensaban que el sistema ERTMS estaría implantado en su totalidad? ¿Pensaban que solo llegaría hasta el kilómetro 80? ¿En que contexto se hizo el cuadro de velocidades máximas en relación con el sistema de seguridad?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Vuelvo a insistir, yo no diseño el sistema de seguridad y señalización, yo diseño la parte de vía.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero cuando usted pone las velocidades máximas a las que puede ir el tren, ¿no tiene ni idea si lleva un sistema de seguridad que lo frena automáticamente o si va sin sistema de seguridad? Me está diciendo que es lo mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 12

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Es que no es mi ámbito de trabajo. Dadas unas velocidades que proporcionamos nosotros, yo entiendo que la parte de señalización hace lo adecuado para quedar protegido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se lo vuelvo a preguntar, ustedes cuando plantean el cuadro de velocidades máximas, ¿qué escenario tienen encima de la mesa, qué creen que se va a implantar como sistema de seguridad, qué sistema de seguridad tenían ustedes en la cabeza?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Insisto, cuando se genera el cuadro de velocidades máximas no solo participo yo, participan todas las técnicas que trabajan. Es decir, el punto de partida son las velocidades que se determinan por la parte física que es la vía, luego tenemos otros condicionantes que pueden venir dados por la electrificación —podemos tener zonas neutras— o por las condiciones en las que se ponen las señales, y eso lo aportan las otras dos técnicas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero ¿qué le dicen a usted?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No, a mí no me dicen nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted no sabía qué sistema de seguridad se iba a implantar. Eso es lo que está diciendo, ¿no?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No, no, para hacer mi trabajo yo no necesito saber qué es lo que se va a implantar porque es totalmente independiente. Yo coloco el balasto, las traviesas y el carril de manera adecuada para que pase el tren.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro. Ahora bien, esa recomendación después del accidente que nos decía el señor Lanchares de que cuando exista un escalón notable de cambio de velocidad se proteja con una baliza, lo que hace es vincular la velocidad al sistema de seguridad. Si el cambio de velocidad es muy grande, ponemos un sistema de seguridad. Es lógico y evidente. Lo que no entiendo es cómo ustedes podían planificar y proponer velocidades sin tener en cuenta el sistema de seguridad que había. Es un completo sinsentido.

Le voy a hacer las preguntas, voy a poner cuatro escenarios y usted me dice si se cumplirían los cuadros de velocidades máximas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, concentre sus preguntas por favor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale.

En el primer escenario, con un ERTMS completo instalado en su totalidad, ¿se cumpliría el cuadro de velocidades máximas en la curva, aunque hubiese un error humano? Escenario número dos, con un sistema de ERTMS hasta el kilómetro 80, pero con una última baliza programada para proteger la curva, ¿se cumpliría el cuadro de velocidades máximas en la curva, aunque hubiese un error humano? Tercer escenario, con un sistema ERTMS solo hasta el kilómetro 80 y sin baliza que proteja la curva, ¿se cumpliría el cuadro de velocidades máximas en la curva, aunque hubiese un error humano? Y cuarto escenario, con la desconexión absoluta del sistema ERTMS, que era lo que teníamos al final, ¿se cumpliría el cuadro de velocidades máximas en la curva, aunque hubiese un error humano? Quiero que usted me diga en cuál sí y en cuál no porque es evidente que hay que poner en relación el cuadro de velocidades máximas y el sistema de seguridad. Para cualquier persona esto es de cajón. Por último, le pregunto si ustedes no creían que las modificaciones, el cambio de proyecto y la desconexión, deberían haber llevado a realizar una nueva evaluación de riesgos e, incluso, haber modificado el cuadro de velocidades máximas.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Yo le puedo hablar de las velocidades por vía. Debo indicar que los sistemas de protección no son mi competencia y yo no puedo evaluar fallos humanos o dónde hay que poner balizas, solo le puedo decir las velocidades por vía, es decir, por la parte física.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 13

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Perdón, solo una cosa, ¿me podría contestar a las cuatro preguntas? ¿En qué casos se cumpliría con el cuadro de velocidades máximas, aunque hubiese un error humano?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Vamos a ver, no le puedo hablar de error humano ni de nada relacionado con la señalización; yo le puedo decir que la velocidad en esas curvas estaba bien calculada por la parte física de la vía. No sé si hay ERMTS o no —aunque, evidentemente, lo sé—, pero si hubiera habido ERTMS hasta la estación de Santiago, la velocidad definida en esas curvas hubiera sido exactamente la misma porque es una cuestión física.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero yo le pregunto, aunque hubiese un error humano, ¿se cumpliría con lo establecido, el tren pasaría a más de 80 kilómetros/hora por la curva con el sistema ERTMS conectado?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Es que usted me está haciendo una pregunta de ERTMS y no es mi especialidad, no le puedo contestar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Con un sistema que sirve para que el tren frene automáticamente cuando hay un exceso de velocidad, usted me está diciendo que no sabe si eso haría que el tren parase o redujese la velocidad.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Puedo evaluar las cuestiones de mi competencia, no otras.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues después de esta intervención, yo me quedo muy preocupada con que la persona que pone las velocidades en las vías de tren, no tenga ni idea del sistema de seguridad ni de la relación de este con el cumplimiento de las velocidades.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, la respuesta y su opinión han quedado muy claras. Hemos superado de largo el tiempo, de hecho, creo que hemos marcado un récord de tolerancia de tiempo.

Por tanto, a continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, damos la palabra a doña Pilar Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señor Galindo, bienvenido, muchísimas gracias por comparecer en esta Comisión. Y vaya por delante también el reconocimiento de este grupo a una carrera dilatada y de dedicación al sector ferroviario español.

Dicho esto, está claro que el objeto de esta Comisión es el que es y, por lo tanto, la preocupación de quienes formamos parte de esta Comisión es intentar detectar cuáles han sido los errores, los fallos que se pudieran haber cometido para que ocurriera el fatídico accidente. Está claro que no todo funcionó correctamente porque el resultado es el que es. Eso no pone en cuestión en absoluto ni la seguridad ni las infraestructuras ni la valoración que la ciudadanía de este país tiene del sistema ferroviario español, pero sí es cierto que los resultados tremendos de este accidente nos llevan a intentar indagar qué fue lo que ocurrió y, sobre todo, poner las bases para que no vuelva a ocurrir. Es el único objetivo de esta Comisión y no se pone en cuestión, en absoluto, la capacidad profesional ni la trayectoria de nadie.

En todo caso, si hay alguna cuestión que no pudiera responder por su ámbito competencial, entiendo que no lo haga porque en procedimientos tan complejos cada uno responde de aquella parte de la que es especialista y en la que tiene ámbito competencial, pero en procesos tan difíciles, sobre todo donde el procedimiento administrativo lo que garantiza es precisamente la consistencia del trabajo y que las cosas funcionen, a veces quizás se echan en falta figuras, planteamientos o respuestas que nos indiquen una cierta coordinación entre unos ámbitos y otros a modo de hilo conductor, ya que a veces por las respuestas parece que nos faltan elementos de información. Posiblemente sea porque no hacemos las preguntas correctas y los comparecientes no puedan ir más allá de su ámbito competencial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 14

Dicho esto, como usted muy sabe, en la planificación existente antes del modificado del ancho de vía estaba previsto que en la línea convivieran distintos anchos. La línea entraba hasta Orense en ancho ibérico, luego entre Orense y Santiago estaba previsto ancho internacional, y desde Santiago hacia A Coruña nuevamente en ancho ibérico. Según nos consta, usted fue uno de los firmantes del informe de propuesta de autorización para redactar el proyecto constructivo de montaje de vía, que está fechado el 13 de octubre de 2010, destinado a la realización del cambio de ancho de vía. Algo ya ha dicho usted, pero ¿podría explicarnos los motivos de esta decisión y si el objetivo de esa propuesta era en todo caso homogeneizar de alguna manera o racionalizar la red en ese tramo para facilitar la circulación entre la línea 082, el eje atlántico y la conexión con la meseta, mientras la línea de alta velocidad hacia Madrid no estuviera totalmente instalada? ¿Cuáles eran las razones o motivos para tomar esa decisión?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Usted misma los acaba de enunciar. Es decir, mejorar un poco la conexión de todas las líneas que se concentraban en esa parte, es decir, eje atlántico y las conexiones con la red convencional, sobre todo teniendo en cuenta que el escenario de conexión con la vía de ancho UIC iba a tardar bastantes años en llegar. Es decir, el poner dos cambiadores en la línea se comía gran parte del ahorro de tiempo que suponía la inversión de 2200 millones de euros en la línea. Esto no es algo que parta de mí, estas son las razones concretas de la modificación del proyecto; era una simple cuestión de racionalizar y también mejorar la operatividad. Los cambiadores de ancho son instalaciones con un grado de fiabilidad más reducido que el resto de instalaciones porque afectan mucho no a la propia instalación del cambiador, sino a los ejes de los trenes. Todos los trenes que vienen desde la zona de Sanabria en invierno suelen venir con ejes congelados. El eje congelado cuando entra en el cambiador de ancho normalmente se atasca y ocasiona una incidencia. Se colapsa el cambiador y hasta que se pone en servicio otra vez tenemos la línea cortada. Además, no se preveía un cambiador doble, sino que todos los trenes de entrada y de salida entraban por el mismo cambiador. Es decir, una parada de un tren ahí suponía que hasta que no se resolvía la incidencia, la línea estaba parada. Por tanto, técnicamente el cambio estaba suficientemente justificado.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En todo caso, esta convivencia en una línea de distintos anchos de vía supongo que no es exclusiva de esta línea de la que estamos hablando. Es una decisión que suele aplicarse con carácter general cuando es necesario y se valoran las distintas situaciones u oportunidades, ¿no?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No lo he entendido.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿Ha sido una decisión de convivencia de ancho de vía —a lo mejor, es una respuesta obvia— única y exclusivamente para este tramo del que estamos hablando, o se da en otras líneas del resto del sistema ferroviario de alta velocidad?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Realmente no se nos ha dado, salvo aquí esta decisión. Bueno, ahora estamos con Asturias y también estamos a vueltas con esto, pero tampoco es una decisión que parta desde mi área. Yo no le puedo decir.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Desde el punto de vista objetivo y racional, el hecho de la convivencia de distintos anchos de vía ¿incrementa de alguna manera el riesgo, incide en la seguridad o se hace una valoración de conjunto y, por lo tanto, no tiene ninguna incidencia en ese aspecto?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): En lo que respecta a la parte de vía no hay ninguna diferencia en circular a 300 kilómetros/hora en un ancho o en otro. No hay más riesgo porque la normativa tiene en cuenta las dos opciones y los criterios de diseño están soportados por esta normativa, así que no hay más riesgo o menos.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Anteriores comparecientes, como los directores de Seguridad en la Circulación de Renfe y ADIF y el director de obra, han señalado que una vez que se toma la decisión de que las transiciones ERTMS-ASFA no se hagan en los intercambiadores de ancho, sino en la línea, se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 15

aplican las reglas de ingeniería de ADIF para determinar cuáles son los puntos de transición. ¿Usted conoce esas reglas? ¿Puede contestarme o es un ámbito que no le compete?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No, porque es de la parte de señalización y no las conozco.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Bien, sin problema.

Otra de las cuestiones que se está planteando con insistencia a lo largo de esta Comisión es la referida a los plazos de ejecución de las obras correspondientes. Es una pregunta reincidente por parte de los grupos parlamentarios, que además es oportuna —quiero decir que no la cuestiono en absoluto—, si han existido presiones para acelerar los plazos, hasta el punto de que el director de obra, el señor Díez Arroyo, llegó a decir que trabajó sin conocer ni siquiera la fecha de puesta en servicio. Entonces, ¿podría decirnos si recibió presiones para acelerar las obras? Y también le pregunto si usted conoce o no, porque a lo mejor tampoco lo conoce, si las obras se realizaron de acuerdo con los contratos que estaban firmados o a usted le indicaron alguna necesidad de acelerar. Creo que ya se ha hecho alguna pregunta en ese sentido por parte de algún otro portavoz.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Respecto a los plazos contractuales, no se hizo nada anormal ni se recibió ningún tipo de presión para acabar las obras. De hecho, no se hubiera hecho nada en contra del buen criterio o de la normativa en ningún caso. Sí que los plazos son apretados siempre, pero es que siempre es así, no había nada nuevo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Entonces, ¿no es excepcional?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): No.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Tenía algunas preguntas más que se referían sobre todo al sistema ERTMS y a cuestiones de seguridad, pero, como ya ha dejado usted patente, no es su ámbito competencial. Por lo tanto, nada más.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Cancela.

A continuación, y para terminar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señor Galindo Escribano, gracias por su información. Intervengo en último lugar y muchas de las cuestiones que yo podría preguntarle han sido respondidas. Usted nos habla de su participación en este proyecto al frente de la dirección de vía, lo que es la superestructura, las traviesas, el balasto, el carril. Ha explicado de una manera bastante clara cuáles fueron las razones del cambio de ancho. A usted le viene dada esa instrucción por parte de su superior, que precisamente comparecerá esta tarde en esta Comisión, el señor Ochoa, y explica fundamentalmente que es por un ahorro operativo, para evitar una isla en ancho internacional. Luego ha explicado cuestiones relacionadas con el trazado de esa curva en concreto, que califica como una curva que obedece a un trazado habitual en las entradas a zonas urbanas donde, efectivamente, la existencia de edificaciones o de casas no permite trazados nuevos, sino el aprovechamiento de otros ya existentes. Creo que ha explicado por dos veces, de una manera bastante clara, lo que dice el acta en relación con el cuadro de velocidades, que explica exactamente qué significó el intentar eliminar y subir una bajada de velocidad después de la curva de A Grandeira. Ha explicado los radios, los peraltes y las velocidades máximas. Y ha culminado ahora dando más explicaciones sobre que no ha recibido ningún tipo de presión de plazos más allá de la habitual que hay en cualquier actividad constructiva, plazos que por otra parte los primeros que exigen su cumplimiento son los responsables políticos. Es bueno que esto también se recuerde. En definitiva, ha hablado de todas estas cuestiones.

En realidad le quiero preguntar por los documentos que he visto en el expediente que ha sido remitido por el Gobierno, por el Ministerio de Fomento, a esta Comisión para su estudio y valoración, puesto que nuestro informe se basa en informaciones que recibimos de ustedes, pero también en informaciones que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 16

se derivan de la amplitud documental que hay. Observo que hay un informe de adecuación a la normativa técnica de las obras de montaje de vía, que lleva fecha 30 de junio de 2011 y que está firmado por usted como director de vía, por don Carlos Díez Arroyo como director de la línea de alta velocidad, por el gerente de construcción de la vía, don Luis Llamas, y por el jefe de montaje de vía, don Eloy Gómez Rodríguez. ¿Conoce usted la existencia de este informe?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En el mismo usted da cuenta del objeto de este informe, que es precisamente dar cumplimiento a lo que establece el Real Decreto 2387, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y hace una descripción de los trabajos efectuados. Habla de que ejecutó el contrato de suministro de los materiales de vía, balastos, traviesas, sujeciones, carril y aparatos de vía, y del montaje y aparatos de vía. La pregunta que le hago es si estos trabajos fueron ejecutados con la adecuación y el cumplimiento de los pliegos y de la normativa técnica que estaban en los proyectos constructivos.

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Sí, por supuesto.

El señor **DELGADO ARCE**: Estos informes de ustedes también acreditan que los materiales fueron controlados adecuadamente para cumplir las especificaciones que garantizaran su prestación a lo largo de la vía útil. ¿Esto es cierto también?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Es cierto que la autorización definitiva de la puesta en servicio de este corredor se hace el día 9 de diciembre del 2011, más o menos un mes después, y que el director general de Infraestructuras Ferroviarias de entonces firma un documento en el que se recogen a su vez todos los informes de los diferentes subsistemas, entre ellos el de usted. Es decir, que además del subsistema de infraestructuras, está el de energía, el de control, mando y señalización, el de protección civil, etcétera. ¿Es, por lo tanto, cierto que en la autorización de una línea previamente se exige la intervención de diferentes responsables de distintos subsistemas?

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Obviamente.

El señor **DELGADO ARCE**: Es así. Me gustaría comentar una cuestión que aquí se le ha planteado para que quede suficientemente clara. El señor Lanchares, el director general de Seguridad en la Circulación de Renfe, que compareció la pasada semana en esta Comisión, no ha dicho en ningún momento ni por escrito antes ni en su intervención, que la transición previa a la curva de A Grandeira estuviera mal señalizada ni que fuera necesario colocar una baliza previa. Él avaló que la señalización que existía en ese momento antes de esa curva era la exigida por la normativa ferroviaria vigente. Lo que sí manifestó es que está muy de acuerdo con la recomendación que hizo la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios tras el accidente, que recomendó asegurar que todas las reducciones de velocidad máxima programadas en plena vía entre estaciones a partir de un cierto rango estén señalizadas en vía, cosa que sí se hizo, y que en esas situaciones se gestionase la implantación progresiva de las balizas ASFA que controlasen la velocidad. Y eso se hizo. Efectivamente, eso que la CIAF dijo y que el señor Lanchares manifestó que le parecía muy bien, es lo que nos parece bien a todos los que estamos en esta sala. Y sí que sentimos que esto no estuviera previsto antes en la normativa. Pero lo que no ha dicho en ningún momento el señor Lanchares es que con la normativa vigente en el momento en el que se instala y en el momento del accidente, eso estuviese fuera de normativa. Lo digo porque ha de constar que lo que no se dice, luego no se puede afirmar y dar por hecho palabras que no han sido pronunciadas.

Toda vez que su actividad en esta línea se ciñe a lo que ha explicado, a la superestructura, creo que no tengo ninguna otra pregunta que hacerle.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 17

El señor **GALINDO ESCRIBANO** (exdirector de vía de alta velocidad de ADIF y subdirector de vía de ADIF): Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Delgado.

Pues aquí hemos terminado. Don José Manuel Galindo Escribano, muchísimas gracias por sus informaciones, no caerán en saco roto. Estamos agradecidos por haber podido disfrutar de su *expertise*, que utilizaremos en el informe final. Como siempre, bienvenido a su casa, que es la de todos y, por tanto, también la de usted. Muchísimas gracias por su aportación.

Sin solución de continuidad, pasamos a la siguiente comparecencia.

— DEL SEÑOR GÓMEZ-COMINO BARRILERO (EX DIRECTOR GENERAL DE SEGURIDAD, ORGANIZACIÓN Y RECURSOS HUMANOS DE RENFE), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001473).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión. Tenemos con nosotros a don Cecilio Gómez-Comino Barrilero, director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe, quien comparece para informar del objeto de estudio de esta Comisión. Tiene la palabra por tiempo de cinco minutos.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días. Comparezco ante esta Comisión de investigación sobre el accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013 para ponerme a disposición de sus señorías como componentes de la citada Comisión y con el objeto de colaborar en la consecución de los objetivos fijados en la creación de la misma.

La seguridad para todos los ferroviarios es el pilar fundamental en la prestación de los servicios que prestamos a los ciudadanos, y por ello todos los accidentes que se producen en el ferrocarril son el mayor drama en el desarrollo de la actividad de nuestro trabajo diario. Somos conscientes de las consecuencias y entendemos y nos solidarizamos con sus víctimas, sus familiares y amigos, trasladándoles todo nuestro afecto y cariño y poniendo a su disposición todos aquellos medios que se encuentran a nuestro alcance para tratar de paliar el daño ocasionado. Insisto por ello en que tenemos presente el dolor ocasionado en los afectados y no olvidamos la situación que siguen viviendo los que sufrieron esta catástrofe.

Tras una larga trayectoria en Renfe —recientemente he cumplido treinta y nueve años de servicio en la empresa—, en aquel momento desempeñaba el puesto de director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, lo que hacía tener en mi ámbito de competencia todo lo referente a la seguridad integral, entendiéndolo por ello los departamentos de seguridad en la circulación, de seguridad y salud en el trabajo, la prevención de riesgos laborales, los servicios médicos, la protección civil, así como los departamentos de organización empresarial, relaciones laborales, formación, selección y administración de recursos humanos, entre otros.

En Renfe somos conscientes de que la seguridad, en todas sus facetas, se sustenta en el cumplimiento riguroso y estricto de las normas y procedimientos establecidos. Tengamos en cuenta que en la empresa trabajan 14 000 empleados y diariamente circulan en torno a los 5000 trenes, transportando al año más de 400 millones de pasajeros. De ahí que para poder garantizar la prestación de un servicio seguro y de calidad las normas y los procedimientos son, sin duda alguna, la piedra angular que nos permite prestarlos con seguridad y fiabilidad. No obstante y desgraciadamente, se producen accidentes, motivados por un cúmulo de circunstancias que hacen que, a pesar del celo en el estricto cumplimiento de la norma y los procedimientos, no seamos capaces de evitarlos.

Cada vez se realiza un esfuerzo mayor para que el ferrocarril sea más seguro y fiable, pero en algunos casos y a pesar del esfuerzo, existen márgenes que hacen que la seguridad no sea absoluta. Desde nuestro punto de vista, tenemos y cumplimos todos los protocolos contemplados en el sistema de gestión de seguridad de Renfe y se cumplieron escrupulosamente, entre otros los relacionados con la formación y capacitación del personal, los reconocimientos psicofísicos, las inspecciones y auditorías, los límites en los tiempos de conducción, la documentación preceptiva para la circulación del tren, así como las homologaciones, sistemas de seguridad y revisión del tren en todo lo relativo a su puesta en servicio y a su mantenimiento preventivo y correctivo. Creo que estamos en condiciones de afirmar que en España tenemos un ferrocarril seguro, en el que se cumplen de manera pormenorizada y escrupulosa todos los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 18

procedimientos y en el que día a día se buscan áreas de mejora que permitan seguir avanzando en la seguridad.

Quiero finalizar mi intervención reiterando a las víctimas y a sus familiares nuestro sincero sentimiento de condolencia, así como nuestra solidaridad por la pérdida de vidas humanas y el dolor causado por el accidente.

Muchas gracias, y me pongo a disposición de sus señorías para aquellas preguntas que consideren oportuno realizarme.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Gómez-Comino.

A continuación, abrimos el turno de portavoces, empezando por el Grupo Mixto. Tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias también a don Cecilio Gómez-Comino por su comparecencia ante esta Comisión de investigación de un accidente que la propia Renfe calificó de intolerable, como es natural además cuando hay tantísimas víctimas como producto del mismo.

Exactamente, don Cecilio, una vez producido el accidente de Santiago en aquella fecha del 24 de julio de 2013, ¿cuál fue su papel?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): El papel de la dirección general de Recursos Humanos, Seguridad y Organización fue, en primer lugar, el de desplazarnos al punto kilométrico, porque allí teníamos los servicios médicos, que colaboraron con todas las emergencias de Galicia —curiosamente, la gerencia de los servicios médicos de Renfe está y estaba situada en Santiago de Compostela—; también desplazamos a todos los vigilantes jurados que pudiésemos tener a mano para poder colaborar en el desalojo del tren y en la ayuda y asistencia a víctimas y familiares, y luego se hizo el montaje de una oficina de apoyo a familiares y víctimas para localizar tanto los lugares donde estaban residiendo los enfermos y las víctimas evacuadas, como en referencia a equipajes, familiares y desplazamientos para localizar a todo el mundo y tratar de tenerles lo más informados posible, para tratar de paliar una situación tan dramática como aquella. A partir de ahí, se creó la oficina de atención a las víctimas, con permanente asistencia en los momentos posteriores, que siguen siendo igual de dolorosos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: He leído en el informe anual elaborado por Renfe correspondiente al año 2013, o sea, elaborado posteriormente al siniestro, que se analizaron medidas en relación con la prevención del riesgo del fallo humano y se pusieron en marcha, es decir, fueron operativas a partir del año 2014. ¿De qué tipo de medidas estamos hablando?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Las más determinantes fueron que las pruebas psicotécnicas, que en Renfe se pasaban de manera trianual, se adelantaron y se hicieron anuales, para hacer un seguimiento más pormenorizado de todos los trabajadores; igualmente, se incidió mucho más en el aspecto psicológico y de atención, gestión del estrés y sensibilidad al riesgo y al peligro; asimismo, los reciclajes, que anteriormente se hacían cada tres años a todos los maquinistas, se pasó a hacerlos cada dos años, y se insistió mucho en el factor humano y, no dudando en ningún caso de la profesionalidad que tienen los maquinistas por el conocimiento de su profesión, en que las rutinas son un peligro y que, aún conociendo la línea, no hay que perder esa sensación de peligro, que es lo que lleva a estar alerta.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Vuelvo a preguntarle precisamente sobre esta cuestión, el factor humano, porque, efectivamente, a partir del año 2013, del año del accidente, Renfe revisó los requisitos de acceso a la profesión de maquinista. Exactamente, ¿en qué consistieron los cambios?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En primer lugar, para ser maquinista se elevó la edad de dieciocho a veinte años y, además, se incidió mucho más, aparte del conocimiento técnico en el que se insistía en las pruebas de selección y de reciclaje, tanto en las pruebas selectivas de ingreso a Renfe como luego en las de mantenimiento del título, en los aspectos psicotécnicos, es decir, no solo en los físicos, en los que también se subió el nivel de exigencia, sobre todo en los psicológicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 19

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: A partir de aquel accidente del Alvia 04155 o coincidiendo con esa tragedia, Renfe elaboró una resolución para prohibir el uso de teléfonos móviles por los maquinistas con el tren en movimiento. ¿Hasta entonces estaba autorizado el uso de móviles?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No, desde 1997 se alertaba del peligro del uso de cualquier dispositivo. Negar la utilización de medios que tecnológicamente han permitido que la sociedad avance es negar una evidencia. Los equipos móviles tienen que ir en el tren como un apoyo frente a ciertas necesidades, como, por ejemplo, que falle el tren-tierra o haya una llamada de emergencia que haya que utilizar. Por tanto, no hay que negar que se utilicen estos medios, pero sí de una manera responsable. ¿Qué ocurrió? Que esto estaba sustentando en un aviso, una recomendación en la que poníamos en alerta del peligro que existía en el uso indiscriminado del teléfono móvil. Y lo que luego se hizo fue procedimentarlo de una manera mucho más escrupulosa, de modo que en ningún caso se utilizase a tren en movimiento y que si era necesario por una cuestión de emergencia se parase el tren. Pero en cualquier caso siempre se ha dicho —insisto, desde el año 1997— que el uso de cualquier dispositivo móvil era un peligro con el tren circulando.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Gómez-Comino, entiendo que bajo su dirección general trabajan los maquinistas, que son los jefes de tren, como fue en el caso del Alvia siniestrado en Santiago. Por favor, ¿usted o su departamento recibieron algún tipo de aviso, advertencia o comentario sobre problemas de seguridad en esa línea?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En absoluto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Nunca?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Nunca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Ni rumores?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Ni rumores ni ningún tipo de información por ninguno de los canales que existían.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: He repasado los denominados indicadores de seguridad del año 2013, el año del siniestro. Por lo que he visto, en Renfe tienen un índice aceptable de riesgo, que sistemáticamente tiene una frecuencia real inferior al objetivo planteado cada año. Como director general, le pido que, aunque ya lo ha dicho antes, amplíe su valoración de la seguridad ferroviaria en nuestro país, en España. Ya dijo usted que tenemos un ferrocarril seguro. Por favor, amplíenos esta calificación.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Si se trata de hacer alarde de que tenemos un ferrocarril seguro en una Comisión de investigación de accidentes, la verdad es que el pudor te impide seguir haciéndolo. Pero es cierto que tampoco a la ciudadanía la podemos trasladar que nuestro ferrocarril es inseguro, sino todo lo contrario. La prueba está en los millones de kilómetros que recorreremos, incluso las series estadísticas lo acreditan, y, en comparación con otros modos de transporte, el ferrocarril, y el español sin lugar a dudas, es uno de los más seguros.

Este índice admisible de riesgo, que es un objetivo que tenemos toda la dirección de la empresa, el primer objetivo que tenemos la dirección de la empresa como objetivo transversal, es aquel que mide que cualquier incidente o accidente o precursor de riesgo dividido entre el número de millones de kilómetros nos ponga en alerta para tomar medidas y mejorar más la seguridad. Normalmente, este índice siempre ha ido con una tendencia descendente, por el esfuerzo de los maquinistas, por la formación y por las inversiones que se han hecho en seguridad. Pero —insisto— el margen en la seguridad existe y ese margen se trata de eliminar. Existiendo ese margen, el riesgo también, y prueba de ello es esta Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 20

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Usted es director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe, una empresa en la que creo haber escuchado que lleva treinta y nueve años trabajando.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, soy ex director general. Ahora no lo soy.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Conoce el informe de la CIAF respecto a este siniestro?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Fue llamado a participar en él?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué opinión le merece?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Correcto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Cecilio, ¿qué aprendimos tras el siniestro de Santiago de Compostela?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Que existen márgenes de error que tenemos que seguir mejorando y que lo que muchas veces para el ferroviario es habitual para la ciudadanía no es normal. Cada vez menos la ciudadanía entiende que esos márgenes de error puedan existir. Con relación a la Renfe que conocí hace treinta y nueve años y que tenía la sociedad como un referente, que entendía el comportamiento humano, el fallo que pudiese existir, las nuevas generaciones y la sociedad actual eso ya no lo entienden. Nadie entiende que pueda existir el fallo humano, aunque en la sociedad es así. El sector ferroviario sigue sustentando de una manera muy importante en el factor humano la seguridad. En la profesionalidad del maquinista está muy sustentada la seguridad, pero hemos aprendido que, cada vez menos, la sociedad no lo admite, y, desde luego, tenemos que seguir dando pasos en la tecnificación de todas las líneas ferroviarias.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le agradezco, señor Gómez-Comino, sus respuestas. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra el que es su portavoz, el señor Gabriel Rufián Romero.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Una puntualización antes de comenzar, en pos de la exactitud del *Diario de Sesiones* y a tenor de las palabras del portavoz del Grupo Popular. Él ha dicho que el señor Lanchares nunca jamás había estado a favor o se había manifestado a favor de colocar balizas en ese tramo, o en el tramo accidentado, pero que sí está muy de acuerdo con el informe que decía que había que colocar balizas en el tramo accidentado. Simplemente, quiero dejar constancia de que eso en mi barrio es decir que está de acuerdo con colocar balizas.

Buenos días, señor Gómez-Comino. Es usted ex director general de Recursos Humanos de Renfe. ¿Es correcto?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Correcto.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Está usted de acuerdo con la línea argumental de que en este accidente todo fue por un error humano del maquinista? Se lo pregunto como responsable de Recursos Humanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 21

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Estamos pendientes de una sentencia judicial y de unas conclusiones de esta Comisión. No quisiera anticiparme a ambas decisiones. Lo que nosotros constatamos en el informe fue que había un exceso de velocidad, como causa más relevante, y un hecho coadyuvante, que fue el uso del teléfono móvil. No me gustaría tener que señalar y anticiparme a dos hechos tan importantes como son una sentencia judicial y unas conclusiones de la Comisión. Por tanto, no quisiera señalar a nadie como responsable.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hay un hecho que creo que le atañe a usted como responsable de Recursos Humanos que para este grupo parlamentario es gravísimo, y es que sobre todo durante un tiempo se negó que el jefe de maquinistas hubiera transmitido correctamente o en algún momento el peligro del tramo accidentado. Concretamente, se trata de José Ramón Iglesias Mazaira, jefe de maquinistas, quien remitió un correo electrónico el 26 de diciembre del año 2011 a su superior inmediato, José Luis Rodríguez Vilariño, en el que hablaba de una zona de máxima atención y riesgo, en la que el Alvia debía reducir la velocidad de 200 a 80 kilómetros por hora. Dos preguntas. ¿Tuvo usted constancia de este aviso? ¿Qué le parece o por qué alguien durante muchísimo tiempo nos quiso hacer creer que este aviso no había existido nunca?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No tuve conocimiento de este aviso hasta diciembre de 2013, que es cuando este aviso se hizo público; público a la opinión pública, público al juzgado y público dentro de Renfe. La mayoría de los trabajadores de Renfe no éramos conscientes. Es más, nos produjo una gran alarma y sensación de ansiedad que hubiese habido esta alarma y no hubiésemos reaccionado, o sea, ese habría sido un procedimiento con un fallo gravísimo dentro de Renfe, y, cuando lo vimos, la verdad es que fue de las cosas que más nos alertaron.

Pero, desgraciadamente, el aviso quedó en un correo cruzado con su jefe, que sustanciaron entre ellos, según documentación que obra en su poder, en el que dijeron que eso se podía soslayar con un incremento de la formación, y, sorprendentemente, se canalizó por un conducto que no correspondía, una reunión operativa sobre aspectos que no tenían nada que ver con la seguridad, cuando el señor Iglesias Mazaira era perfecto conocedor de las comisiones de seguridad en la circulación, donde él era vocal y donde realmente se podían haber tratado estos asuntos, porque, como saben, es una comisión paritaria, con los sindicatos y representantes de la empresa y en la que están las personas más conocedoras de los aspectos técnicos de la seguridad. La verdad es que fue una pena que no se canalizase por el conducto oportuno, porque se hubiese podido analizar este asunto, y a lo mejor hasta se podría haber dado solución.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le agradezco la sinceridad.

La verdad es que está claro que había un enorme riesgo de descarrilamiento, tal y como estaba todo. El señor Cortabitarte, a preguntas de este grupo parlamentario, dijo que sí, que ese riesgo existía y que Renfe tenía la posibilidad de negarse a aceptar ese riesgo y que Renfe lo admitió, que era algo relativamente habitual. ¿Conocía usted ese riesgo, como responsable de Recursos Humanos?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Sabe si el maquinista había sido formado en ese riesgo?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí tengo constancia fehaciente de que tenía formación. Sobre casi todo lo que ha ido surgiendo sobre este asunto, no solo ha habido conversaciones, sino que detrás de cada afirmación he pedido que hubiese una persona que me dijese con su firma si había sido así. Y en el caso de la formación, tengo constancia fehaciente de que recibió la formación de manera escrupulosa, y se hizo especial énfasis en los peligros de la curva, en que estuviese especialmente alerta a la entrada al ERTMS en Orense, a la salida y al peligro de la curva.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 22

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Según la asociación de víctimas —no lo decimos nosotros, lo dicen ellos—, esta formación nunca existió. ¿Tiene usted medios y alguna posibilidad de hacernos llegar la formación que recibió?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, tenemos documentado por los jefes de maquinistas que la impartieron la formación que se emitió y la aceptación por parte del trabajador, así como de los jefes de los mandos intermedios.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Según la asociación de víctimas —repito, pero no quiero ponerle en entredicho—, esta formación no existía, no solamente para el señor Garzón sino para ningún maquinista, sobre todo en cuanto a la comunicación telefónica, la adscripción de tareas, el análisis de riesgos, la gestión de la carga de trabajo y competencias a tenor del Alvia serie 730. Se lo vuelvo a preguntar, señor Gómez-Comino: ¿Esa formación existió realmente? ¿Nos puede hacer llegar la prueba de que existió?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Por hacer una reflexión para tranquilizar a sus señorías y a quien pueda escuchar esto, sería impensable que en una empresa como Renfe no se dé formación y se pongan a circular los trenes con la arbitrariedad no solamente de la dirección de la empresa sino de los maquinistas. Tengamos en cuenta que Renfe es una empresa con un poderío sindical, con un sindicato de maquinistas que no es cualquier sindicato minoritario, sino que tiene capacidad de influir si hay alguna formación que no es la correcta o que no se ha impartido, es decir, no entra en cabeza ferroviaria que no se haya dado la formación necesaria y suficiente a ningún maquinista que tome servicio. Es más, ha habido casos en que si el jefe de maquinistas ha entendido que con las horas que marca la ley no es suficiente, se ha insistido y se ha seguido dando formación, porque por encima de todo está la seguridad y la responsabilidad de cada uno.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Quién es el responsable de haber pedido la desconexión del ERTMS? En el caso de lo que supiera, ¿usted estaba enterado de que ese sistema de seguridad se desconectaba?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En el momento de la desconexión no estaba enterado, porque tampoco tenía que estarlo. Era parte de la responsabilidad del departamento de seguridad. El hecho de que pasase de ERTMS a ASFA digital era algo que estaba contemplado en la habilitación del vehículo y de la infraestructura, no era nada que se saliese de lo normal. Cuando se habilita y se homologa un vehículo hay varias capas de seguridad, y en una de las capas de seguridad está el ERTMS y en otra esta el ASFA. Entonces, cualquiera de las capas puede ser utilizada, sin ningún tipo de inconveniente, a solicitud del departamento de seguridad de Renfe, que se lo hace llegar al departamento de seguridad de ADIF. Es como un maquinista, que está homologado para conducir con ERTMS, con ASFA digital o con sistemas de nivel todavía más bajo en las capas de seguridad en que tiene habilitación y formación.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La cuestión es que esa desconexión comportaba, según la normativa, una evaluación de riesgos, una evaluación de riesgos que no llegó. ¿Sabe si esto era habitual? ¿Estaba enterado de que no se había dado? Es cierto que la decisión se tomó en veinticuatro horas, de manera sorprendente, y entiendo que en ese tiempo es muy complicado hacer una valoración de riesgos. Pero, al final, la pregunta es sencilla. ¿Como responsable de Recursos Humanos, usted estaba enterado?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En uno de los despachos que tuve con el responsable de Seguridad me lo comunicó. Pero, con todas las múltiples decisiones que se toman a lo largo de un día sobre este tipo de sistemas de bloqueo, señalización, circulación por una vía banalizada, al estar el maquinista formado y el tren homologado, no es necesario, porque ya lleva implícito el análisis de ese riesgo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Gómez-Comino, dese cuenta de que estamos hablando de algo tremendamente importante, como es un sistema de seguridad que creo que el 90 % de los expertos que han pasado por aquí han dicho que hubiera sido clave para mitigar las consecuencias del accidente. No estamos hablando, en definitiva, de una decisión relativamente banal, sino de algo importantísimo, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 23

choca que simplemente con un correo electrónico y en veinticuatro horas dos personas cambiaran un sistema de seguridad o desactivaran un sistema de seguridad tan importantísimo. Desde fuera parece que fuera por presiones comerciales o políticas o por ambas.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): He consultado con los que saben de esto, que son maquinistas, jefes de maquinistas, y les he preguntado si realmente esa desconexión agravó el riesgo y si esa alerta hubiera sido suficiente aviso para ubicar al maquinista en el lugar donde se encontraba.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted qué cree?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Una vez que todos sabemos que estaba a 4000 metros de donde se produjo el accidente, o sea, que no estaba afectada directamente la activación o desactivación del ERTMS, pregunté por ese aviso o alerta, que era acústica, y luego en pantalla se modificaba parte de la pictografía, y todos me dicen que son incapaces de decir si eso habría evitado el accidente. Y lo contrario. Me dicen: Lo que realmente nadie te propondrá para evitar el accidente es poner un dispositivo acústico a 4000 metros. Desde luego, la decisión que se toma *a posteriori* sobre la baliza sí puede evitar el accidente. Acerca de un aviso acústico a 4000 metros, los jefes de maquinistas y maquinistas que están operando sobre la línea me han dicho me han dicho que nunca sabrán si ese pitido podría haber situado y ubicado al maquinista o no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La verdad es que nosotros hemos tenido aquí gente que ha manifestado de forma clara que sí, que la verdad es que el sentido común nos dice que un sistema de seguridad tan importante hubiera cambiado muchísimas cosas. Y, sobre todo, creo que es algo que cuesta mucho reconocer, porque contradice el hecho de que solamente sea culpable una persona o que dependa de la pericia de una persona la vida de tantísima gente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Rufián.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor Gómez-Comino.

Muchas de las preguntas que le íbamos a hacer más o menos las ha respondido en su intervención inicial, alocución sobre la que vamos a hacer, no obstante, una serie de preguntas que maticen lo que usted ha dicho.

Después de escuchar a muchos comparecientes, porque se limitan a las competencias en su trabajo o porque no han querido entender qué sigue a continuación por tener un punto de vista individual de sus competencias, sin que nadie haya podido ver de un modo global todo el proyecto —entiendo que todo el mundo que trabaja sabe cómo tiene que funcionar el siguiente eslabón, aunque también entiendo que digan que la información solo puede referirse a sus competencias—, al final da la sensación de que ni en ADIF ni en Renfe fueron conscientes en ningún momento del riesgo que tenía la curva de Angrois, pero yo sé que eran conscientes. Sé que ha habido informes, sé —como bien ha dicho usted— que ha habido correos que indicaban que había un peligro en Angrois, pero que no se hizo de una manera procedimental adecuada, que no se llevó esta cuestión de la curva a la comisión de seguridad en la circulación —como usted bien ha dicho—, que es donde tendría que haberse tratado, y que los procedimientos —que usted ha dicho que son la piedra angular—, por desgracia, no se cumplieron. Por tanto, entiendo que en su departamento estudiarían los accidentes ferroviarios de otras administraciones en las comisiones de seguridad y que sobre las indicaciones o resultados de esos estudios formarían a los técnicos, a los maquinistas y a los directivos para mitigar posibles riesgos que han visto en otros accidentes. ¿Es así?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí. Prueba de ello es que el segundo aviso que se les da a los maquinistas sobre el riesgo del uso del teléfono móvil está sustentado en un accidente ferroviario en Estados Unidos y aprovechamos esa experiencia. No solo escarmentamos en cabeza propia, sino que aprovechamos el conocimiento y la experiencia de cualquier tipo de accidente o de incidencia. Hay una red de comunicación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 24

y esa experiencia la tratamos de aprovechar y transmitir en la mejora de las buenas prácticas que tenemos aquí. El retorno de la experiencia, que es uno de los objetivos que siempre se tiene en los planes de seguridad, no solo es el retorno de nuestra experiencia sino el retorno de la experiencia de otras administraciones.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Pero ¿esto se hacía antes del accidente o después del accidente? Después del accidente tengo claro que sí, porque ya lo ha dicho previamente. Pero ¿se hacía antes también?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, antes también se hacía.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sabiendo que solo se le daba la responsabilidad de la frenada al maquinista, ¿en la formación se le hacía ser consciente del riesgo que había si no frenaba a tiempo?, ¿se le daba alguna forma de consciencia del riesgo que podía tener una falta de atención, un despiste o un no controlar bien las señalización?, ¿se le daba a entender que cuando ya conocía mucho el trayecto uno podía relajarse y era posible que tuviera esos fallos? En definitiva, ¿en la formación no se incidía en esa problemática antes de 2013? Me refiero a ese año porque ya me ha dicho que sí se hacía en 2014.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Se hacía igualmente, aunque con menos intensidad porque era cada tres años, y no cada dos años.

Los maquinistas, por si no lo conocen, prestan el servicio siempre en las mismas líneas. Esta decisión puede ser discutible, si vas más alerta cuando cambias más de línea o si vas más seguro cuando siempre vas en la misma línea. La decisión que está tomada es que se entiende que hay mucho más conocimiento, si se circula de una manera permanente por las mismas líneas y con los mismos vehículos, que eso te da un poso mayor de conocimiento, y por tanto, más seguridad. Sin embargo, es cierto que hay un riesgo de que sientas —a todos nos pasa— esa especie de monotonía, de absoluto control tanto de la infraestructura como del vehículo.

De ahí que incidamos mucho en que no se pierda la percepción de peligro, que es en lo que nosotros insistimos más. Un maquinista, como cualquier trabajador de Renfe, es un magnífico profesional, es muy difícil que sea superado por otro de cualquier Administración, pero puede pasarle que tenga una sensación de excesivo control. Por eso insistimos no solamente en los cursos que se imparten sino también en los acompañamientos que regularmente hacen los jefes de maquinista, que para esa rutina deben llevar el cuadro horario, las velocidades máximas y un determinado tipo de estilo de vida, ya que hay que llegar al trabajo descansado porque si no, ese agotamiento te puede desconectar del sitio en el que estás. En todos estos factores que tienen que ver alrededor de la profesión de maquinista se insiste permanentemente, antes y después.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por supuesto, no dudo de la profesionalidad de los maquinistas, ni de los trabajadores de ADIF, ni de Renfe, ni de los formadores, pero lo que sí está claro es que hubo un fallo en los procedimientos. ¿Por qué hubo un fallo? Es más, ¿de qué sirve cumplir una normativa, si un riesgo catastrófico como este pasa desapercibido? ¿De qué sirve, si no se contempla este riesgo catastrófico?

El compareciente anterior, señor Galindo, ha dicho claramente antes que estableció el cuadro de velocidades máximas, pero a partir de ahí él no sabe nada, ni sabe si hubo señalizaciones, pero estableció un cuadro de velocidades porque decía que allí había una curva con peligrosidad. Se informa por parte de un maquinista a los demás de que hay problemas y que han tenido un susto. Sin embargo, esta persona que estaba informada no va a la comisión de seguridad para informar de la peligrosidad, que es donde tenía que informar, para que a su vez esta comisión informara a los maquinistas de los S-730 de la importancia de respetar la limitación de velocidad en ese punto. Además, usted ha dicho que como exdirector y responsable total no recibió ninguna información. ¿Por qué no funcionaron los canales oficiales de información dentro de la propia Renfe en un tema tan complicado y tan problemático como este?

Le voy a hacer otro comentario sobre lo que ha dicho. Da la impresión de que el ERTMS en Renfe solo servía para ir más rápido, pero usted ha dicho que no. ¿Conocían bien lo que era el ERTMS y la mejora que implicaba no solo en la capacidad y en la velocidad de los trenes, sino en la seguridad? Usted ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 25

dicho que sí. ¿Y por qué se desconecta? Sí, porque se va al ASFA, pero en una zona donde no estaba señalizado. La persona de construcción dice «yo solo he construido la línea hasta aquí, la señalización la hace otra persona». La persona de señalización dice «yo me hacía cargo de esto, de lo otro yo no me hacía cargo». Aquí nadie hace una visión global del tema.

Usted dijo en el informe que el Alvia no es un tren de alta velocidad. ¿Tuvo alguna presión para hacer esta afirmación?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Yo no he dicho eso.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Tengo aquí anotado que usted había dicho que el Alvia no era un tren de alta velocidad en ese trayecto.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No me consta que haya hecho una declaración así.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Entonces tengo mal anotados los datos. Lo siento.

Pero sí ha dicho que el factor humano y el coadyuvante del teléfono móvil sea posiblemente el factor que ha ocasionado el accidente, cuando en esta Comisión nos estamos dando cuenta de que hay otros factores coadyuvantes del fallo y que incluso las propias carencias de las propias normas de las que estamos hablando podían haber evitado el accidente. Usted ha dicho que las normas y procedimientos eran la piedra angular de Renfe y ADIF, pero en este caso no funcionaron.

La pregunta que quiero formularle es la siguiente. ¿Se tomaron las medidas oportunas para que esto no volviese a ocurrir, en este caso, que un trabajador no utilizara los canales oficiales para informar de la peligrosidad de un tema; para que la información, que puede ser vertical, horizontal o transversal, funcionara de forma adecuada; para que se apostara por advertir a los trabajadores de Renfe —profesionales, como bien ha dicho— de las posibles peligrosidades, y para que llegara la información a las comisiones de seguridad? ¿Se han puesto las herramientas necesarias para que no vuelva a ocurrir este fatídico error de falta de seguimiento de los procedimientos?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, sí. Una de las medidas que hemos tomado es lo que denominamos parte de accidentes e incidencias, que es el que se tenía que haber utilizado para canalizar esa información. Ahora ya no es solo de accidentes e incidencias, sino de registros de seguridad en la circulación. Se ha evitado el tener que aprovechar ese parte para cualquier otro tipo de incidencia que tenga que ver con la relación con el cliente como el confort o la climatización. Ahora solo hay parte ex profeso para aspectos que tengan que ver con la seguridad en la circulación que tiene trazabilidad y obligación de respuesta en un máximo de cinco días.

Pero, cuidado, si la persona que encuentra una deficiencia no utiliza este canal, no podemos decir que los procedimientos han fallado. Si las reclamaciones se ponen en la Oficina de Reclamaciones y no voy a ponerlas en la Oficina de Reclamaciones, no me puedo quejar de que los procedimientos han fallado en este caso, salvo el señor Iglesias Mazaira, que también hay que poner las cosas en su justo término. Por ahí han circulado decenas y decenas de maquinistas y decenas y decenas de veces, pero nadie puso de manifiesto que había un peligro fuera de lo habitual en Renfe que llamase la atención. Quizás hemos podido haber fallado en ese protocolo del señor Iglesias Mazaira, pero ninguno del resto de compañeros que han trabajado en esa zona —jefe de maquinista, mandos intermedios y maquinistas— puso en alerta ni a sus jefes ni a la dirección en las más de siete reuniones de las comisiones técnicas de seguridad en la circulación del territorio conocidas por ustedes, en las cuales algunos de los vocales eran maquinistas de esa línea. Por tanto, los procedimientos —es una de las cosas que he dicho en mi intervención— se cumplieron escrupulosamente. Cuando existen canales, hay que utilizarlos, aunque hayamos hecho esta nueva formalización de los procedimientos y se lo hayamos informado a los maquinistas y a todos los trabajadores.

Como el uso del teléfono móvil, todo el mundo sabe que no se puede utilizar. Desgraciadamente, si hay alguien que no cumple la norma nos podremos encontrar, excepto que pongamos un inhibidor en la cabina, siempre que existe ese riesgo del factor humano. Salvo que apostemos por la tecnificación absoluta y que no exista el factor humano, siempre cada uno de nosotros en un momento de nuestra vida

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 26

podemos tener un comportamiento que se aleje de los procedimientos fijados. Hay que insistir en la formación para incidir en el peligro que tiene, pero de eso tenemos que ser todos conscientes.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya, pero solo quiero comentarle algo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Termino, solo es una frase, señor presidente.

Yo lo único que le he preguntado es que si a partir de ese momento, cuando se demostró que había habido un error por parte de la persona que había recibido el mensaje pero no lo trasladó, ha habido políticas nuevas tanto en la Renfe como en ADIF que animaran e incentivaran a los trabajadores a informar de estas casuísticas. Yo siempre digo una cosa: cuatro pares de ojos ven más que dos. A lo mejor dos pares de ojos no ven un problema, pero si otra persona puede definir y detectar un pequeño fallo aunque otro no lo haya visto, por lo menos se debe tomar en consideración. Al final una mínima percepción puede dar lugar a resolver problemas graves como este.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Garaulet.

A continuación damos la palabra, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Gómez-Comino. Antes de nada me gustaría recordarle que en esta Comisión no se debe faltar a la verdad porque he visto bastantes contradicciones en su intervención, y algunas cuestiones están faltando a la verdad.

Quería empezar por el aviso del señor Mazaira: «La implantación en vía de señales de limitación permanente a 80 kilómetros/hora podrían facilitar cuando menos el cumplimiento de las limitaciones de velocidad y hacer recuperar al maquinista su conciencia situacional». Esta es una recomendación que realizó el jefe de maquinistas, el señor Mazaira, al detectar que fácilmente se podría producir un error humano y como consecuencia de eso un exceso de velocidad en la llegada de la curva de A Grandeira, tal y como al final sucedió. ¿Se siguió por parte de Renfe el procedimiento general de gestión de riesgos establecido en el sistema de gestión de seguridad para evaluar ese peligro, analizarlo, mitigarlo y controlar el riesgo?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No se pudo analizar porque no se fue consciente, porque no llegó a los foros que debería haber llegado para analizarlo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí que llegó. Parte de las personas que estaban en esa comisión de seguimiento tenían constancia de ese aviso porque estaba en sus correos electrónicos y fueron a esa reunión habiendo recibido el aviso del señor Mazaira en sus correos electrónicos.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, comparto que llegó el correo, pero es que el foro de allí estaba compuesto por personas que no eran conocedoras de los aspectos puramente técnicos de seguridad para resolverlo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Esto no es así. El señor Mazaira envía un e-mail a su jefe, el señor Rodríguez Vilariño y a Ángel Lluch, de la Gerencia de Seguridad de la Circulación. ¿Es cierto?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Les envía el e-mail para esa reunión que se produjo el día 28 de diciembre de 2011 y en esa reunión también está el propio Rodríguez Vilariño y Francisco Cota, ambos pertenecen a la Dirección de Seguridad en la Circulación. Por tanto, cuando menos, tres personas que forman parte de esta comisión tenían constancia y habían recibido ese aviso. ¿Por qué no se tramita, por qué no se hace el procedimiento para la gestión de riesgos que está establecido en el sistema de gestión de seguridad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 27

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Tengo documentos escritos por alguna de las personas que ha mencionado donde dicen que no han recibido nunca ese correo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me puede decir quién?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Pues tengo que mirarlo, si quiere se lo envío. Hay personas que reconocen no haber recibido ese correo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Aquí ya han pasado algunos por la Comisión, como don Nicolás Izquierdo que dijo que sí que había recibido el correo, pero que no se lo leyó. Era media carilla, pero no se lo leyó. Lo que es más dudoso es que no se lo hayan leído porque cuando leemos el acta de esa reunión vemos que se buscan algunas soluciones para lo que estaba señalando el señor Mazaira. Si se buscan soluciones para resolver parte del aviso del señor Mazaira, significa que se lo leyeron y que se trató el aviso.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Se trató del asunto de la transición del ERTMS a ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces llegó el documento y lo leyeron.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, algunas personas desde luego. Yo he dicho que algunas personas de las que ha mencionado no lo recibieron, y otras que sí lo recibieron. Eso no está en cuestión sino el foro donde llega ese documento, porque prueba de ello es que los que estaban allí no lo tratan.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí lo tratan. Hay una parte del documento...

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Ese párrafo es como si llegan a mencionar una política comercial.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Era media carilla. Era difícil tratar el primer párrafo, y no el segundo.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Habrá tenido ocasión de preguntarle a los que estaban en esa reunión el porqué no lo trataron. Yo lo que le digo es que esa reunión no era el foro adecuado para tratarlo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No era el sitio adecuado la comisión de seguimiento?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No, ni de lejos. Ahí se trataba de temas como el taller de Redondela, de dónde se iba a ubicar el tren en Ourense, de la limpieza del tren... Se hablaron de temas absolutamente operacionales, nada que ver con la seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Por qué hay parte del documento en donde sí se trata?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): A ver, esto es como en los procedimientos. En una carta pones siete párrafos, de los cuales seis procede tratarlos allí, y en el séptimo párrafo hablas de la política comercial y tarifaria, porque lo que ha planteado no es de este órgano.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que alguien avise de que aquí se va a producir un accidente si no se pone ningún tipo de señalización, a mí me cuesta entender que se lean media carilla, y la otra media no.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Por último, quiero decirle que las dos personas, el emisor y el receptor del correo —lo tienen ustedes documentado—, sustancian el asunto de una manera que ni siquiera se plantean

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 28

llevar a la Comisión de Seguridad en la Circulación, tanto el señor Iglesias Mazaira como el señor Rodríguez Vilarriño.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Eran ellos los responsables de esa reunión?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Ellos son los responsables de elevarlo, si entienden que su ámbito de competencia no es ese. Como cualquier ferroviario hace, los aspectos que tú no puedes resolver los tienes que elevar. ¿Hay un procedimiento para elevarlo? Sí. ¿Hay un órgano para tratarlo? Sí. ¿Por qué no se hizo? Porque ellos entendieron dentro de su profesionalidad, que no tenemos por qué ponerles en cuestión, aunque parece que lo estamos haciendo, que podían solventar el asunto incrementando la formación y no tramitándola a la Comisión de Seguridad en la Circulación, que lo podían haber hecho porque los dos son miembros de esta.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces está diciendo que la solución que se buscó fue incrementar la formación. Por tanto, eso quiere decir que alguien se enteró del aviso.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, ellos dos, obviamente, el emisor y el receptor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cómo llegaron a la conclusión de que la solución al aviso del señor Mazaira era la formación y no otra cosa? Eso se tendría que haber evaluado a través de los procedimientos del sistema de gestión de seguridad, y no aleatoriamente decir «formación, porque nos apetece». No, hay unos procedimientos. ¿Ustedes aplicaron esos procedimientos para llegar a la conclusión de que la respuesta debía ser un aumento de la formación?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Aquí estuvo el señor Iglesia Mazaira, no sé qué le respondió a esa pregunta, porque es el que decidió hacer eso junto con su jefe. Yo no puedo decir si estuvo bien o mal, porque yo no fui conocedor de eso hasta diciembre de 2013. En el momento donde ellos perciben que ese riesgo existe, lo resuelven de esa manera porque ven que la normativa se cumple escrupulosamente en lo relativo a la señalización lateral de la vía.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted considera que esa anomalía advertida por el señor Mazaira era ajena a Renfe?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): ¿Esa anomalía? ¿El que la señalización estuviese bien o mal?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Desde luego Renfe no es la que marca ni la señalización ni las balizas que tiene que tener la misma. Sí que podemos exigir que se cumpla, y lo hacen los propios maquinistas, cuando entienden que hay alguna señal que no es correcta, se canaliza para transmitírselo al ADIF. En este caso, ningún maquinista nos transmitió que la señalización era incorrecta. No hablo del señor Rodríguez Vilarriño ni del señor Iglesias Mazaira, sino de todos los maquinistas que circulaban. Nadie dijo, de todos los jefes de maquinistas que analizaron aquel punto kilométrico, que eso era incorrecto. Eso es algo, como decía antes, que desde fuera del sector ferroviario llama la atención. ¿Cómo nadie quedó alerta de esta situación? Es que están muy interiorizadas las responsabilidades que recaen sobre el maquinista en lo que es la conducción del tren. Si te acercas al sector ferroviario, entiendes que debe haber mucho más respaldo tecnológico sobre el factor humano en el ferrocarril, pero está muy interiorizado que los profesionales de la conducción son en muchísimos casos el último baluarte que tiene que ver con la seguridad en la circulación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha dicho antes que la consecuencia del aviso del señor Mazaira era un aumento de la formación del maquinista. ¿Es correcto?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 29

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, eso dijo él.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: A mí me parece un poco extraño que el maquinista recibiese la formación en noviembre y el aviso del maquinista fuese en diciembre. ¿Me lo puede explicar?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): ¿El maquinista?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El maquinista recibe su formación en noviembre y el aviso del señor Mazaira es en diciembre. ¿Cómo la formación es consecuencia del aviso?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En el caso del señor Iglesias Mazaira, al tener una formación con un itinerario que le manda la Escuela Técnico Profesional, entendió que para su colectivo de maquinistas, aunque él no forma a todos los maquinistas, ese era el punto más preocupante. Por ejemplo, el responsable del señor Garzón que se la dio con anterioridad, sí que en el certificado que me emite me dice que él hace especial énfasis en el riesgo de la velocidad de la curva.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Es decir, que incluso antes del aviso del señor Mazaira ya se sabía de la peligrosidad de la curva.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Que te habiliten una línea donde hay una curva de 200 a 80 kilómetros/hora no es ajeno a que un jefe de maquinistas les diga «tened especial cuidado con esto: con el cambio de tensión porque pasáis de 25 000 a 3000, con el cambio de ancho...». Esto es algo rutinario.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entiendo que al señor Garzón no se le dio esa formación específica como consecuencia del aviso del señor Mazaira.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Era porque su jefe de maquinistas ya lo había percibido antes; mal jefe de maquinistas tendríamos si no lo hubiera observado antes.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero aquí se estaba diciendo que los maquinistas recibieron formación y el señor Garzón, el maquinista, no recibió esa formación.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): El señor Iglesias Mazaira creo que no fue el formador del señor Garzón, era de otro departamento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me gustaría que quedase aclarado esto.

Ante esa bajada de velocidad de 200 a 80 kilómetros/hora, con todas las señales en vía libre y circulando al amparo del ASFA, ¿cree que es suficiente que se señale en el libro horario con un cambio de velocidad máxima por trayecto, sin señalización en la vía y sin sistema de seguridad que corrija el fallo humano?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Es el procedimiento que había en vigor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Las conclusiones del informe de Renfe dicen que el descarrilamiento fue causado únicamente por el exceso de velocidad, debido al incumplimiento del maquinista, es decir, de un error humano. ¿Por qué no estaba identificado ese riesgo de error humano?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 30

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Estaba identificado, y por eso se insistía en la formación...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, al principio de todo.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): ... con acompañamiento y con supervisiones de cómo se conducían. No sé si algunos de los comparecientes que han pasado por aquí lo habrá comentado, pero una de las maneras de auditar la condición de un maquinista es que en el registrador jurídico queda marcado cómo conduce ese maquinista y si tiene excesos de velocidad. De manera aleatoria miramos, y en el caso del señor Garzón creo que fue cinco veces, si excede las velocidades que marca el libro horario y las velocidades máximas. Eso no se hace solo con el señor Garzón, se hace habitualmente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me puede decir dónde estaba la documentación de cómo se identificó el riesgo, cómo se controló y se mitigó? ¿Dónde está la documentación de esto?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Puede acumular sus preguntas, señora Fernández?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Déjeme que me conteste a esto, y luego acumulo.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En la formación que se impartió a los maquinistas estaba contemplado el riesgo. De ahí que los jefes de maquinistas insistían en los tres puntos críticos que tenía la línea. Como en casi todas las líneas hay puntos que generan más alarma, y otros menos. Esta línea tenía el caso de la curva y los cambios de tensión como puntos de mayor riesgo, dentro de lo que era lo habitual de la formación de la señalización.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Qué barreras existían entonces para evitar que el fallo humano llegara a convertirse en accidente?

Acumulo, presidente. Usted ha tenido una incoherencia respecto a las llamadas telefónicas. En primer lugar, ha dicho que estaban prohibidas, luego que era una recomendación, luego ha vuelto a decir que las llamadas telefónicas estaban prohibidas, que el señor Garzón incumplió la normativa. Me gustaría que aclarase eso porque no es correcto, no ha incumplido ninguna normativa sino que estaba previsto. Es más, podría llegar a incurrir en un incumplimiento de la normativa no haber cogido esa llamada corporativa, porque una de las cuestiones que debe hacer el maquinista es precisamente atender a los viajeros y está tipificado la no atención a los viajeros. Por tanto, no es cierto lo que ustedes decían.

Por último, me parece que aquí ustedes solo ven el error humano del maquinista. Aquí no hay un error humano cuando no se analizan los riesgos; no hay error humano cuando se desconecta el sistema de seguridad; no hay error humano cuando la CIAF en ese informe obvia todas las causas subyacentes; no hay error humano cuando se dice que no se va a responder a la petición de la Agencia Ferroviaria Europea de reabrir la comisión de investigación. ¿De verdad creen que el único error humano fue el despiste del maquinista? Esas tres preguntas. Gracias.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Yo no he hecho una afirmación de que haya un error humano. Esa es una conclusión a la que puede haber llegado de mis expresiones, pero jamás señalaré a un compañero mío, como es el maquinista. Me pongo en su papel, me podía haber tocado a mí, en vez de estar en este puesto cuando entré en Renfe podía haber sido otra cosa. Dentro de Renfe no nos gusta señalar a un compañero porque un fallo técnico o humano lo podemos tener cualquiera. Ya sabemos cómo lo está pasando, como para encima señalarle y ensañarnos con él. Nada más lejos de eso.

En el tema de la llamada de teléfono a la que se ha referido, el maquinista no es un advenedizo, es un magnífico profesional que llevaba en este caso once años conduciendo trenes. Cuando le dices que no puede utilizar el móvil, él sabe cuándo lo puede utilizar y cuándo no. Si es una llamada de emergencia, coges el teléfono y la atiendes; cuando no es de emergencia y no es imprescindible, cuelgas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me explica cómo sabe el maquinista cuando suena el teléfono cuándo es una llamada de emergencia y cuándo no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 31

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Si te llama el puesto de mando y te dice «hay una alarma en el tren, hay una persona enferma» es una cuestión de cinco segundos, y no de cien segundos. Para saber si una situación es emergencia o no, no necesitas estar un minuto y medio hablando, sino que te dicen «señal de alarma, hay un problema en el tren, hay una señal en rojo» y con esas primeras palabras no pierdes la atención. Según parece —algunas personas ya lo han dicho al referirse al factor humano— a medida que pasan los segundos te vas desubicando geográficamente, y en eso le insistimos al maquinista.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero es una falta grave. Le leo la normativa: «Es falta grave el incumplimiento de normas reglamentarias sobre la atención a los viajeros cuando afectan a su comodidad». Es decir, si el maquinista no hubiese atendido la llamada, podría haber incurrido en una falta grave.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No es cierto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le estoy leyendo la normativa.

El señor **PRESIDENTE**: Ha superado ampliamente el tiempo, señora Fernández.
A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señor Gómez-Camino, bienvenido a esta Comisión. Muchísimas gracias por su comparecencia. Yo quisiera centrarme en las preguntas que voy a hacerle, fundamentalmente en el papel que tiene como director de recursos humanos y responsable de seguridad y salud laboral de la empresa. Yo creo que aquí confluyen dos circunstancias precisamente por su ámbito de responsabilidad. Por un lado, está el sistema de prevención de riesgos laborales, y por tanto, los posibles riesgos en el desempeño de su trabajo a los que puedan tener que enfrentarse cada día los trabajadores de la empresa y más específicamente los maquinistas. Por otro lado, está la formación y especialización necesarias en materia de prevención de riesgos para el personal trabajador de la empresa. Usted mismo ha comentado antes que la formación es muy importante para mitigar situaciones de estrés, respetar las cuestiones de descanso, pero, sobre todo, es muy importante para afrontar todos estos supuestos que se dan en este caso, donde el maquinista asume una responsabilidad añadida porque hay un sistema de seguridad que en ese momento no está activado y que hace que sea necesaria una mayor atención y predisposición, en este caso del maquinista, para poder atender a la conducción. Asimismo, está el ámbito de seguridad de cara al exterior, o de cara a la ciudadanía, o a los usuarios, en este caso, del servicio.

Al maquinista del tren siniestrado —perdóneme que no pueda dirigirme a usted con más rigor, evidentemente es un fallo de esta portavoz— le preguntamos directamente algunos de los portavoces de los grupos parlamentarios sobre la formación que tenía, porque es cierto que tiene una dilatada trayectoria como maquinista en la casa, pero específicamente en el ámbito de la alta velocidad llevaba menos tiempo. Eso es lo que yo recuerdo de esa comparecencia. Ante la pregunta sobre si era suficiente o era completa la formación que había recibido, la respuesta que nos había dado no era una respuesta muy tranquilizadora porque nos daba un número de horas de formación que *a priori* no parecía que eran las suficientes para asumir sobre todo una situación excepcional en un trayecto de una línea que asumía los riesgos que asumía, ni para soportar la falta de un dispositivo de seguridad a mayores, como podía ser la conexión o no del sistema ERTMS.

En ese sentido, quería preguntarle primero en el ámbito de formación en cuanto a personal de la casa, y por tanto en lo que se refiere a la prevención de riesgos laborales del trabajador entendido como tal, y luego también cómo trasciende esa mayor o menor formación, que yo no estoy cuestionando ni calificando, respecto a cómo puede derivar en los usuarios o usuarias del tren. ¿Qué me dice respecto de esa afirmación?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Yo entiendo que hay tres aspectos determinantes en cualquier trabajo, pero sobre todo en el caso de un trabajo de riesgo como es el de maquinista, que son la formación, la experiencia y la concentración. Podríamos entender que la formación es insuficiente, si en el primer recorrido que hace tiene un incidente; transcurrido un año y medio esa hipotética carencia —que no admito— de formación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 32

quedaría suplida con creces con esa experiencia de estar trabajando un año y medio. Por eso, a las personas que llevan menos de cinco años en Renfe la formación se les duplica, teniendo en cuenta la sumatoria «formación más experiencia». Como en este caso hay poca formación, se duplica la formación para cubrir esa falta de experiencia.

Por último, está la concentración, que es el factor humano, que seas consciente del riesgo que tienen las vidas humanas de las que eres responsable. En este tema insistimos, pero desgraciadamente ese margen existe por mucho que insistamos. Afortunadamente, este tipo de accidentes es algo residual. Hasta que no nos vayamos a una tecnificación absoluta del sistema —es una decisión de sus señorías—, siempre que haya un riesgo del factor humano, vamos a tener ese margen de posible error. No hay otra manera de paliarlo que mediante la tecnología.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Otra de las cuestiones controvertidas, como ya se manifestó en la intervención de otros ponentes de otros grupos, es la llamada telefónica. En su comparecencia, el maquinista manifestó que él tiene la obligación —porque está establecido así, no sé si en una recomendación, en todo caso es una disposición de carácter interno organizativo de la empresa— de coger el teléfono cuando sea una llamada corporativa. Otra cuestión es la duración de la llamada, que usted ha manifestado y que, efectivamente, podía ser de cinco segundos o podía haber sido de cien segundos.

¿Esto es así? ¿En este caso concreto se actuó de una manera correcta? ¿La recepción de la llamada, por el contenido de la misma, que formaba parte de esa necesaria obligación de atenderla, fue correcta en la duración del tiempo durante el que fue atendida?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): A ver, coger la llamada es lógico ante una posible emergencia, y más llamando al interventor del tren, que puede que una persona haya tenido un infarto, cualquier enfermedad grave, o que haya un coche ardiendo. Solventar esta información no lleva más de tres segundos. Una vez que se sepa que no es una urgencia, se rechaza la llamada. Si es una urgencia y se va a dilatar, se disminuye la velocidad del tren, incluso se para si se ve que puede tener un riesgo para la seguridad. ¿Por qué? Todos somos conscientes —si alguno lo ha utilizado en el coche— de que según vamos hablando más tiempo te vas deslocalizando del lugar donde te encuentras y vas inhibiéndote de todo lo que hay alrededor.

¿Qué ocurre? Que en este caso era un tema estrictamente comercial y que, probablemente, una vez recibida la llamada del interventor tenía que haberla sustanciado diciéndole: hablamos más adelante cuando esté el tren parado o al llegar a la estación de Santiago o de A Coruña. Pero, bueno, ese es el margen que dejamos a la buena voluntad de ambas partes, tanto del interventor como del maquinista, aparte de la seguridad de atender a nuestros clientes, porque ahí es donde probablemente ese coadyuvante actuó en este caso de una manera que no favoreció la seguridad.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En el ámbito de formación, por volver un poco a este tema, ¿hay una diferenciación en los contenidos formativos para los maquinistas en función de cómo se tiene que desarrollar la conducción? Por ejemplo, cuando hay estos supuestos de transición entre un sistema ERTMS y un sistema ASFA, donde evidentemente la atención y la responsabilidad recaen de una manera mucho más evidente en el maquinista, ¿hay una diferenciación en los contenidos formativos para estos supuestos?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, porque está la formación del vehículo —cada vehículo tiene sus horas de formación—, la formación de la infraestructura —cada línea tiene sus horas su formación—, y luego está la formación del ERTMS y la formación del ASFA. Son diferentes capas que se van superponiendo unas sobre otras y en cada una se habla exclusivamente de transiciones, del vehículo 730 o de la línea Orense-Santiago, que no te vale para conducir trenes en otra línea o si estás con un ERTMS nivel 1...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: O sea, formación específica para cada línea.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Específica para cada sistema.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Para cada sistema.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 33

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Línea, sistema y vehículo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Bien. A raíz del accidente que ocurrió en Angrois, ¿qué modificaciones se llevaron a cabo por parte de su departamento en relación con la formación o con la preparación? Algunas ya las ha comentado usted, pero por resumir, ¿cuáles fueron las modificaciones que derivaron de esa situación?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En los aspectos formativos, adelantar los reciclajes de tres a dos años; en los psicofísicos, el pasar de tres a un año; en el acceso a la profesión, insistir mucho más en lo que son los aspectos psicotécnicos, no solamente los técnicos; y luego, en todo aquello que tiene que ver con acompañamiento y supervisión del trabajo, estamos desarrollando un sistema en el que prácticamente se pueda supervisar toda la actividad laboral del maquinista, para saber si tiene, no de manera aleatoria y muestral, sino permanente, algún exceso de velocidad o algún comportamiento que nos haga alarmarnos, y por tanto, tener que hacerle curso complementario al habitual.

También se ha insistido en lo que es acompañamiento, que no sé si lo conocen sus señorías. Acompañamiento es que un jefe de maquinistas sube a la cabina de conducción y va revisando con él su comportamiento, tanto en la documentación como en el uso de la telefonía móvil, la observancia de las señales, de la velocidad, etcétera. Sobre todo eso lo que se ha hecho es insistir e incidir aún más en lo que ya se venía haciendo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Para terminar, comentó usted hace un momento —no sé si le he entendido correctamente, si no, corrija— que en el caso concreto de este accidente a este maquinista, como a cualquier otro, quiero decir que es una práctica habitual, se le hace un seguimiento de su forma de conducción para saber si había cometido excesos de velocidad en la trayectoria que había tenido. ¿Se había dado en otros casos esta situación?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): De exceso de velocidad en este punto kilométrico, ninguno.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Ninguno. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cancela.

Ahora, para terminar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, presidente.

Señor Gómez, muchas gracias por las informaciones que está suministrando.

Voy a incidir ciertas cuestiones que ya han sido planteadas, especialmente en algunas que forman parte de sus cometidos específicamente profesionales por el cargo y la responsabilidad que ostentó.

La primera es si el director general de Seguridad en la Circulación de Renfe, don Antonio Lanchares, estaba en una dirección que dependía directamente de usted.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, dependía de mí.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con la formación del maquinista, podríamos diferenciar lo que es una formación en genérico, que es qué formación tienen que recibir todos los maquinistas para acceder a tal condición, y una formación específica en relación con un maquinista concreto. Vamos a referirnos al que conducía el tren el día del accidente. ¿Cuál era la formación genérica que se exigía a un maquinista en aquellas fechas en este país?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): En aquellas fechas estaba menos regulado por la orden ministerial, ya que el maquinista antes de conducir pasaba por la categoría de ayudante de maquinista; es decir, todas las prácticas y la formación complementaria a la formación de aula las recibía estando acompañando en cabina a un maquinista que ya era un profesional con experiencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 34

En la actualidad, para ser maquinista necesitas hacer un curso de 1150 horas, 50% teóricas y 50% prácticas, con simulador de conducción incluido, y luego superar un examen que el Ministerio de Fomento hace a todos aquellos que han terminado el curso. Una vez que tienes ese título estás en condiciones de trabajar para una empresa ferroviaria. Cuando trabajas para una empresa ferroviaria, para lo que te sirve este título es para poderte habilitar en las diferentes líneas por las que vas a conducir y para los vehículos con los que vas a conducir. Es decir, se van superponiendo la formación básica de las 1150 horas, prácticamente un año lectivo, más cada vehículo y línea por la que vas a circular y conducir.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con el conductor del tren accidentado, el informe de investigación de Renfe, el que se realizó como consecuencia de las obligaciones que impone la normativa del sector ferroviario cuando hay un accidente, dedica desde las páginas 11 a 14 un amplio apartado a detallar lo que es la cualificación del maquinista titular de este tren en lo que se refiere a su título de conducción, que en este caso había sido expedido en el año 2003, al último curso de reciclaje, que había tenido lugar en 2012, y al último reconocimiento médico y psicotécnico, que había tenido lugar en el año 2010. Pero le pregunto por la habilitación para circular por la línea, por una parte, y por la habilitación para conducir la unidad autopropulsada de la serie 730. La pregunta es la siguiente. ¿Este conductor realizó una formación específica para conducir y circular por la línea 082?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, recibió una formación específica tanto de la línea como del vehículo.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que esta formación comportó treinta y dos horas, ocho teóricas y veinticuatro prácticas?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Exacto.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que en esta formación, como dijo el señor Mazaira en el mes de julio, cuando compareció en esta Comisión, se incidía de forma específica sobre los puntos singulares de esta línea, que en este caso eran, entre otros, este punto de la transición de la curva de A Grandeira?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Así era y hay constancia de que así se hacía.

El señor **DELGADO ARCE**: Hay constancia de que esto se hacía así. ¿Es cierto que además realizó una habilitación específica para el tren de la serie 730 de dieciséis horas, ocho teóricas y ocho prácticas?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, como complemento a la serie 130, que era la formación base sobre la que tenía este vehículo.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que con el maquinista que conducía este tren, según la documentación que obra en los informes de Renfe, en los de la CIAF, se habían realizado acompañamientos en cabina por parte de personal de Renfe? En concreto, decía el señor Lanchares el otro día que se le revisaron 2500 kilómetros de registro de tren, y dice que fue objeto de varios acompañamientos en todo el periodo desde el año 2008. ¿Es cierta esta información?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Es cierto. Se hicieron análisis sin detectar ningún tipo de anomalía, y en los acompañamientos, que yo creo que fueron cinco, tampoco se detectó por parte del jefe de maquinistas que le acompañó ningún tipo de anomalía, sino una conducción perfecta y correcta.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que además de las inspecciones en cabina de Renfe ya han existido inspecciones en cabina de ADIF?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 35

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con los servicios específicos que este conductor realizó en la línea 082, así consta en la página 13 del informe de Renfe, se dice que había realizado un total de 59 servicios por esta línea, todos ellos con la protección del sistema ASFA digital, y en concreto con la serie 730, 18 viajes con este tren. ¿Es cierta esta información?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Es cierta esa información.

El señor **DELGADO ARCE**: De todo lo que hemos hablado en relación con esta cuestión, ¿cabe deducir que el conductor de este tren estaba perfectamente habilitado para conducir en esta línea, en este tren y que conocía los peligros asociados a esta línea en concreto?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Hay constatación, primero, de que era un magnífico profesional, de que tenía una trayectoria impecable. Antes de llegar a Galicia, y durante el tiempo que estuvo prestando el servicio en esta línea, de todas las auditorías, inspecciones y supervisiones que se hicieron no había tenido ningún tipo de error ni sospecha que nos sugiriese hacer una supervisión especial.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con las cuestiones relacionadas con la telefonía por las que ha sido objeto de preguntas, también nosotros hicimos muchas preguntas al señor Mazaira, cuando compareció como jefe de maquinistas que era, no específicamente de él, sino como jefe de maquinistas. Le preguntamos muy especialmente sobre la formación, en concreto relacionada con las advertencias de la peligrosidad de la utilización del móvil. Él puso de manifiesto que no estando prohibida la utilización del móvil, por las razones del avance tecnológico que usted acaba de explicar, se insistía permanente y persistentemente sobre la conveniencia de usarlo de forma adecuada. La pregunta que le hago en concreto, y guarda relación con el aviso de fecha de 18 de julio de 2012, que obra en el informe de Renfe, que obra en el informe de la CIAF y que está a disposición de todos, que habla sobre el uso seguro del teléfono móvil en la conducción, es la siguiente. ¿Es este al que se refería, a aquel después del accidente de Estados Unidos, que ustedes decidieron...?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Ese es.

El señor **DELGADO ARCE**: Es este en concreto.

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Este es.

El señor **DELGADO ARCE**: Entre las recomendaciones figuran varias, pero una de ellas en concreto es: Cuando sea necesario hacer uso del teléfono móvil debido a algún tipo de emergencia, o por avería, o disfuncionalidad del equipo de comunicaciones autorizado, asegúrate de que no existe riesgo y limita la conversación a lo estrictamente necesario. Esto es una recomendación por escrito. La pregunta es: ¿En esto insistían los formadores?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Entregado personalmente e insistido. Los maquinistas, debido a su profesionalidad, son conscientes del peligro que lleva aparejado el uso del móvil. Desgraciadamente hay algún descuido, pero los maquinistas hacen un uso muy, muy contenido de la telefonía móvil.

El señor **DELGADO ARCE**: La pasada semana, el señor Lanchares manifestó en esta Comisión que este aviso le fue entregado en el mes de agosto de 2011 a este conductor en concreto. ¿Le consta esta circunstancia?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Nos consta la entrega.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Está documentada esta entrega?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 36

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Está documentada.

El señor **DELGADO ARCE**: Otra cuestión que también ha sido objeto de debate en esta Comisión es el tema de los correos que en su día emitió el señor Mazaira. El señor Mazaira, que declaró aquí en la Comisión el 17 de julio de 2017, fue preguntado sobre estas cuestiones. Una de las referencias que nos puso de manifiesto fue que él formaba parte de unos grupos de seguimiento de la explotación de la serie 121 en Galicia, porque se iban a poner en servicio los trenes para la línea Ourense-Santiago, y que era un grupo al que asistía personal de Renfe, de Integra y de Actren. Y luego, en relación con Renfe decía que participaban personas de la dirección de viajeros, de gerencia de Galicia y de gerencia centro. La pregunta que yo le hago es: en este grupo de seguimiento, ¿existía personal de la Dirección de Seguridad de Renfe?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No.

El señor **DELGADO ARCE**: No había nadie de seguridad.

A estas reuniones de este grupo de seguimiento, el señor Mazaira manifestó, y está documentado hasta la saciedad, que asistía normalmente su jefe, que era don José Luis Rodríguez Vilariño, y que él no solía asistir. Él explicó aquí lo de los correos electrónicos. Usted acaba de decir que Renfe tuvo noticia de la existencia de estos correos, en general toda la sociedad, porque después del accidente nos enteramos de la existencia de estos correos, y quien habla enseguida quiso saber de qué iba esto, supongo que ustedes también, porque les alarmaría el saber que, existiendo una comunicación, nadie tuviera conocimiento de esto.

¿Ustedes hicieron una investigación a fondo de este tema?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Se entrevistó a todas las personas que estaban incluidas en el correo y, lógicamente, a las dos principales personas afectadas, que eran los señores Iglesias Mazaira y Rodríguez Vilariño, los cuales pusieron de manifiesto cómo habían resuelto entre ellos —y nos parece una manera correcta— la posible alarma que generaba la disminución de velocidad.

El señor **DELGADO ARCE**: Ustedes documentaron un informe, que luego remitieron al juzgado —está también en el Juzgado de Santiago, aparte de estar entre la documentación de la Comisión—, en el que se recogen las manifestaciones escritas de José Ramón Iglesias Mazaira, el 16 de enero de 2014, y de don Nicolás Izquierdo Navidad, otro señor que compareció aquí en el mes de julio, que también informa por escrito qué pasó con esos temas. Renfe tiene establecidos unos sistemas de detección de peligros que se hacen a través de esos partes de incidentes y accidentes, que antes eran de una manera y que ahora ustedes han decidido modificar, pero también lo hacían a través de la existencia de unas comisiones de seguridad. Mi pregunta es la siguiente. ¿Es cierto que existe una Comisión Central de Seguridad?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, señor.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿La preside el señor Lanchares? Es inevitable hacer estas preguntas, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, sí. Le pido que las vaya concretando.

El señor **DELGADO ARCE**: Vea que no voy despacio. Pero tengo que ser preciso, porque son temas extremadamente serios. Le pido por favor que tenga la misma flexibilidad. Además, yo hago preguntas, no hago discursos, que es diferente.

El señor **PRESIDENTE**: Tendré exactamente la misma tolerancia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 37

El señor **DELGADO ARCE**: Ya, pero es que estamos hablando de cosas muy importantes y con personas que tienen mucho que decir.

Estoy hablando de la comisión central que preside el señor Lanchares. ¿A esta comisión central llegó en algún momento algún aviso en relación con alguna problemática en esta línea? La comisión operativa, que se desdobra en dos, según yo he leído, una de viajeros y otra de mercancías. ¿Llegó en algún momento aquí alguna...?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (ex director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): No.

El señor **DELGADO ARCE**: La comisión territorial. Hay seis comisiones territoriales, según dice el informe de la CIAF, una por cada territorio. Una de ellas está en León, que cubre el territorio de Galicia. ¿Es cierto que entre las funciones de esta comisión territorial está la de vigilar las resoluciones de las anomalías detectadas en visitas o inspecciones de seguridad, y también realizar el seguimiento de cualquier asunto elevado a la comisión central u operativa hasta su cierre definitivo?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que en estas reuniones de las comisiones territoriales, hay una en León, están los sindicatos, entre otros los sindicatos de maquinistas?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí. Son paritarias y pertenecen a ellas los cinco sindicatos mayoritarios que hay en Renfe, entre los cuales está el sindicato de maquinistas.

El señor **DELGADO ARCE**: Según las informaciones que constan en el informe de la CIAF, a estas reuniones asistió el señor Mazaira, en concreto a 36 reuniones de las 43 realizadas desde 2005. Y la pregunta que le hago es: ¿ustedes han revisado las actas de todas estas reuniones?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Revisadas, y certificado que no hay ningún tipo de indicación sobre este peligro. Así se remitió al juzgado para que tuviese constancia de que no habíamos tenido conocimiento en los canales oportunos, que eran las comisiones territoriales de seguridad.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Era este el ámbito de la comisión territorial de seguridad al que asistía justamente el señor Mazaira, en el que habría que poner de manifiesto, desde el punto de vista del seguimiento de los procedimientos de seguridad, la existencia de esta anomalía?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sin lugar a dudas. Y el único foro donde podía haber quedado resuelto o elevado a otro foro superior; es decir, la puerta de entrada a resolver un problema.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Existía también otra oportunidad, vamos a decirlo así, de advertir de la existencia de un riesgo, de un peligro, que era el parte de incidente, o un parte, que no sé cómo le llaman exactamente?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): El parte de accidentes e incidentes.

El señor **DELGADO ARCE**: De accidentes e incidentes. ¿Existió algún informe, bien realizado por este jefe de maquinistas, el señor Mazaira, bien por cualquier otro conductor en todo el tiempo que transcurrió desde la puesta en servicio de la línea hasta el desgraciadísimo accidente, poniendo en conocimiento de alguien la existencia de ese riesgo?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Y así se acreditó y certificó que no había ningún parte de accidentes e incidentes en todo el periodo, desde que se puso en servicio la línea, que alertase sobre la curva.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 38

El señor **DELGADO ARCE**: En el informe de Renfe que ustedes remitieron al juzgado, en el que se analiza la resultante de cómo se zanjó la problemática de esos correos, se pone de manifiesto que el señor Rodríguez Vilariño y el señor Mazaira convinieron que debería intensificarse la formación de los maquinistas poniendo de relieve que ahí estábamos en un punto donde había que extremar las precauciones. ¿Le consta que esta formación se intensificó como consecuencia de esto?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Sí, y así queda acreditado.

El señor **DELGADO ARCE**: Me gustaría apuntar, y con esto ya concluyo, que el señor Mazaira no era el formador de este maquinista. Quiero reconocer aquí públicamente que el señor Mazaira ha hecho un buen trabajo y que ha tenido celo profesional, que para mí es encomiable, al haber puesto en conocimiento un riesgo que él advertía, para el que proponía como solución, no la colocación de una baliza, sino la colocación de una señal. Esa incidencia en origen a través de un correo la puso en conocimiento de otros formadores de maquinistas, de otros compañeros suyos, en concreto creo que fueron cuatro más, y uno de ellos estuvo de oyente en la sesión de la comisión aquel día.

Por tanto, y ya concluyo —gracias, presidente, por haberme permitido precisar un poquito más—, desgraciadamente aquí se ha producido una falta de seguimiento de unos procedimientos que estaban establecidos para la transmisión de una información que podría haber sido importante o no, pero que desde luego debería haber llegado a su destino y que no llegó por las razones que acabo de apuntar. ¿Eso es así?

El señor **GÓMEZ-COMINO BARRILERO** (director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe): Eso es así.

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más, presidente, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Delgado. Formalmente hemos acabado la sesión.

Yo me permitiría pedirle a don Cecilio Gómez-Comino Barrilero dos cosas: primera, al hilo de la intervención del señor Rufián, que si es posible —es una solicitud, no es exigencia— enviase el comprobante de la formación del maquinista; segunda, al hilo de la intervención del señor Delgado, la entrega documentada del uso del móvil, que ha dicho también que disponían de esa información. Si buenamente puede hacerlo llegar a la Comisión, se lo agradeceríamos. ¿Están ustedes de acuerdo? **(Asentimiento)**.

Muchísimas gracias, don Cecilio. Esta es su casa, porque es la de todos, y le aseguro que toda su información no caerá en saco roto, sino en un saco que ya está bastante lleno y que usted ayudará a completar. Muchísimas gracias.

Se suspende la sesión a las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

Se reanuda la sesión a las cuatro y diez minutos de la tarde.

— **DEL SEÑOR OCHOA DE OLZA GALÉ (EX DIRECTOR GENERAL DE OPERACIONES E INGENIERÍA Y EXRESPONSABLE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001474).**

El señor **PRESIDENTE** Se reanuda la sesión.

Comparece el señor don Alfonso Ochoa de Olza Galé, ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura, para informar del objeto de la Comisión. Perdón, no les he dicho bienvenidos a todos ustedes, les pido mis excusas. Señor Ochoa, sepa que tiene cinco minutos si libremente los quiere utilizar para intervenir; luego cada grupo dispone de un tiempo para diálogo de siete minutos, aunque siempre somos un poco generosos.

Tiene la palabra don Alfonso Ochoa de Olza.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Muy buenas tardes a todos. Gracias, señor presidente, señorías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 39

Quiero que mis primeras palabras sean de recuerdo a las víctimas, a sus familiares y amigos. Y paso a presentarme sin más. Mi nombre es Alfonso Ochoa de Olza Galé, soy ingeniero de Caminos y trabajo en la administración ferroviaria española desde hace treinta años. Ingresé en Renfe en el año 1989 como director de obra de uno de los tramos de la línea Madrid-Sevilla; trabajé en esa construcción durante los tres años que duró; y después dirigí alguna obra más. Luego pasé al mantenimiento de infraestructura y vía durante ocho años hasta el año 2000. Llegué a ser jefe de vía en el año 1996, y de allí pasé al GIF para dirigir las obras de construcción de las líneas Madrid-Barcelona, Córdoba-Málaga, La Sagra-Toledo, en fin, todas las obras que sucesivamente fueron encargadas a GIF y posteriormente a ADIF, tras la creación de ADIF y Renfe-Operadora después de la fusión de Renfe y GIF. En ADIF a partir del año 2005 seguí teniendo las mismas funciones de construcción de vía, y a partir de 2007 asumí también la dirección de las obras de instalaciones, o sea, toda la superestructura de la vía de alta velocidad, también en red convencional durante un par de años; luego cambió la estructura y me ocupé solo de alta velocidad, incluyendo el mantenimiento, como director de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad, hasta que fui nombrado director general de Operaciones e Ingeniería de toda la red en marzo del año 2011.

Para enmarcarlo, en diciembre de 2011 se puso en servicio la línea. Luego en el año 2012 cambió la dirección de la empresa, cambió la Presidencia, cambió el Gobierno, y seguí siendo director general cambiando el nombre de la dirección y con alguna pequeña variación de competencias, hasta el mes de marzo de 2013 en que fui destituido con otro cambio de Presidencia. Desde entonces he venido haciendo diversas funciones en el mantenimiento y la explotación de las líneas de la red, tanto en alta velocidad como en la red convencional. Creo que con esto es suficiente. Quedo a su disposición para intentar responder a las preguntas que me formulen.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Ochoa.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todos. Buenas tardes también a don Alfonso Ochoa de Olza, bienvenido a esta Comisión. Entiendo que en la actualidad la vinculación que tiene usted con el mundo ferroviario es el mantenimiento de la red de Renfe, ¿verdad?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): De ADIF.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Ah, de ADIF. Apelo a su experiencia, don Alfonso, y a sus conocimientos. Yo vengo escuchando reiteradamente en esta Comisión que las líneas ferroviarias de alta velocidad en España son seguras. ¿Qué falló en la línea 082 en aquella fecha de julio de 2013 para que se produjese un siniestro tan terrible, que se llevó por delante a ochenta personas?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Creo que en la línea no falló nada, es decir, el equipamiento de la línea era conocido por Renfe y el sistema de explotación en ese momento era con ASFA y señalización lateral, ASFA digital embarcado en este caso, que es algo perfectamente reglamentario. La línea estaba construida y proyectada con criterios de seguridad avalados por distintos procedimientos —luego podemos profundizar en ellos— y, por lo tanto, objetivamente en la línea no falló nada; en conjunto obviamente algo tuvo que fallar para que ocurriera una desgracia semejante, eso seguro.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Quiere usted especular sobre qué pudo fallar?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Creo sinceramente que el informe de la CIAF es exhaustivo y aporta bastante luz sobre las cosas que pudieron fallar y las que fallaron realmente; creo que apunta hacia bastantes sitios. Las causas inmediatas son obvias y es un exceso de velocidad, eso está claro, pero más allá de eso creo que no se puede profundizar sin un análisis detallado y contrastado, incluso con una instrucción judicial por medio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 40

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En relación con ese informe de la CIAF, ¿participó usted de alguna manera en él, fue llamado o consultado?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Únicamente recuerdo haber proporcionado información que me solicitaron sobre el perfil de la línea, es decir, datos específicos de la línea, pero nada más. En una ocasión, solo una vez.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Ochoa de Olza, en relación con el proyecto de alta velocidad de este tramo siniestrado, que se puso en servicio, como usted recordaba, a finales de 2011, ¿puede detallarnos qué modificaciones significativas se realizaron a lo largo de la ejecución de las obras?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Perdón, es que ha habido un ruido y no le he oído, ¿antes o después?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué modificaciones significativas se realizaron a lo largo de la ejecución de la obra?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): En realidad a lo largo de la ejecución únicamente la decisión del cambio de ancho, que afectó a la obra de vía porque ya estaba iniciada. En concreto estaba iniciada la base de montaje de O Irixo. Las bases de montaje tienen haces de vía de ancho ibérico y de ancho estándar. Como se iba a montar la vía principal en ancho estándar, se modificó el esquema de vías de la base y se dejó exclusivamente el ancho ibérico. El resto de las obras no habían comenzado, y eso supuso modificar los proyectos de vía porque estaban previstos para ancho estándar, y modificar los contratos de suministros de traviesas y aparatos de vía especialmente porque tienen un suministro complejo, que no eran muchos, pero hubo que volver a comprar material porque se había comprado el material correspondiente al ancho que inicialmente se pensaba montar que no era polivalente, era solo de ancho estándar, y como el cambio de ancho pensaba ser reversible cuando la línea llegase a Orense, pues las traviesas habían de ser necesariamente polivalentes.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Quién toma la decisión de esos cambios?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): En rigor quién como persona no sé quién es, yo no he visto ninguna resolución firmada por nadie que diga: cámbiese el ancho. Entiendo que esa decisión no se tomó en ADIF porque yo entonces era director de la red de alta velocidad; yo no la tomé, mi jefe inmediato tampoco y el presidente creo que tampoco. Las decisiones de cambio de ancho de siempre han trascendido a los niveles más altos, y lo hemos visto desde el informe Subercase, si me apura, hasta la decisión de imponer en la línea Madrid-Sevilla el ancho estándar que fue objeto de una resolución de Consejo de Ministros, en la que, además, se decía que fuera en todas las líneas posteriores de alta velocidad. Por eso decir que vas a cambiar el ancho, digamos en el sentido inverso, siempre ha sido una decisión difícil muchas veces, pero, bueno, en este caso como era con carácter transitorio se adoptó, aunque no sabría decir quién tomo esa decisión; no lo sé, sinceramente no lo sé.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Estoy muy de acuerdo con esta precisión final suya. Yo soy asturiano y sabrá usted seguramente las vicisitudes del tramo entre León y Pola de Lena en relación con los diferentes anchos de vía. Aprovecho para reclamar que en Asturias haya ancho de vía internacional que es lo que corresponde con la alta velocidad.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Perdón que le interrumpa, pero esa identificación entre velocidad y ancho era correcta en el año 1992, por la sencilla razón de que no había material rodante en ancho ibérico que circulase a más de 200 kilómetros/hora —y era un Talgo remolcado que tenía esa única prestación, incluso me parece recordar que lo hacía con una máquina diésel porque no había locomotora; aunque luego podía haber servicio con las S-252 que se compraron para la línea Madrid-Sevilla—, pero eso dejó de ser cierto cuando se hicieron los trenes de ancho variable

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 41

a 250 kilómetros/hora porque ya permiten circular en ambos anchos a cierta velocidad. Incluso hoy ya hay dos prototipos con los que se supone que se llegará a circular a 300 kilómetros/hora con ancho ibérico también, por lo cual esa identidad se ha roto. Es verdad que en el mundo nadie había fabricado trenes de ancho ibérico a 300 kilómetros/hora porque no había vías de ancho ibérico de alta velocidad, pero el ancho ni influye en la velocidad ni influye en la seguridad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Alfonso, se ha especulado con presiones políticas para que la línea siniestrada estuviese en servicio antes de las elecciones generales del año 2011. Aquí se ha repetido por distintos comparecientes que no existieron tales presiones. ¿Usted las tuvo?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): En absoluto. Pero no solo eso, ahora que hablamos del cambio de ancho; con el cambio de ancho se podría haber simplificado mucho la obra de infraestructura para entrar en Santiago. De hecho, no hacía falta el último tramo llamado de acceso a Santiago, habría valido conectar la línea 082 con la vía convencional 822 en ese punto, y entrar a Santiago con tres vías, no con doble vía como se entra ahora. Esa obra se podía haber ahorrado y se ganaba mucho plazo. De hecho, también perjudicó comprar otras traviesas y otro material de vía para el plazo, pero con todo, no se comprometió el plazo que creo que año y medio antes no estaba fijado. No recuerdo cuándo se dijo: Pues en diciembre; ni tampoco recuerdo cuándo se convocaron las elecciones si antes o después, pero la fecha de diciembre no nos pareció compleja de alcanzar cuando se fijó, porque habíamos trabajado en otras líneas que tenían verdaderamente más escasez de plazo y lo hicimos bien. Quiero decir que cuando se pone en servicio una línea se hace con garantías.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Asimismo, se ha dicho que la desconexión del sistema ERTMS obedeció a problemas con el equipo embarcado, pero también se especuló que había sido una decisión vinculada a intereses comerciales. ¿Algún comentario al respecto?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Honestamente, creo que se desembarcó por falta de fiabilidad y porque esa falta de fiabilidad afecta a la seguridad. Es una decisión elemental, si un sistema tiene una tasa de fallos esperada de 1 por 10 a la menos 9, y se encuentran con una tasa que es casi de 1, pues prácticamente es imposible mantenerlo operativo porque no funciona.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Ochoa, creo que usted compareció en el mes de abril de 2014 como testigo en la fase de instrucción judicial. Doy por supuesto que algunos de mis colegas de Comisión van a incidir en estas cuestiones que ya se plantearon durante su declaración. Por lo que he leído, usted no considera que el diseño de la infraestructura tuviese relevancia en el accidente, de hecho nos lo acaba de reiterar. ¿Es normal que en una línea de alta velocidad haya una transición tan significativa como para pasar de 200 a 80 kilómetros/hora?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Es normal. Hoy he contado las curvas de radio 400 o inferior en líneas de alta velocidad y hay treinta en la red, he repasado todos los trazados. Y en la red convencional no las he contado, pero tenía el dato, hay más de 1800 en toda la red. Cambios significativos de velocidad parecidos a este en alta velocidad hay bastantes, no solo Puertollano. Hay otros, por ejemplo, en Tardienta hay uno mayor, de 200 a 40 kilómetros/hora y solo está protegido por ASFA. En la salida de la misma línea 082 hacia Orense es de 200 a 90 kilómetros/hora, porque aunque hay una reducción a 100 kilómetros/hora antes, si no se hace caso y en vez de frenar algo, no frena nada; si no sabes que tienes que bajar a 90 o a 100 kilómetros/hora no habrías frenado a tiempo. O sea, que la entrada a Santiago por el lado de A Coruña también tiene otro cambio de unos 100 kilómetros/hora, y el eje atlántico tiene unos pocos también, por Arcade hay otro cambio de diferencia 120 kilómetros/hora. Realmente de ese orden de magnitud o similar, que yo recuerde —la verdad es que pensaba haberlo mirado para decirlo con exactitud— eran como cuarenta puntos, que con velocidades inferiores al final la gravedad de la diferencia de velocidad se manifiesta por el cociente entre el cuadrado de velocidades, no por el cociente de las velocidades, sino del cuadrado que es el que dictamina la aceleración transversal, que es la que al final puede sacar un tren de la vía. En definitiva, hay unos cuarenta puntos con esas condiciones y una buena parte de ellos en la red de alta velocidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 42

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por último, tras el accidente, ¿qué medidas correctoras se tomaron?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Son conocidas, se tomaron básicamente las que la CIAF recomendó el 1 de agosto, que fueron señalizar en vía los cambios significativos, las reducciones mayores de velocidad porque entonces no estaba acuñado el término, y balizarlas al estilo que se estaba haciendo con las limitaciones temporales de velocidad. Esto luego se complementó con la comparecencia de la ministra en el Congreso, me parece que fue el 9 de agosto, en la que anunció veinte medidas que acabaron siendo veintidós. Se estableció un umbral para intentar señalizarlas de forma inmediata, fueron 122 y se señalizaron en poco tiempo. Después, hasta las 375 identificadas hubo que desarrollar un procedimiento específico para poder implantar las balizas, porque las balizas que se implantan son de ASFA, pero no están vinculadas a señales. Esto es conflictivo porque la naturaleza de esas balizas es estar vinculadas a señales, se estaban usando exclusivamente para las limitaciones temporales de velocidad y los pasos a nivel que estaban lejos, digamos, del área de influencia de otras balizas, pero cuando se ponen en el entorno, como era el caso de esta curva de Angrois, y se puso la baliza para proteger el 30 de limitación temporal de velocidad, interfirió con la baliza de la avanzada, con lo cual hubo que modificar la posición de esa baliza, llevarla antes para que se supiera que había reducción de velocidad, pero poniéndola a la distancia resulta que interfería con la señal avanzada. Lo que quiero decir es que no es inmediata la colocación ni tampoco existía una norma ni un procedimiento para hacerlo de forma sistemática, por eso es posterior, no es anterior.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muy bien.

Señor presidente, por mi parte nada más, simplemente agradecer al señor Ochoa de Olza las respuestas a mis preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Martínez Oblanca.

A continuación, dada la no presencia del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, don Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Buenas tardes, señor Ochoa, muchas gracias por estar hoy aquí. En respuesta a preguntas de mi siempre acertado compañero, el señor Martínez Oblanca, ha dicho cosas muy interesantes que me gustaría que repitiera. Si yo he entendido bien, ha dicho que el ancho de vía no afecta a la seguridad. Un cambio de un proyecto de 3000 millones de euros y quince años, ¿no afectó a la seguridad?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): El ancho en sí mismo no afecta a la seguridad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De acuerdo. También he entendido, y esto sí que es cierto que igual lo he entendido mal, que no está muy seguro o que no sabe quién autorizó o decidió ese cambio de vía de ancho ibérico y no internacional, pero que sospecha que podía venir del Consejo de Ministros.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, no, tanto no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No? Lo he entendido mal.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): He dicho que en ocasiones las decisiones de cambio de ancho han pasado por el Consejo de Ministros, como en la línea Madrid-Sevilla, he citado solo esa, pero en esta línea no, no me consta que pasara por Consejo de Ministros. Honestamente, no sé quién tomó la decisión. Desde luego es una decisión que trasciende a ADIF por el sencillo hecho de que afecta a los operadores y porque es una decisión estratégica de planificación que también escapa a las competencias de ADIF. Por lo tanto, sospecho que viene de donde tiene que venir, pero no sé quién ha tomado esa decisión ni en qué forma se tomó porque no he visto una resolución que lo aclare. Esto es lo que quiero decir nada más, es lo que creo que he dicho y, si no, lo digo ahora.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 43

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De acuerdo. Ya que trasciende a ADIF igual llegó al ministerio, no lo sabemos.

Usted dice en un escrito —leo textualmente—: La razón por la que no se implantó el sistema ERTMS en los últimos cuatro kilómetros de la línea Ourense-Santiago fue debido a la decisión de cambio de ancho, que obligó a establecer nuevas transiciones entre ERTMS y ASFA diferentes de las planteadas, de acuerdo a las reglas de ingeniería en vigor basadas en criterios de seguridad. Pero usted acaba de decir que no tiene ningún tipo de vinculación el cambio de ancho.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): El ancho por sí mismo no. Sobre una línea de ancho ibérico y una de ancho estándar, que en este caso se modifique una solución como esta, concreta, de cómo se integra una línea del mismo ancho en una red preexistente del mismo ancho, es como se hace...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perdone que le interrumpa, señor Ochoa. El papel es tozudo, ya que usted está diciendo que sí, que el ancho afecta a la seguridad y que por eso hay que desactivar el ERTMS. Lo leo.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Creo que no quiere decir eso, sencillamente. La culpa no es del ancho, o sea, el ancho no es menos seguro. Lo que ocurre es que, al cambiar el ancho, la forma en que se integra la línea 082 ya no es a través de unos cambiadores, es integrándose en la red de forma natural, como pasa en toda Europa, es decir, en toda Europa las líneas de alta velocidad —como en Francia, cuando llegan al entorno de París— se unen con las líneas convencionales, se transita del sistema que lleve el tren y se entra con el sistema convencional. Ya lo dijo en esta misma Comisión Iñaki Barrón, que ha estado en la UIC un montón de años y además vivía en París. Y esto es lo que ocurre aquí, y la forma de transitar viene determinada por las normas de ingeniería. Pero acerca del ancho, si tuviéramos que elegir un ancho más seguro, lo es el ancho ibérico, porque es más ancho, y eso da más estabilidad frente al vuelco, por ejemplo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Me alegra su respuesta, porque casi casi está de acuerdo con un perito independiente, César Mariñas, que, de hecho, responde a este escrito suyo y viene a afirmar que esa citada regla de ingeniería podría no haberse aplicado por razones de seguridad, como ocurre en otros trayectos de la red de alta velocidad, que es casi casi lo que usted ha dicho.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): ¿Que podría no haber sido aplicada?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Eso es.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Eso lo dice él. Seguro que yo no lo he dicho.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Siguen estando entonces en desacuerdo. Lo acabo de leer. Él dice: No constaba ninguna razón que hiciese imposible ubicar la transición de nivel ERTMS más cerca de la estación de Santiago, independientemente del ancho de vía.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Eso es porque desconoce cómo se debe aplicar la regla de ingeniería.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es un perito independiente, no es ingeniero.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Que sea perito independiente no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 44

quiere decir que tenga el conocimiento de cómo se debe aplicar la regla de ingeniería, que viene descrita perfectamente en el capítulo 5 de esas normas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted fue informado de la desconexión de ERTMS por parte del señor Cortabitarte?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, me puso copia en el correo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Estaba en copia en el correo. Lo sabía.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Lo supe cuando leí el correo, efectivamente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Dijo usted frente al juez que esta desconexión se llevó a cabo —leo literalmente— de forma soberana por parte de Cortabitarte, por tener las competencias delegadas. Y, en la línea que acaba de expresar, dice que a usted solamente se le informó. Entiendo que porque estaba en copia de ese correo. **(Asentimiento)**. Lo que llama la atención de su declaración es que literalmente usted dice: Es una decisión correcta, que se hizo con criterios de seguridad. **(Asentimiento)**. La verdad es que estamos dando vueltas al mismo tema. Pasado todo este tiempo y visto lo visto, ¿se reafirmaría en esa posición?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Es que eso no cambia, es decir, un sistema que no es fiable, si te empeñas en usarlo, acaba por ser peligroso, porque si confías en que lo tienes puedes llegar a cometer errores inducido por fallos, entre otras cosas porque tienes que circular, aunque sea a 100, sin ningún tipo de protección, y eso puede generar algún problema. Y voy a citar otra vez a Iñaki Barrón, que mencionó el accidente de China. Normalmente, en ningún otro país hay sistemas de respaldo. Aquí tenemos demasiados, pero, bueno, por lo menos, dos o tres en total hay, y uno de ellos de respaldo, que es el ASFA. En el caso del accidente chino falla el ERTMS, circula en estado *responsable*, y se encuentra con otro tren, y, por lo que sea, no es consciente de que lo tiene delante, choca y cae por un viaducto —no sé si fue el propio o el que estaba parado—, y mueren cuarenta personas. Esto es por falta de fiabilidad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya que usted comenta el accidente de China, aprovecho para recordar que, desgraciadamente, hace poco más de un mes murieron dieciocho personas en un accidente en Taiwán y dimitió el director de los trenes de ese país e incluso el ministro de Transportes. Y aquí la verdad es que no ha dimitido nadie, incluso han sido ascendidos.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No es mi caso, si eso le tranquiliza.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya. Me he acordado ahora, puesto que ha comentado lo de China.

A pregunta de un abogado en sede judicial sobre si a 200 kilómetros/hora cree usted que las medidas de seguridad eran las adecuadas, respondió: Decir eso sería una temeridad, a la vista del resultado, pero también se pueden decir muchas otras cosas, que no me corresponden.

Señor Ochoa, le pido que sea valiente, ¿a qué otras cosas se refería?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Bueno, las acabé diciendo —creo recordar—, porque me lo preguntaron. Me había hecho el propósito de no mencionarlas aquí, no por nada, sino porque...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si las dice, estará encantando.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Como todos los sistemas, cualquier sistema del tipo del ASFA basa su seguridad en la infraestructura, el tren, el equipo embarcado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 45

las normas para funcionar y el propio señor que funciona, el maquinista. La diferencia entre unos sistemas y otros es el peso que tiene el factor humano en cada uno de ellos y la forma en que funciona. Pero, acerca de si son válidos, yo no tomo la decisión de que sea válido un sistema u otro. Por ejemplo, la ERA conoce que el ASFA funciona así, y está perfectamente asumido. En Italia se ha llegado a circular en la Roma-Florenia a 250 con sistemas parecidos. No digo que eso sea correcto o incorrecto, lo que digo es que el estrés al que sometió el maquinista a su propia parte fue excesivo, no se puede estar cien segundos fuera de la realidad, no se puede. Entonces, no hay sistema de seguridad o de apoyo en la conducción que resista esa prueba; a eso me refería. En lo otro, me refería —sin decirlo, claro— a la colocación de balizas. Pero eso ya lo había dicho la CIAF.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿A qué se refería con las balizas?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): A las medidas que había dicho la CIAF el 1 de agosto. Es decir, claro que era mejorable, pero eso a *posteriori*, porque lo que antes no estaba identificado eran los cambios significativos de balizamiento.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero usted también vino a decir que igual hubiera sido bueno hacerlo antes.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Yo mismo he de reconocer que no era consciente de ese riesgo, porque, si lo hubiera sido, lo habría aplicado, o sea, habría aplicado cualquier medida mitigadora. Por citar una obra que publicó el Cedex en el año 2012, que se llama *Análisis de riesgo de las amenazas del sistema ferroviario, aplicación de los métodos comunes de seguridad*, dirigido por el señor Tamarit —a quien sé que aprecian mucho—, en ese libro, con quinientos peligros reconocidos, no figuran el de cambio significativo de velocidad ni el de incumplimiento del cuadro de velocidades máximas del maquinista —no figura, y hay quinientos—. Eso quiere decir que no está tan claro que sea universalmente aceptado que era evidente que había un riesgo fabuloso. Eso es lo que quiero decir.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Ochoa, usted también dijo, literalmente, en sede judicial que es difícil desatender tanto la conducción, y es un poco lo que ha venido a decir ahora. Visto lo visto, repito: ¿No le parece injusto calificar al maquinista como casi casi el único responsable, sobre todo teniendo en cuenta, como creo que se ha demostrado y todos aquí sabemos, que hubo un aviso del jefe de maquinistas?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Creo que ha quedado claro que no llegó a ADIF ese aviso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Algunos de ustedes, señor Ochoa, recriminan al maquinista falta de atención. ¿No sería justo también recriminarles a ustedes falta de atención en cuanto a los avisos del jefe de maquinistas?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Lo están haciendo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Qué le parece?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Es legítimo. Y creo que estamos sujetos a esa crítica, es normal.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Y usted, ¿tiene alguna autocrítica sobre esto?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Evidentemente, asumo como propios los errores del sistema, eso está claro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 46

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor Ochoa.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rufián.

A continuación tiene la palabra el portavoz de Ciudadanos, señor Navarro Fernández-Rodríguez.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRIGUEZ**: Gracias, presidente. Gracias, señor Ochoa.

En estas comparecencias se nos ha repetido muchas veces que ese tramo cumplía toda la normativa ferroviaria, los criterios de seguridad. Según estos criterios, aparentemente también cumpliría la normativa relativa, por ejemplo, a que después de una recta de 15 kilómetros con velocidad máxima de 200 hubiera una transición a 10 kilómetros por hora. Parece ser que en otros países, como en Francia, sí hay estas limitaciones, que ya había entonces esas transiciones. Creo que incluso existen dispositivos de detección y frenada —me parece que se llaman cocodrilos o algo parecido—. ¿Es así?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): El cocodrilo es un sistema similar al ASFA, es un sistema mecánico de principios del siglo XX. Todavía sigue quedando alguno, pero también está vinculado respecto de las señales. Es un artefacto que se llama cocodrilo por la forma en que yace en la vía cuando está tumbado y se levanta cuando quiere avisar. Pero es mecánico.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿No detiene al tren?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Avisa al maquinista. Es una especie de ASFA primitivo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Hay departamentos de ADIF y Renfe que estudian la normativa de otros países europeos y que sugieren las adaptaciones correspondientes?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Hay intercambios. Creo que ahora mismo en cuanto a seguridad esto está más en el tejado de la Agencia Española de Seguridad, antes la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, porque todo está centralizado y gobernado por la ERA, eso es así. Entonces, fundamentalmente todos los aspectos de seguridad pasan por ahí, todo el mundo reporta su informe anual de seguridad a la ERA, que es la que puede establecer conclusiones o incluso auditorías, como es el caso a veces.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En la curva donde se produjo el accidente la transición es de una velocidad máxima de 200 a una de 80, es decir, es un 150 % menos la velocidad más baja. En una comparecencia anterior se nos dijo que el margen de seguridad era del cien por cien, es decir, que podría haber pasado en teoría a 160 kilómetros. **(Asentimiento)**. Si esto es así, creo que se ha puesto de manifiesto que el impacto por un eventual error no es el mismo en caso de que la reducción de velocidad sea superior al cien por cien que en otras inferiores. Usted nos ha dicho que en la red hay unas cuarenta curvas similares. ¿Son curvas en las que la reducción de velocidad es también del 150 %?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Son de ese estilo, sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuarenta puntos.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Lo he dicho de memoria, no lo he podido repasar. Tengo una hoja Excel por aquí donde aparecen ordenadas, y el corte es más o menos similar, aunque a lo mejor algunas son de menos. En todo caso, comparables; sí, unas cuarenta.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Y en estas tampoco hay ningún tipo de barrera ante un eventual error del maquinista.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Desde el año 2015 están todas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 47

equipadas. El nuevo reglamento, que entró en vigor en enero de 2017, ya prevé cómo se deben señalar los cambios significativos, y se hace con el naranja butano, para que llame más la atención. Se han señalizado en vía todos los cambios de velocidad, es decir, todo lo que pudo haber sido insuficiente en su momento se ha corregido. No se trata de porcentajes de velocidad, porque se han establecido unas tablas precisas, o sea, me parece que bajar de 200 a 140 significa una CSV, pero, para cada tramo, para cada diez kilómetros, hasta 60 por hora, con su velocidad correspondiente, para determinar dónde hay que poner un CSV con baliza.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Existían estas cuarenta curvas similares en el momento del accidente? ¿Tenían el mismo nivel de protección o desprotección que la de Angrois?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): La mayor parte sí, y suele coincidir que están a la entrada de ciudades. Por ejemplo, la de Valladolid me parece que es de 160 a 50, con lo cual, aunque son 110 kilómetros de diferencia, en coeficiente de velocidad y de velocidad al cuadrado, mucho más todavía. Esa es la entrada a Valladolid, que sigue estando así, hoy protegida. La de Tardienta es de 200 a 40, y la que está en la salida de Santiago hacia Orense, la que está a la salida del ERTMS es de 200 a 90.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Y la de Puertollano que usted ha mencionado, ¿tampoco estaba protegida en caso de un error del maquinista?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): En Puertollano, con la norma de la línea Madrid-Sevilla, que era específica —de hecho, se llamaba así, norma específica de circulación—, estaba prohibida la circulación de trenes que no tuvieran en servicio el ERTMS. Solo en situación degradada, como decía el señor Durán, que es quién alertó de este posible hecho, podía darse la circunstancia de que un tren que circulara a 200, porque con ASFA lo podía hacer, se encontrara con esa curva y no frenara. Se intentó poner una baliza, pero, como la curva coincide con la entrada a Puertollano, interfería con la avanzada y con la señal de entrada. Por tanto, se decidió no poner la baliza. A veces no se tiene un procedimiento para llevar la precaución un kilómetro más allá, que es lo que se hace ahora. De hecho, se han perdido bastantes minutos de tiempo de viaje por poner las CSV, y a todos nos ha parecido perfecto, nadie se ha quejado por eso. Entonces, se decidió no ponerlo por esa razón. También es verdad que allí el riesgo es menor, porque todos los trenes circulan con LZB.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se ha hablado aquí de la modificación del ancho de vía, pero, sinceramente, de las distintas comparecencias, todavía no me ha quedado claro si es en ese momento cuando se elimina el ERTMS de los itinerarios.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿En qué momento se hace?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sencillamente, cuando se hace la nueva configuración de vía y se entiende que el enclavamiento de Santiago, toda la estación, que está en ancho ibérico y no tiene ERTMS, como no lo tiene el corredor del eje atlántico, que está a continuación, obliga a poner una frontera en vía. Y, por la sencilla aplicación de las reglas de ingeniería, esa ubicación solo podía estar antes de la señal avanzada de A Grandeira. Tiene que ser así, tiene que estar en un sitio donde el maquinista vea la señal, donde pueda ser consciente de en qué estado recibe la responsabilidad del control de velocidad del tren, y por el propio tren, por eso se hace en ese punto. De nuevo, creo que el señor Tamarit consideró que las reglas de ingeniería eran impecables; no sé cómo lo dijo, pero fue algo parecido.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entonces, ¿quién decidió esta modificación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 48

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): La modificación sale de forma natural al integrar la línea 082 en la preexistente, en el entorno de la red gallega, que es de ancho ibérico, sin cambiadores. No tiene ningún sentido el cambiador.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Hubo algún análisis de riesgo adicional ante eso?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): El propio de los sistemas de seguridad, el propio de la línea, el dossier de seguridad elaborado por la empresa contratista y valorado con ISA.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Adicionalmente o después de la eliminación?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): La situación en la que se va a dar es conocida, es el ASFA, perfectamente reglamentada y que no requiere más, es decir, es una situación conocida en un sistema de referencia perfectamente válido. Nos gustará más o menos, pero es así, y no requiere más análisis.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Tampoco hubo ningún cuestionamiento interno ante la decisión de suprimir el ERTMS en ese tramo.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, es que nadie tuvo la conciencia de suprimirlo. Sencillamente, se estableció ahí la transición, porque a continuación no lo hay, es decir, en algún sitio hay que poner la frontera, y, por norma, tenía que estar ahí. Eso es así, no hay otra lectura. Nadie se quiso ahorrar una baliza. No es el caso, ni mucho menos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Hay un acta de una reunión en la que se atribuye a la dirección de vía de alta velocidad hacer el salto de velocidad más gradual, es decir, que no fuera de 200 a 80, sino que fuera, como creo haberle entendido, que se hizo posteriormente. ¿Es así?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No. Esta mañana ha estado aquí José Manuel Galindo y creo que lo ha explicado perfectamente. Lo hablé con él en su momento y me explicó que se refería —y es lógico— a la sucesión de velocidades diferentes, que eran 80-75, 85-60. No tiene sentido que el cuadro de velocidad máxima se establezca así. Entonces, se pide homogeneizarlo, es decir, quitar esos dientes de sierra, que no tienen sentido en la explotación. Esto se hace siempre. Se llama suavizar el cuadro, aunque se llama también de otras muchas formas; alguien dijo quitar los saltos. Pero en absoluto se refiere al de A Grandeira, porque ese cambio de velocidad no afecta a la reducción. Se puede poner una limitación intermedia si se quiere, pero no entraba en los conceptos de entonces. Hoy se protege de otra forma. Pero poner una limitación intermedia, si alguien va despistado y no tiene una baliza, no hace nada, es decir, si pones un 140 en medio tampoco consigues nada, porque vas en recta; no consigues el efecto deseado. Y hacer curvas porque sí, como he oído en algún caso, tampoco tiene sentido. Si el control de velocidad lo hace el maquinista, lo lógico es que tenga la formación adecuada y que la mantenga. Y si lo hace el sistema, más fácil todavía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Navarro Fernández, procure acumular sus preguntas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Una última pregunta. ¿Qué tratamiento se hizo del análisis del accidente del metro de Valencia, que quizá pudo tener alguna característica coincidente? ¿Se trasladaron sus conclusiones a los responsables de seguridad en cuanto a señalización, normativa, cuadros de velocidades, gestión del maquinista? ¿Se extrapolaron las conclusiones? ¿Hubo formación adicional para los responsables?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): La verdad es que a esto no sé

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 49

contestar, sinceramente, porque no estaba relacionado ni vagamente con las funciones de seguridad en la circulación. Y si los responsables de seguridad en circulación hicieron algo sobre ello, no me llegó. Conocí el accidente, incluso fueron a testificar personas que conozco, pero lo seguí de lejos. Personalmente, no sentí relación con nuestra red.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esto es todo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Navarro.

A continuación por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra su portavoz, la señora Fernández Gómez.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Ochoa.

Hoy por la mañana el señor Galindo dijo que conocía la decisión del cambio de proyecto por usted. ¿A través de quién conoció usted la modificación del proyecto?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Creo recordar que por mi superior inmediato.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Quién era?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Murió hace tiempo. Manuel Sánchez Doblado, director general de Operaciones e Ingeniería. Entonces yo era de Red de Alta Velocidad solo, porque tenía dos patas, y la otra era Red Convencional.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha dicho también que la decisión —no quien se lo transmitió— de cambiar el proyecto venía de arriba, es decir, entiendo que de un espacio superior a ADIF. Por tanto, debía ser de una responsabilidad política.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Honestamente, no sé si se puede encontrar responsabilidad política. Yo creo que es una decisión racional. No sé cuáles son las responsabilidades políticas ni me corresponde.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Digo que la categoría de la persona que toma la decisión era del ámbito político. No es una proposición que venga desde abajo, de un ingeniero. Entiendo que si usted está diciendo que viene de arriba...

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Es cierto que creo que había una cierta unanimidad en lo absurdo de la situación. José Manuel Galindo ha ilustrado, por ejemplo, que los trenes en invierno probablemente colapsaran los cambiadores con la nieve sin ninguna necesidad. ¿Qué sentido tiene que el regional de Orense a Coruña cambie dos veces de ancho en 150 kilómetros sin ningún beneficio?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cuáles eran las consecuencias de no instalar los cambiadores de ancho? Se ha dicho que supondría una pérdida de tiempo de unos quince o veinte minutos. ¿Usted cree que es así?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): En principio, con trenes remolcados, cada cambio de ancho se lleva ese tiempo, y en trenes automotores, como es el caso del 121 o después el 630, puede tardar cinco minutos, no es tan grave. Pero no es tanto eso como no tener la necesidad de una instalación como los cambiadores de ancho y cambiar dos veces de ancho en ochenta kilómetros. Se pospuso la decisión del ancho estándar a cuando llegara desde Olmedo hasta Orense la línea de alta velocidad. El eje Orense-Santiago está vinculado al eje atlántico mucho más que a Olmedo, a la meseta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 50

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero una cosa es el ancho de vía y otra el lugar donde hace el cambio de sistema de seguridad. ¿Por qué no se hizo el cambio del sistema de seguridad en la estación de Santiago? ¿No consideran ustedes que sería más seguro hacerlo a tren parado, una vez que llega el tren a Santiago, y no en vía?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Eso tenía dificultades, porque no se había hecho habitualmente la solución de cambio de sistema. Se hacía antes de las estaciones, como dice la regla de ingeniería. Tanto en Valladolid, como en Madrid-Chamartín, como en Barcelona siempre se hizo así, y se fue a una seguridad absoluta.

La señora **FERNÁNDEZ-GÓMEZ**: Analicemos las consecuencias de un escenario y otro. Si llevamos el sistema ERTMS hasta Santiago y se hace el cambio de sistema a Santiago, la consecuencia es que la vía está protegida en caso de un error humano. Si se recorta, si se hace la transición antes, la curva queda en manos de que un maquinista jamás tenga un error humano. ¿Las reglas de ingeniería están por encima de las lógicas de seguridad?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Esa lógica no existía entonces, por la sencilla razón de que el cambio significativo de velocidad que había en esa curva no se consideraba un riesgo por sí mismo, no se consideraba así. Hoy es difícil decir que eso es así. Pero el señor Tamarit en el año 2012 tampoco lo veía. Quiero decir que no es tan raro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Inicialmente el proyecto contemplaba el sistema de seguridad ERTMS hasta Santiago. Si se modifica, entiendo que se hace una evaluación de la diferencia de riesgos que suponen el primer y el segundo escenarios. Supongo que ustedes analizarían los cambios de seguridad.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): El proyecto motivado por el cambio de ancho genera una situación en otro ancho que es absolutamente distinta. Entonces, sencillamente se analiza esa situación, porque construir una línea de ancho ibérico e integrarla en una línea de ancho ibérico en la península ibérica no ofrecía novedades considerables. Por tanto, se estudió la nueva solución.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted no cree que se podría no haber aplicado las reglas de ingeniería, cuando hay razones de seguridad justificadas sobre la mesa?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Hablamos en hipótesis —y creo que ya estoy hablando de más, no por nada sino porque es difícil conseguir llegar a algún acuerdo o entendimiento sobre esto—, pero la solución que inicialmente tenía Santiago era francamente mala, porque había una travesía sin unión, y cualquier tren que fuera con ASFA analógico, o con lo que fuera, se podía cruzar en cualquier momento y chocar con un tren de alta velocidad. Así de sencillo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Con el sistema ERTMS hasta Santiago, en caso de error humano, ¿habría pasado el tren a más de 80 kilómetros/hora por la curva?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): ¿Si llevaba el equipo embarcado conectado?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Esa sería una hipótesis que no coincide con la que nos ocupa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 51

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ese era el proyecto inicial: sistema ERTMS hasta Santiago embarcado en funcionamiento, listo. ¿Habría pasado el tren a más de 80 kilómetros por la curva en caso de fallo humano?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Insisto en que si lleva el equipo embarcado desconectado, no. Y en el caso que nos ocupa lo llevaba desconectado. Si empezamos a hablar de otras cosas, llegaremos a otras conclusiones. Pero la realidad es que aquel tren no lo llevaba conectado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero el proyecto inicial era ese. No habría sucedido el accidente. Se modifica...

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, pero, aunque lo hubiéramos llevado hasta Santiago, el equipo embarcado seguiría desconectado, porque daba problemas y seguiría dando problemas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le estoy hablando del primer escenario, de por qué se modifica el proyecto, por qué se recortan los últimos kilómetros de instalación del sistema de seguridad. Si hubiera llegado hasta Santiago, estaría protegido. Hasta ahí estamos de acuerdo. Si un escenario es más seguro, ¿por qué se toma la decisión de recortarlo? No lo entiendo.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Eso de que sea más seguro es una valoración rápida. Pero con el equipo embarcado desconectado no es más seguro, es indiferente, y como es el caso, no merece la pena salirse de ahí. El tren cuando tuvo el accidente lamentablemente iba con su equipo embarcado desconectado, y eso quiere decir que el límite del ERTMS...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No le estoy hablando de cuándo estaba desconectado, le estoy hablando de la modificación del proyecto. No le estoy hablando de la desconexión del sistema de seguridad, le estoy hablando de la modificación del proyecto.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Ya lo sé, y yo estoy hablando de la situación real, de cómo circulaba el tren accidentado el día del accidente. En este caso, se puede discutir dónde era mejor o peor que estuvieran los límites, pero lo cierto es que de Santiago a A Coruña no hay ERTMS, y de Ourense a Santiago, sí. En algún sitio hay que poner las fronteras y hay unas normas para ello, se aplican las normas y se pone la frontera donde corresponde. Eso es lo que hay que hacer.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sabe por qué no conocen si había más riesgos o menos riesgos? Porque no hicieron un análisis de riesgo ni para la modificación del proyecto ni para la desconexión del sistema de seguridad. Por eso es normal que ustedes no supieran si era más seguro un escenario u otro, porque no hicieron los análisis de seguridad pertinente. No lo digo yo, lo dice la Agencia Ferroviaria Europea.

Tampoco se cumplió toda la normativa porque la normativa Cenelec no fue cumplida en su totalidad, ya que faltaba el informe de evaluación independiente para el enclavamiento de Santiago. De hecho la semana pasada el señor Corrales dijo en esta Comisión que no estaba dispuesto a hacerse cargo de su firma en la modificación del proyecto. Esta es una señal clara de que no se quiere responsabilizar porque sabía que faltaba documentación. Usted era su superior. Le pregunto: ¿qué opina de las declaraciones del señor Corrales, de que no se haga cargo de su firma en la modificación del proyecto?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Me choca que dijera eso, pero bueno. No lo sé. La verdad es que escuché su intervención y esa frase no recuerdo que se pronunciara tal cual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 52

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Cuando le pregunté si se responsabilizaba de su firma dijo que en ese momento no podía.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No lo sé. Pero, en todo caso, yo creo que lo que sí se hizo con la evaluación de Santiago y de la línea entera fue seguir el procedimiento interno de validación de las instalaciones de seguridad que estaba en vigor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Está dispuesto a responsabilizarse de que se entregó toda la documentación en la modificación del proyecto?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): ¿De acuerdo con el procedimiento?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De acuerdo con la normativa Cenelec.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, no, con el procedimiento interno que era el que estaba en vigor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El procedimiento interno es un procedimiento interno de ADIF, no es la normativa que se debe cumplir.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, bueno, pero...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Normativa, lo que es normativa, lo que vale, es la normativa Cenelec. Es más, el informe de la CIAF dice que se cumple con la normativa Cenelec. Le pregunto: ¿es capaz de responsabilizarse de que se cumplió con toda la normativa Cenelec en el modificado del proyecto?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, yo no estoy diciendo eso. Déjeme terminar, por favor.

Lo que quiero decir es que el procedimiento que se siguió sí que prevé la norma Cenelec íntegra para la parte de alta velocidad. Esto era así. ¿Por qué era así? Porque normalmente las obras de alta velocidad eran *ex novo* y las de red convencional eran modificaciones sobre instalaciones existentes, que no tienen por qué, pero tenían esa distinción y el procedimiento era así. En el caso de las convencionales, que era el enclavamiento de Santiago y de Ourense, se hizo el mismo procedimiento que dice la norma Cenelec, con la única salvedad de que no había un evaluador independiente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted sabe que hay un acta donde se discute si se debe entregar toda la documentación y se dice que se debe entregar para el enclavamiento de Santiago el dossier completo con un informe del evaluador independiente. Es más, la CIAF dice...

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Que sí, pero que se hizo de acuerdo con el procedimiento de seguridad asociado al sistema de gestión de seguridad. La CIAF dice en su respuesta segunda —y en otras más lo matiza— que lo esencial es que exista un sistema de gestión de seguridad en la circulación que esté desarrollado en los procedimientos elementales y que se apliquen. Eso por encima del 352 y de cualquier otra consideración, porque eso demuestra que están acotados los riesgos. Esto es lo que se hizo, y se hizo de acuerdo con ese procedimiento, aunque quizás sería discutible por qué no se aplicó otro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Por qué el informe de la CIAF dice que se entregó el informe del evaluador independiente?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, si tiene más preguntas acumúlelas, por favor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 53

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Perdone, no he entendido lo último que ha dicho.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Quién le envía la documentación a la CIAF diciendo que se entregó conforme a la normativa Cenelec? ¿De dónde saca la CIAF la información de que hay un informe del evaluador independiente para el enclavamiento de Santiago?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Personalmente yo he leído el informe de la CIAF y no dice que esté, lo que no dice que no esté.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, sí que lo dice.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, no dice que esté.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, dice que...

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, no lo dice, en serio. Es mi interpretación, pero no dice que no esté.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acumulo las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Pero ya.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, presidente.

Hay una gran contradicción cuando dice, por un lado, que con el sistema ERTMS activo se habría evitado el accidente, y después, dice que se desconecta por seguridad. Es decir, no tiene sentido pues son contradictorias, o una cosa o la otra. ¿Con cuál de las dos está de acuerdo, con que con el sistema de seguridad conectado, si hay un error humano, el tren se frena automáticamente, o con que si hay un error humano, con el sistema desconectado, habría un accidente? Yo creo que son dos posiciones absolutamente contradictorias y que no se justifican en términos de seguridad, sobre todo porque usted dice «desconectamos el sistema de seguridad porque no era fiable y, por tanto, no era seguro».

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Lo desconecta Renfe, nosotros no lo desconectamos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, pero usted acaba de justificar la desconexión, diciendo que no era fiable.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, porque comparto su criterio. Conozco al señor Lanchares de sobra, desde hace muchos años.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted dice que no es fiable, pero las consecuencias de la pérdida de fiabilidad es que si saltaba el sistema de seguridad el tren se frenaba. La consecuencia de esto es una pérdida de tiempo, no de seguridad sino de tiempo, es decir, hay un retraso. Las consecuencias de que el tren se frene es un retraso.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Es una interpretación bastante pintoresca, y más viniendo de quien viene. No lo digo por usted.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, lo dice porque es uno de los mayores expertos de seguridad de ERTMS.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 54

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Me llama mucho la atención porque una de las cuestiones esenciales, y para eso están las famosas RAMS, es la fiabilidad. No tiene sentido que un sistema no sea fiable y pretendamos llevarlo en servicio, no cabe en ninguna cabeza.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya acabo.
En serio me va a decir que es más seguro...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una última pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: No, no hay última pregunta. Está superando hoy todos los récords de márgenes de tiempo. Excúseme, por la expresión.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Cancela Rodríguez.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

Muy buenas tardes, señor Ochoa. Muchísimas gracias por comparecer en esta Comisión y sobre todo por aportar su experiencia y su conocimiento. Le pido disculpas por anticipado porque evidentemente yo no soy experta en este tipo de cuestiones, y por tanto, si digo alguna cuestión que no es lo suficientemente consistente, estoy convencida de que me va a perdonar.

Quería hacerle una primera consideración en relación con el modificado del ancho de vía. Además, voy a ser muy directa porque se ha manifestado por parte de otros portavoces de los grupos que la decisión del ancho de vía viene de arriba. Cuando se dice que viene de arriba, supongo que se están refiriendo a un órgano de decisión política que es el ministro, o bien el Consejo de Ministros. Vamos a llamarle a las cosas por su nombre. En relación con esto yo quería preguntarle si conoce un documento que elabora ADIF, de 30 de noviembre de 2010, que se titula «Memoria técnica sobre alternativa de explotación de la red de alta velocidad tramo Ourense, Ourense-Santiago de Compostela, conexión con el eje atlántico». Este documento ha sido elaborado en concreto por la Dirección General de Operaciones e Ingeniería de la Red de Alta Velocidad. En la conclusión final a la que llega —es una memoria corta, son doce o trece páginas, aunque es muy directa y concisa— hace una propuesta que dice «montar ancho ibérico en el tramo Ourense-Santiago es la solución más evidente técnica y económicamente». Teniendo en cuenta que existía esta memoria de carácter técnico y que llegaba a este tipo de conclusión, teniendo en cuenta que la autorización del cambio de ancho lo firma el presidente de ADIF, creo que el ámbito para circunscribir esa toma de decisiones está en el ámbito de ADIF y en el ámbito técnico, y por tanto, interpreto —corríjame si estoy diciendo algo incorrecto— que no viene de ninguna instancia superior de carácter político que tuviera otro tipo de intenciones. Es decir, son memorias técnicas de contenido técnico, y además debidamente sustentadas en condiciones y razonamientos técnicos. ¿Esto es así?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Pues supongo que sí, yo no lo recuerdo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿Desconoce esta memoria?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sé que hicimos personalmente alguna cosa parecida, pero no sé si es esa. Por la fecha me suena un poco anterior, pero no lo sé.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Esta memoria en concreto es de noviembre de 2010 y es de la Dirección General de Operaciones e Ingeniería de la Red de Alta Velocidad, que dijo antes que era su inmediato superior.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): ¿Pone dirección general o pone Dirección de Operaciones e Ingeniería? No sé qué es lo que pone.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 55

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Dirección General de Operaciones e Ingeniería de Red de Alta Velocidad.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Pues sería mi superior, sí.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En relación con esta misma cuestión se está insistiendo mucho también en el tema de los plazos de ejecución de las distintas obras. Todas las personas que hasta ahora han comparecido en esta Comisión han manifestado de una manera muy directa que no han recibido presiones de ningún tipo, en relación con la agilización de los plazos y que eso además derivara o tuviera consecuencias en la seguridad. ¿Ha recibido algún tipo de presión para acelerar las obras en ese sentido?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: El 23 de junio de 2012, como conocerá, el director de Seguridad en la Circulación de Renfe, el señor Lanchares, solicita al director de Seguridad en la Circulación de ADIF, el señor Cortabitarte, la desconexión del sistema ERTMS embarcado en el tren. Según la documentación que todos conocemos, recibe el correo del señor Cortabitarte informando de la autorización para desconectar el sistema ERTMS. ¿Esto es así?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Tanto el señor Cortabitarte como el señor Lanchares han defendido esta decisión porque argumentan que circular solo bajo responsabilidad del maquinista era menos seguro de que al amparo del sistema ASFA. Otro compareciente, como el técnico de la empresa Bombardier, rechaza que el error provocado en la transición ERTMS a ASFA a la salida de Ourense en dirección a Santiago provocara problemas de seguridad, según él ha manifestado. ¿Podría aclararnos las implicaciones de ese error en la transición y su opinión sobre si la desconexión era lo más oportuno o no? Ha dicho algo en anteriores respuestas, pero por reafirmarme en esa cuestión.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Entiendo que sí que es racional por lo mismo, porque es falta de fiabilidad. No tiene sentido que de cada dos viajes, uno falle. Es un sistema, como fue el caso, que requiere una nueva versión del *software*. Está claro porque el equipo de tierra funciona perfectamente y lo que falla es el equipo embarcado. Tendrían que haber dado una solución definitiva —eso es lo que pedía el señor Lanchares— en el plazo de un mes. Se supone que tenían que haberlo conseguido, pero no lo consiguieron. Además, creo que él lo decía por volver a una versión anterior, que por lo visto también daba problemas. Ese SMS estaba referido a eso, pero el desarrollo de una solución nueva es algo complejo y se demoró dos años.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En relación con eso, según los informes periciales que obran en la causa judicial, en marzo o abril de 2013 se realizan las pruebas de *software*, con un resultado positivo. Sin embargo, la petición de Renfe para actualizar los trenes S-730 que circulan por la línea a esta versión no se recibe hasta el 25 de julio de 2014, un año después del accidente. ¿Conoce las razones de esta demora?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿No las conoce?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, la verdad es que de este proceso, desde lo primero que hemos hablado hasta el resto, lo desconozco todo, porque es una cuestión interna de ADIF con Bombardier, y yo la desconozco.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Que no tenía por qué conocer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 56

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No, pero porque no tuve noticias, sencillamente. Cuando estuve en la comisión de seguimiento Renfe informaba más o menos de los plazos, me refiero al seguimiento de las medidas. Salía este tema de forma recurrente, pero no había plazo. Me suena que fue en 2014, pero no sé el mes. Me suena noviembre, pero no lo sé.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: La mayoría de los comparecientes que hemos tenido hasta ahora y que tienen que ver, bien sea con ADIF o con Renfe, siempre manifiestan y parten de una máxima, que además permanece inmutable en las comparencias que hacen, lo cual traslada a la ciudadanía una cierta seguridad. Dicen que la prioridad siempre es la seguridad, que es el elemento que siempre prima por encima de cualquier otra cuestión. En relación con esto me gustaría plantearle lo siguiente. Cuando se toma la decisión de desconectar el sistema ERTMS y la aplicación del sistema ASFA, porque el ERTMS estaba fallando en esa versión de *software* que tenía en ese momento, se entiende que esa decisión, si nos dejamos guiar por cuestiones de seguridad es porque el sistema ASFA es seguro y porque al aplicar todas las condiciones y requisitos de ese sistema está supliendo un déficit de seguridad que el otro sistema no tiene. ¿Que después del accidente se implantaran en la vía señalizaciones que antes no existían, significa que en ese momento el sistema ASFA no se aplicaba con total fiabilidad, o tenía alguna deficiencia?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): ¿Anterior al accidente?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): No.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Es decir, cuál es la valoración en su conjunto, según ese momento y esas circunstancias.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): El sistema ASFA funcionaba con las prescripciones que tenía entonces perfectamente, lo que pasaba es que no se había dado con la idea de usarlo con las balizas ASFA, que tampoco están concebidas para eso, porque están vinculadas a señales para proteger puntos en vía con reducción de velocidad brusca o grande. Ese fue un uso que se le dio posteriormente y que se aplicaba exclusivamente para las limitaciones temporales de velocidad porque se daba este caso. Es decir, es frecuente pasar de 120 a 30 kilómetros/hora y esa reducción tan grande se debió proteger con balizas porque eran variaciones muy bruscas o muy grandes, pero debido a obras, o a un asiento de la vía, o cualquier otra cosa. Pero eso no quiere decir que antes el ASFA funcionara mal, funcionaba como es.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Ahora que lo menciona, también se ha incidido en el hecho de que en la curva se hubiera establecido una velocidad máxima de circulación de 80 kilómetros/hora y no una limitación permanente de velocidad. ¿Podría explicarnos la diferencia entre un concepto y otro?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, se puede explicar.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿Por qué se optó en este caso por una velocidad máxima en concreto en A Grandeira, y no por una limitación?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Yo creo que la filosofía, que es la que tenemos hoy, por cierto es por la que se decantó el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en el fondo fue esta: considerar a todas las velocidades como de tramo y se acabó. Es decir, la secuencia de velocidades...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Para uniformizar un poco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 57

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Claro, ya no hay limitaciones permanentes de velocidad. Además, se modificó la forma de señalizarlas en vía. La filosofía era diferente en las líneas de alta velocidad y en las líneas convencionales. En las líneas de alta velocidad casi todas las velocidades máximas eran de tramo porque había muy pocas. Todavía recuerdo todas las limitaciones de velocidad de la línea Madrid-Sevilla, eran muy pocas. Se empieza a 30, luego a 100, después a 160, luego a 230, después a 270, y ya está, aparte de que por debajo de 200 no se señalizaban en vía. Es más, en Madrid-Sevilla no había ni un solo cartelón porque todo eran velocidades de tramo, aunque luego se fueron poniendo porque hay trenes de trabajo y cosas de ese estilo.

Lo que distingue frente a eso la solución de red convencional es que se ponía una velocidad de tramo entre dos estaciones, que era la máxima a la que se podía circular y cualquier reducción se llamaba limitación permanente de velocidad (LPV) y figuraba señalizada en vía, pero con el inconveniente de que no figuraba en el libro horario, que es un documento de primer orden para el maquinista. Si está como LPV, no figura en el libro horario. Es así como funcionaban las cosas. Creo que aporta más seguridad que esté en el libro horario, que en la vía, y más cuando se omiten treinta señales de las de vía porque no se ven; pues estas tampoco, no habrían servido para nada.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cancela, ¿podría acumular sus preguntas?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Acumulo rápidamente, presidente.

Se han señalado discrepancias, ahora que lo menciona, con relación al cuadro de velocidades máximas y al libro horario, ya que en estos documentos figura el ERTMS hasta el PK 85, cuando la cobertura del mismo termina antes, en el PK 80,069. ¿Podría explicar cómo se elabora ese cuadro de velocidades y a qué se debe esta circunstancia?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Me he perdido, perdón. ¿La pregunta concreta era?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿Puede explicar cómo se elabora ese cuadro de velocidades?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): ¿Qué era lo que estaba mal?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Que el ERTMS figuraba hasta el PK 85, pero la cobertura del mismo terminaba antes.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Eso se establece, y está así en todos los puntos donde hay ERTMS o LZB, porque el ERTMS es el encargado de establecer los bloqueos y el bloqueo se establece entre estaciones. En este caso la estación que bloquea entre O Irixe y la siguiente, la colateral, que es A Grandeira, entre ellas se establece que hay ERTMS y eso lo lleva hasta la propia estación de A Grandeira, aun sabiendo que hay una transición anterior. Pero eso no quiere decir que el bloqueo no se establezca por el ERTMS, que el tren lo lleve aunque después transite y desaparezca. Creo —no estoy seguro— que se ha modificado en los nuevos cuadros y ahora se pone dónde está la transición, aunque tendría que comprobarlo. Pero es un error que carece de importancia, mucho más si el equipo va desconectado porque no ofrece ninguna información, como es el caso, y porque el maquinista sabe perfectamente dónde transita porque si transita se lo dice el equipo embarcado con total precisión y no va a mirar el libro horario para saber dónde está. Es decir, son errores pequeños.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señor Ochoa, buenas tardes. Gracias por las informaciones que está suministrando. Se ha hablado ya en esta comparecencia de diferentes cuestiones relacionadas con el proyecto inicial, con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 58

modificación del proyecto. De la documentación que uno tiene en su poder y que está en poder de todos los miembros de la Comisión relacionadas con la modificación del proyecto, uno observa que la modificación del ancho fue la que conllevó el cambio de la configuración y una de sus consecuencias es que afectó a la nueva fijación de un límite del ERTMS. ¿Esto es así?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, es así.

El señor **DELGADO ARCE**: En cuanto a la aprobación de este proyecto modificado obra en el expediente que ADIF remitió, que fue aprobado el 2 de diciembre de 2011 por el presidente entonces de ADIF, don Antonio González Marín, un documento en el que usted también estampa su firma y en el que establecen una propuesta de aprobación del proyecto modificado porque consideran que se han cumplido todas las previsiones: ha sido supervisado; cuenta con el informe de la Inspección del Ministerio de Fomento; el propio autor del proyecto el ingeniero Juan Antonio Sánchez Corrales también da su aprobación a este proyecto. Entonces ustedes proponen la aprobación de este modificado y siete días después es cuando el Ministerio de Fomento, a través de su Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, resuelve la autorización de la puesta en servicio, en un documento que relaciona un conjunto de informes de adecuación de las obras a la normativa técnica referente al subsistema de infraestructura, al de energía, al de telemando, al de control-mando y señalización, al de protección civil y al cumplimiento de una serie de pruebas. Varios de los informes llevan también su firma. Usted ha participado en la supervisión de algunos de estos proyectos de los subdiferentes subsistemas.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Seguramente sí, ahora mismo no lo recuerdo. Figuro en pocas, no sé si figuro en algunas.

El señor **DELGADO ARCE**: En algunas, no en todas, pero sí yo lo he visto en algunas como director general que era de operaciones.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, pero teníamos una organización un poco matricial y a veces firmaba solo el director de línea.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted aparece casi siempre con «conformes» y el señor director de la línea que ha comparecido aquí, don Carlos Díez, daba el «visto bueno». Eran «vistos buenos» o «conformes», dependía de la situación.

Desde su punto de vista la resolución de la transición es una transición bien resuelta. En su declaración judicial, que ha sido citada por otro compañero, usted manifestó que la transición está bien resuelta, que es una norma de ingeniería que es propia y habla de que los sistemas no pueden solaparse. ¿Podría explicar un poco por qué la transición a su juicio quedó bien resuelta?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Porque fundamentalmente entrega en las mejores condiciones al maquinista el control absoluto del tren, porque hasta entonces lo compartía con el sistema embarcado. Eso se consigue haciéndolo frente a una señal avanzada, que tiene la información correspondiente a una estación, a la distancia de frenado en función de la indicación que tuviera la señal avanzada y con plena conciencia de que lo tiene que hacer, que es como debe hacerlo cuando reconoce y asume los mandos del tren plenamente.

Por eso se hace así, hacerlo de otra forma complicaría mucho la claridad en este proceso y está establecido así. Esta norma fue valorada por la propia Autoridad Nacional de Seguridad después del accidente, como medida quinta de las veintidós que había, y se valoró positivamente su solución. Tampoco ningún organismo internacional ha mencionado ningún error en esta norma y creo que así lo ha dicho el señor Tamarit también.

El señor **DELGADO ARCE**: En el informe que el administrador de infraestructuras ferroviaria hizo tras el accidente, en cumplimiento del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria que ordena que se emita un informe y que se remita a la CIAF, las personas que lo firman —el subdirector de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 59

material y el jefe de investigación de accidente— llegan a una serie de conclusiones. La primera conclusión es que todos los elementos técnicos de la infraestructura e instalaciones se encontraban en correcto estado de funcionamiento, y que por otra parte el material rodante se comportó de forma correcta con los datos analizados hasta la realización de este informe. Y el informe dice —y termina así—: «se concluye que la causa del descarrilamiento fue la velocidad inadecuada del tren a su paso por dicho punto, PK 179, incumpliendo la velocidad máxima que prescribía el libro de horario de tren en ese punto, 80 kilómetros/hora». ¿Está de acuerdo con esta conclusión?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Esa es la más obvia, desde luego.

El señor **DELGADO ARCE**: Además, el informe está acompañado de un número importante de documentos y anexos. Yo quiero detenerme en el que hace referencia a la señalización, en concreto en el que hace referencia al complemento fotográfico de la situación, y ponerlo en relación con una expresión que usted vertió en su declaración judicial. Si uno examina las diferentes fotografías que empiezan en el kilómetro 80 se ve la primera pantalla de proximidad de la señal avanzada E'7 en el PK 80,086; una segunda pantalla de proximidad que está en el PK 80,278; el otro día uno de los comparecientes decía que esta señal en forma de uve invertida es una señal específica de cuando uno se acerca a una bifurcación y que la única bifurcación que había desde Ourense a Santiago era justamente esta; después hay una baliza previa de la señal avanza E'7 asociada a una señal, que según se dice en el informe dio en aquel momento un aviso acústico.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Sí, y se oye.

El señor **DELGADO ARCE**: Después hay una tercera pantalla de proximidad de la señal avanzada E'7 en el PK 80,398 con tres barras invertidas; después está la señal avanzada E'7, que es el mástil que está en el PK 80,619 y la boca de entrada al túnel de Marrozos; después dentro del tuno de Marrozos está el cartel de cambio del modo ASFA Digital a cambio ASFA Analógico; después está la entrada al *viaducto* de O Eixo señalizado con un cartelón; después está la baliza de entrada al túnel de Santiago; después está la baliza ASFA previa a la señal E7 que también dio, según informan, un aviso acústico; después está la boca de entrada al túnel de Santiago, y luego está la señal E7 con su correspondiente baliza asociada en la que está colocada el cartelón RGC, que entiendo que significa que pasa de prescripciones técnicas operativas a Reglamento General de Circulación.

Con todo esto le pregunto si a su juicio esta señalización en el momento del accidente era la que prescribía la normativa y si considera que este conjunto de señales, que si me he detenido es para que se vea que no son pocas, constituyen para el conductor del tren unos elementos de referencia claros del punto por el que se encuentra.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructuras): Por supuesto, absolutamente. Además de todas esas hay hitos hectométricos cada 250 metros a ambos lados, con lo cual tiene innumerables referencias para ubicarse.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted dice en esa declaración judicial que la señal avanzada es un tótem para el maquinista, esta es la expresión. ¿Qué quiso decir y qué quiere decir? ¿La mantiene?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Por muchas razones. En primer lugar, porque está situada a la distancia de frenado que tendría que hacer en función del aspecto final que tuviera esa señal, con lo cual no se podía ignorar, porque de hecho el maquinista dice que él solía iniciar el frenado comercial cuando veía el avanzado, cuando le pitaba —no sé cómo lo dijo—, que es el punto correcto, no vale decir que se veía por ahí un chalet o no sé qué. Un maquinista profesional necesita saber en qué condiciones va a entrar en la próxima estación, porque lo que no puede hacer es coger una estación a 200 kilómetros y encontrarse un desvío que le lleva por desviada a 50, que eso sí que ha sido causa de accidentes en otros tiempos, afortunadamente ya cada vez más raros. Precisamente por eso la avanzada está a la distancia correcta para anticipar al maquinista el aspecto de la señal de entrada. De

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 60

hecho, en la siguiente recta que da acceso a Santiago está el anuncio de parada y en Santiago había que parar. Un maquinista, después de haber hecho vía libre, si no hubiera sido porque no le dio tiempo, podía haber tenido problemas en la siguiente señal.

El señor **DELGADO ARCE**: Sobre la desconexión, que ha sido objeto también de una serie de preguntas, usted ha respaldado la decisión que tomó el director general de Seguridad en la Circulación de ADIF, el señor Cortabitarte, a petición del director general de Seguridad en la Circulación de Renfe, el señor Lanchares. Usted calificó de natural en esa declaración judicial la desconexión; dijo que era natural esa desconexión porque era una vuelta a un sistema en el que el tren, este en concreto, estaba circulando solo una semana antes. ¿Confirma usted lo que en su día dijo?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Por supuesto. Pero es más, el tren estaba autorizado para circular con ASFA sobre esa línea, porque la autorización de circulación lo dice expresamente, a 200 kilómetros/hora, no a 220, y la línea está preparada para que circulen con ASFA cualesquiera trenes, como hay otros que circulan solo con ASFA.

El señor **DELGADO ARCE**: Presidente, ya sé que me va a decir que acumule, pero no puedo ir más rápido y voy como una locomotora, valga la expresión.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, como una locomotora pero vigile el sistema de frenado que tiene.

El señor **DELGADO ARCE**: Voy muy rápido e intento ser muy preciso.

Respecto a la desconexión del sistema de seguridad, el señor Lanchares, cuando fue preguntado si se había evaluado el riesgo de la misma, manifestó que habría que ver si se cumplían o no los requisitos, circular con el sistema que estaba dando fallos. De lo primero que habló fue de la norma Cenelec, que exige que todos los equipos tengan un nivel de fiabilidad embarcada y de que si un equipo no era fiable, es decir, si daba un fallo cada hora y media, se circularía en condiciones degradadas, y en esa condición de degradación cabrían los errores. Después citó una segunda norma, que él consideraba que se incumplía y era la propia ETI de control y mando de señalización, que establece una relación entre fiabilidad y seguridad, de modo que no se puede mantener un equipo que tenga una tasa de fallo tan elevada como la tenía ese equipo. ¿Usted respalda esta evaluación que hizo el señor Lanchares?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Por supuesto.

El señor **DELGADO ARCE**: Finalmente, dos preguntas, pero muy rápidas. ¿Qué opina usted de aquellos expertos o peritos que han dicho que esta decisión se toma por razones comerciales, para evitar retrasos? A su juicio, ¿esto es así o la decisión se toma justamente por razones de seguridad y para asegurar que allí no pueda haber un problema serio en el caso de que se dé un fallo?

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Entiendo que no hay razones comerciales que indujeran a una decisión de ese calibre, creo que son decisiones puramente técnicas.

El señor **DELGADO ARCE**: La última, esta ya es la última. El sistema de responsabilidad del maquinista, del ERTMS. El ERTMS tiene muchas versiones y diferentes modos de funcionamiento —lo digo por lo que uno ha leído, no por mis conocimientos, evidentemente—, pero se puede simplificar por el modo *full supervision*, y luego está el modo de responsabilidad del maquinista. En este modo de responsabilidad del maquinista la pregunta que yo le hago es si dicha responsabilidad recae exclusivamente sobre el maquinista y si, a su juicio, es razonable que el director general de Seguridad de Renfe, y el director general de Seguridad en la Circulación de ADIF convinieran que bajo ningún concepto se debería pasar a un sistema de responsabilidad del maquinista cuando estos fallos solo se daban con el equipo embarcado Bombardier y cuando por esta vía, además de esos trenes, circulaban otros trenes y otros maquinistas que pudieran llevar diferentes trenes, y que eso generaría unos auténticos problemas de seguridad, porque el maquinista no sabía exactamente qué limitación existía en cada punto. Le pregunto si usted está de acuerdo con eso. También me gustaría que profundizara un poco sobre cuáles son los problemas del sistema de responsabilidad del maquinista del ERTMS.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 61

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Fundamentalmente, cuando entra en el modo degradado, bajo su propia responsabilidad, el tren ejerce una supervisión a 100 kilómetros/hora, que es la única que ejerce, no tiene ningún sistema de apoyo, y creo que también frena ante señales en rojo, pero eso no quiere decir que el maquinista vaya prácticamente sin ninguna supervisión. Lo que no tiene sentido es que esta forma de circular, en la que prácticamente la responsabilidad del tren es absolutamente suya, se dé todos los días. Es evidente que esto está pensado para que se dé un día al año, pero no para que todos los días se circule en esas condiciones.

El señor **DELGADO ARCE**: Por tanto, aporta más seguridad el sistema ASFA.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Claro. El ASFA digital aporta una seguridad infinitamente mayor, porque en cualquier otro aspecto de las señales no tienes avisos de ninguna clase, solo uno rojo que te para de golpe, pero esa no es forma de circular; no haría falta que nos partiéramos la cabeza en pensar en sistemas pudiendo ir con un palo para el bloqueo, como en las carreteras.

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más presidente, gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Delgado.

Simplemente quiero dar las gracias a don Alfonso Ochoa de Olza por su intervención. Ha sido una sesión bastante intensa. Usted ha sido bastante claro. Queremos agradecerle y decirle que esto no caerá en saco roto. Se lo agradecemos profundamente en esta casa, que es su casa, porque es la casa de todos.

Muchísimas gracias.

El señor **OCHOA DE OLZA GALÉ** (ex director general de Operaciones e Ingeniería y exresponsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura): Gracias a todos.

— DEL SEÑOR GUTIÉRREZ BLANCO (EX DIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE ADIF), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001475).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos, sin solución de continuidad, ya que vamos con casi media hora de retraso.

Bienvenido, señor Gutiérrez. Diga quién es usted. Si libremente quiere hacerlo, puede hablar durante cinco minutos y después intervendrán los grupos.

Damos otra vez la bienvenida a don Antonio Gutiérrez Blanco, ex director general de Explotación y Construcción de ADIF, que informará en relación al tema objeto de la Comisión. Muchas gracias por venir, señor Gutiérrez Blanco. Adelante, tiene la palabra.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Haré una breve semblanza de mi trabajo. Soy ingeniero de Caminos, del cuerpo de ingenieros. Casi toda mi vida he estado trabajando en infraestructuras de ferrocarril, tanto en la empresa privada como en el Ministerio de Fomento, y luego, en marzo de 2013, entré como director general —a mi me gusta decir de mantenimiento en lugar de explotación— de Mantenimiento y Construcción de ADIF. Eso es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Le agradecemos la brevedad, que no siempre es sinónimo de poca información. Ha dado usted la justa.

Damos la palabra a los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Saludo a don Antonio Gutiérrez Blanco y le doy las gracias por comparecer en esta Comisión de Investigación sobre el accidente ferroviario del Alvia de Santiago de Compostela en julio del año 2013.

Actualmente, don Antonio, ¿en qué trabaja?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 62

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Estoy en el Ministerio de Fomento, en vivienda; llevo allí cuatro años. Salí de ADIF en diciembre de 2014 y desde entonces estoy en vivienda.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: O sea, dejó usted ADIF prácticamente año y medio después de producirse el accidente del Alvia.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí, un año y tres meses después de producirse el accidente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué vinculación tuvo usted exactamente con el proyecto de la línea 082?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Ninguna. Yo empecé en la privada en noviembre de 2009 y salí de la privada en marzo de 2013. Todo esto creo que se hizo en esas fechas, por tanto no tuve ninguna.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Me lo pone usted difícil, porque no sé por dónde, iba a decir, hincarle el diente, pero no es la expresión más correcta. En su opinión, y apelando a su experiencia ferroviaria como ingeniero de Caminos, ¿qué falló para que en una línea de alta velocidad, con apenas año y medio de servicio, se produjese la mayor tragedia ferroviaria de la historia reciente de España?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Quiero aclararle —lo he dicho— que soy experto en infraestructura ferroviaria, es decir, de lo que está del carril para abajo, trincheras, terraplenes, túneles, etcétera. En sistemas de instalaciones, de señalización y todo eso, probablemente en este momento sé menos que ustedes, porque no lo he hecho nunca, no era mi trabajo. Yo llegaba hasta la vía, y a partir de ahí cogíamos especialistas que eran los que terminaban el asunto. Yo sé lo mismo, lo que he leído en los periódicos, lo que ustedes puedan saber. No es que me niegue a contestar, es que me parece una tontería. Mi experiencia no va en eso. Desde luego, lo que sí puedo decirle, que es lo que yo miré cuando fui allí, es que la vía estaba en perfecto estado; es más, también investigué si se había hecho un mantenimiento correcto de la vía, y se había hecho un mantenimiento correcto de la vía. Puedo aclarar también que una vía de esas características de alta velocidad, con el armamento que tiene, con traviesas de 300 kilos y carril de 60 kilos por metro lineal, es muy difícil que se mueva, tiene que haber algo extraño para que se mueva. Es lo que puedo decir. Lo que yo sé de la vía es eso.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Y en relación con la curva de Angrois, donde se produjo el accidente, ¿tiene alguna opinión?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): En aquella época pensé lo mismo que a ustedes, ¿hay muchas curvas de esas? Resulta que sí, que había curvas de esas; por ejemplo, había otra en Puertollano. Si usted ha cogido el AVE a Sevilla habrá visto que en Puertollano el AVE baja de velocidad para pasar por la estación de Puertollano. En Madrid, a la entrada, hay otra curva. Normalmente, coincidiendo con estaciones, hay curvas de radio inferior al de la vía. Una vía de alta velocidad tiene curvas de 6000 metros de radio, es una barbaridad. Entonces, para poder llegar a la estación, sobre todo si la estación está en el casco de la ciudad, normalmente existe algún tipo de curva. En ese aspecto puedo aclarar que en aquel momento lo que se hizo, después del accidente, fue intentar identificar todas esas situaciones, que estaban identificadas, y se les llamó transiciones bruscas...

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Significativas.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Tiene usted razón, significativas de velocidad o algo así, para intentar señalarlas mejor de lo que estaban. Bien es verdad que, por lo que se me dijo, todas cumplían la normativa, porque yo no conocía la normativa.

Quiero aclarar también en el tema de seguridad en la circulación, que el director de Seguridad en la Circulación, que era Besteiro, empezó a depender de mí en junio de 2013. Hasta ese momento no había visto para nada Seguridad en la Circulación, no sabía casi ni que existía el director de Seguridad en la Circulación, no tenía ni idea. En aquel momento, antes que él, era el señor Cortabitarte. Cesó Cortabitarte,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 63

empezó Besteiro y a los quince o veinte días me lo endosaron a mí, en el sentido de que como estaba relacionado con mantenimiento probablemente yo podía ejercer mejor que la anterior directora de este asunto. Es todo lo que le puedo decir.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, por mi parte, simplemente quiero agradecer a don Antonio su presencia y las respuestas que ha dado.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Martínez Oblanca.

Ante la ausencia del Grupo Vasco, por Esquerra Republicana de Cataluña, tiene la palabra don Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Gutiérrez, gracias por estar hoy aquí. Enlazo un poco con lo último que ha dicho hablando del señor Cortabitarte. ¿A qué se refiere con lo de que le endosaron?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿La palabra endosar?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No. ¿Se refiere a las tareas de Cortabitarte o al propio Cortabitarte?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Luego le voy a hacer una pregunta sobre esto, porque Cortabitarte acaba dependiendo de un departamento suyo.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí, como subdirector de algo de túneles.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Por eso se lo preguntaba. Me ha hecho gracia lo de endosar.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, no me endosaron a Cortabitarte, es que yo soy así hablando.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo también.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): La Dirección de Seguridad en la Circulación dependía hasta ese momento de la Secretaría General de ADIF. En el mes de junio, el presidente consideró oportuno, y yo estaba de acuerdo con él, que dado que de mí dependía mantenimiento era más conveniente que la Dirección de Seguridad en la Circulación dependiera de mi dirección general. Sacaron la Dirección General de Seguridad de Secretaría General y me la pusieron a mí. También me pusieron, por cierto, aunque no venga al caso, la Dirección de Seguridad, los guardias de ADIF, la seguridad, digamos, de policía. Cuando me lo pusieron a mí, Cortabitarte ya no era director de Seguridad, hacía como una semana o dos que habían nombrado a Manolo Besteiro. Yo nunca fui jefe de Cortabitarte como director de Seguridad, fui jefe de Cortabitarte, como subdirector, algo de tecnología, túneles, no me acuerdo muy bien. Yo hablé con él de esos temas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Qué le pareció que fuera cesado —y perdone que vuelva a utilizar la expresión— y lo endosaran en un departamento bajo su responsabilidad?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, no, yo no he dicho que me endosaron a Cortabitarte.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, ya, era para utilizar la expresión.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): He dicho que me endosaron la Dirección de Seguridad. ¿Usted me pregunta qué opino acerca de que cesaran a Cortabitarte?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 64

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Que le cesaran y que al final acabara en un departamento bajo su mando.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Vamos a ver. De que lo cesaran no opino nada malo, me pareció hasta bien, no porque Cortabitarte fuera malo, sino porque creo que es conveniente. Yo cesé a mucha gente no porque fueran malos, sino porque es conveniente mover un poco el árbol, porque si no todos nos adocenamos cuando tenemos un trabajo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que no tuvo nada que ver con el accidente?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Yo no he dicho eso. No lo sé. Mi opinión personal es que el accidente fue del maquinista, perdone que se lo diga, así de claro.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Exclusivamente?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Exclusivamente. Si yo voy por una carretera a 100 kilómetros y me encuentro una rotonda, freno, miro a mi izquierda, a la derecha...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si tiene frenos, sí.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Es que él tenía frenos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿El maquinista? ¿Todos?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí claro, todos tienen frenos. Es más, probablemente si a mí el coche me pitara una cosa y me dijera: te estás cercando a una rotonda, todavía me daría más cuenta.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero si le desactivan en el coche algún sistema de frenos igual tiene más complicaciones para frenar.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Si sé que está desactivado, yo sé cómo tengo que frenar. Por ejemplo, si yo en vez de ir en mi coche con marchas, que voy frenando muchas veces con las marchas, me dan un coche automático, yo sé que tengo que apretar el freno.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le agradezco la sinceridad.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Es mi opinión.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es su opinión. La verdad es que yo discrepo enormemente.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Perdone que le interrumpa. No tengo mala opinión de Cortabitarte, que conste. Yo conocí a Cortabitarte cuando era simplemente un señor que se dedicaba a mirar cosas de señalización en vía y era un tipo minucioso, metódico y un gran profesional. Quiero decirlo para que no parezca lo que no es.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No, no, lo digo yo. La verdad es que a mí me chirría que sea cesado e inmediatamente después designado como miembro de un departamento bajo su mando como cargo de libre designación. Es algo que a mí me chirría. No digo que lo haya dicho usted, pero a mí me chirría.

Usted era director general de Explotación y Construcción de ADIF, y la verdad es que la ministra de aquella época, la señora Pastor, siempre dijo que toda la estructura del ministerio, entidades incluidas, colaborarían plenamente con la justicia. De hecho, hay unas declaraciones suyas en las que dice: Desde el primer momento, estamos prestando toda nuestra colaboración. Asimismo, quiero señalar que los técnicos de ADIF y de Renfe están colaborando permanentemente con el Juzgado de Instrucción número 3. De hecho, el 14 de marzo del año 2013, literalmente dice: Desde el primer instante todo lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 65

he hecho siempre es colaborar con la Administración de Justicia, así como ADIF. Pero en cambio, el juez Aláez dice que ustedes no respondieron a varias de sus peticiones, sobre todo de documentación. Leo: Después de que el plazo inicial dado por el juez haya sido sobradamente superado, no procede conceder plazo alguno más. Es decir, ADIF no respondió a según qué requerimientos del juez.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Es la primera noticia, se lo aseguro. Jamás se me dijo: Esta documentación hay que parársela al juez. En absoluto, en absoluto, se lo aseguro, para nada.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Estará contento el juez de saberlo.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Pues no lo sé. Mi caso es ese. A mí nadie me dijo: No hay que dar documentación al juez.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Qué le parece lo que dice la ERA en relación a la investigación del accidente llevada a cabo, de que no se hicieron las evaluaciones de riesgos pertinentes, que la desconexión de la ERTMS fue una temeridad?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Me lo tendría que leer, porque ya no estaba en ADIF cuando salió ese informe.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No se ha leído el informe?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No. Yo no estaba en ADIF, yo estaba en vivienda.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Lo digo como responsable futuro. ¿No?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es interesante, porque la propia ERA responsabiliza o da su parte de responsabilidad al maquinista, pero también dice que hubo otros factores importantísimos en ese accidente.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Mire usted, ya le digo que no sé mucho de eso, pero en aquella época pregunté a las personas que tenía a mis órdenes que eran los que sabían —uno de ellos es el que acababa de salir de aquí, Alfonso Ochoa— y se me dijo que todo estaba de acuerdo con la normativa. Ni siquiera sabía cuál era la normativa, pero se me dijo que todo estaba de acuerdo con la normativa, que se cumplía perfectamente la normativa. Yo lo acepté y no pregunté otra cosa. Tampoco tenía manera de enterarme de si había otra cosa, pero yo lo acepté. Lo que sí dije fue que se colaborara en todo momento con la Comisión de Investigación de Accidentes y con lo que se nos pidiera. No hubo más. Luego la ministra pidió también ideas para mejorar la seguridad en los ferrocarriles y en eso estuvimos trabajando.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Gutiérrez, no pongo en duda sus afirmaciones, pero la verdad es que era bastante fácil saber que no se estaba cumpliendo la normativa, de hecho, repito, hay informes como el de la ERA que así lo atestiguan.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Eso fue muy posterior, ¿no?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No tanto.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿En qué fecha más o menos? ¿Me lo podría decir?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Aproximadamente un año y medio después.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Yo no estaba.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 66

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, ya sé que no estaba.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Si la ERA tardó año y medio en averiguarlo siendo expertos, pues imagínese usted yo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Entiendo que es un recurso recurrente en sus respuestas, pero me parece bastante tibio, siendo muy generoso, decir: Como yo no estaba, no sé nada de lo que pasó.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Es que es verdad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, pero al final cuando algunos llegamos a un cargo de responsabilidad determinado tampoco podemos decir: Es que no sé nada de lo que pasó anteriormente, aunque respeto sus respuestas.

En el mes de octubre del año 2014, y como por arte de magia, en la revista de ADIF la línea de Ourense-Santiago ya no es tratada como una línea de alta velocidad. Es curioso, porque en el número anterior de la revista sí que lo era; de hecho, hay cartelones por todos lados en los que se califica esta línea como de alta velocidad, en el BOE y en todas partes. ¿Por qué este cambio?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Ni idea. No lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Tampoco?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No lo sé. Yo no tengo nada que ver con eso, no intervine en eso. Lo que dice la revista *Líneas* no es cosa mía.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, pero es una revista de ADIF.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí, pero yo no era el responsable de la revista, había un jefe de prensa. Yo no me meto en prensa para nada, es peligrosísimo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Al final no se mete en nada.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí, me meto en muchas cosas, pero no en esas. En ADIF se construía, se mantenía, se hacían muchas cosas, pero no tenía tiempo ni para leer la prensa.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero era su prensa. No era la prensa, era su prensa.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No leía la prensa de ADIF, eso es publicidad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es publicidad.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Claro. ¡Para qué voy a leer publicidad!

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Publicidad engañosa en este caso.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Puede ser, lo dice usted. Yo no lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No hay de qué.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rufián.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 67

A continuación, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Gutiérrez. Dice usted que en su puesto de director general de Explotación y Construcción, explotación equivale a mantenimiento.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Me gusta más mantenimiento, que es como se ha dicho toda la vida. Lo de explotación quizá fue cosa del presidente que le gustaba más eso, vale. Para mí era mantenimiento esencialmente. De hecho, Alfonso era director de Mantenimiento, no era director de Explotación. Yo le trataba como director de Mantenimiento. Alfonso Ochoa es el señor que ha estado antes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Explotación evoca más al funcionamiento de la línea. Usted ha dicho que su responsabilidad se acaba en la vía.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, disculpe. He dicho que mi experiencia se acaba en la vía, mi experiencia profesional. De mí dependía todo, dependía la vía, dependía lo de arriba, dependía todo, y a partir de junio de 2013 también la seguridad en la circulación. Lo que pasa es que no me dio tiempo ni a enterarme antes del accidente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Nos puede dar su visión del accidente? Visto desde fuera, e intentando evitar la falacia retrospectiva, sí que parece que esta curva tenía unas características que la hacían si no única sí muy especial. Para empezar, formaba parte de una infraestructura nueva, era un punto en el que un error humano garantizaba un descarrilamiento casi seguro, no ocurría así en otros...

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Perdone, sí ocurría. Perdone que le interrumpa. Acabo de hablar de la curva de Puertollano en el AVE a Sevilla, es exactamente lo mismo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero en la curva de Puertollano, si no me equivoco, sí que hay elementos de seguridad.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Había los mismos que aquí, lo que pasa es que luego se han puesto muchas cosas. Había LZB, que se sabe que es un sistema de seguridad en la circulación parecido al ERTMS que frena el tren. Efectivamente, había LZB, tiene usted razón.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Luego ya no era igual exactamente.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No era igual. En esa línea había ERTMS justo hasta la curva.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero, en todo caso, había un sistema como una barrera adicional al eventual error humano.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): El tren no tenía ERTMS; por tanto, aunque ese tren hubiera ido por la curva de Puertollano, por ejemplo, hubiera pasado lo mismo. Es decir, por lo que a mí se me explicó, hay una serie de trenes cuyo ERTMS no es compatible con el de la vía, y resulta que esos trenes no llevan ERTMS, funcionan con ASFA.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En todo caso, tenemos una curva, la de Puertollano, que siempre es la que sale como comparación...

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Es que también es de alta velocidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 68

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ...que tiene un sistema, una barrera adicional de seguridad para prevenir un posible error, y otra, como la de A Grandeira que no tenía ese sistema, con lo cual parece que no era igual. La pregunta es, ¿cómo es que no se dio cuenta nadie de que esta curva era especial?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Yo desconocía la curva, qué quiere que le diga. Yo llevaba en ADIF tres meses y no tenía ni idea de la curva esa ni de nada; me fui enterando de todo cuando ocurrió el accidente. Me dijeron que era razonablemente normal, que no estaba lleno pero que había varias curvas de ese estilo en los trayectos, que el problema, además, no era que la curva no tuviera ERTMS, sino que el tren no tenía ERTMS; es decir, con ese mismo tren sin ir conectado al LZB en Puertollano y a 200 kilómetros/ hora hubiera pasado lo mismo. No sé si me he explicado bien.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, sí, perfectamente. En todo caso era una curva por cuyas características, como digo, en la que el error humano garantizaba el descarrilamiento.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí, el error humano garantizaba el descarrilamiento.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Diría usted que ADIF es una organización excesivamente burocratizada?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¡Qué pregunta!

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Le detallo lo que quiero decir.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí, por favor.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Digo burocratizado cuando los departamentos están excesivamente compartimentados, de tal manera que hay poca comunicación entre ellos y las personas que trabajan allí son más propensas a realizar tareas burocráticas que a seguir iniciativas que pueden mejorar la acción de la organización.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, sinceramente, no. Me he peleado con mucha gente de ADIF, las cosas como son, pero en ADIF lo que sí he visto es —y perdone usted la expresión— amor al ferrocarril; trataban de mejorar las cosas, otra cosa es que no se consiga, pero sí me he encontrado muy buenos profesionales; el que acaba de salir de aquí era uno de ellos, también muy malos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: El anterior compareciente declaró en el juzgado que fue el Ministerio de Fomento el que le pidió modificaciones del proyecto en los accesos a Santiago. ¿Usted sabe quién fue, qué persona?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Ni idea, yo no estaba en el Ministerio de Fomento cuando pudo ocurrir eso, ni siquiera sé si ocurrió.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando se desconecta el ERTMS se realiza por un mes, pero luego, evidentemente, se demostró que este no era un plazo realista. ¿Por qué cree que se tardó mucho más de un año en restablecer el sistema? ¿Cree que fueron diligentes las distintas divisiones tanto de ADIF como de Renfe y las empresas tecnológicas?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Disculpe, yo no entendí que se desconectara el ERTMS, lo que entendí es que ese tren y el ERTMS estaban desconectados, no que se desconectara el ERTMS. Es decir, era algo particular de ese tipo de trenes, no que se desconectara el ERTMS de toda la vía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No, de los S-730.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 69

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Entonces, lo que ocurre es que tiene que haber una compatibilidad —y le explico muy someramente porque de esto sé poco— entre el tren y la vía, y esa compatibilidad es difícil de conseguir, se tarda tiempo. Me acuerdo, por ejemplo, que cuando pusimos en servicio la vía de Alicante, el ERTMS de los trenes y el ERTMS de la vía tardó tres o cuatro meses en ser establecido y que se pudieran conectar bien. Entonces, lo que se hizo es ir a menor velocidad para que todo estuviera cubierto por ASFA. O sea, no es fácil conectar el ERTMS de la vía con el ERTMS del tren, pero no se desconectó el ERTMS de la vía, es que esos trenes, por alguna razón que no sé, no acababan de casar con el ERTMS de la vía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero en principio se preveía que el problema estaría solucionado en el plazo de un mes, y esto no ocurrió.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No estaba; aunque por aquí ha habido quejas porque yo no estuviera, es que no estaba. Yo entré en marzo de 2013, no sé qué pasó antes. He leído lo mismo que usted o, quizás, menos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando tras el accidente, ADIF decidió implantar la señalización de lo que se llama cambios significativos de velocidad y protegerlos por balizas, ¿qué criterio de reducción de velocidad se empleó? ¿Lo sabe usted?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Ya no me acuerdo, había una especie de gradiente de velocidad entre la que llevabas y la que se cogía en la curva o en el sitio en cuestión. Entonces, primero se identificaban como unos cincuenta puntos en los que había mayor gradiente, y después se bajó el gradiente para identificar más y poner más puntos señalados con eso, pero la verdad es que no me acuerdo qué gradiente fue el que se cogió.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Eso es todo, muchas gracias.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No hay de qué.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Navarro.

Tiene la palabra la portavoz de Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Gutiérrez. Usted ha dicho hace un momento que no se había enterado de que ADIF estaba poniendo trabas para entregar la documentación al juzgado.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): La primera noticia.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entiendo que igual usted no tenía información por los cauces internos, pero no sé si leía la prensa; le voy a leer una noticia de marzo de 2014, usted era director general de ADIF. El titular de la noticia: El juez da dos días a ADIF para que entregue documentos que le negaba. ¿Me está diciendo de verdad que usted no se enteraba de nada?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): El tema de entrega de documentación al juez y todo eso lo llevaba la Secretaría General de ADIF, los abogados del Estado, toda esta gente, eran ellos los que tenían que entregar la documentación al juez.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero usted sabía que estaba sucediendo esto, imagino que usted sabía que en la prensa...

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, no, imagina mal, no recuerdo la noticia.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y no había nadie dentro de ADIF, un compañero que dijera está saliendo esta información de que no se está entregando la documentación al juzgado?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 70

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Le podía decir que no, pero le digo que no lo recuerdo, en mi cabeza no está. Todo lo llevaban los abogados del Estado, la Secretaría General de ADIF; yo no me metía para nada, era cosa de ellos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me está diciendo que el director general de ADIF no se entera por ningún canal de que está saliendo en la prensa?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Señora, se lo digo sinceramente: yo me dedicaba a otras cosas, había cosas que hacer.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¡Caray!, no se enteraba usted de nada.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Es un desastre, sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues sí. Además de cuando usted fue director general, después ADIF insistentemente se siguió negando a mandar la documentación que tenía que entregar. Más tarde sale que ADIF omitió por error durante tres años la información relevante sobre el accidente del Alvia; curiosamente, las actas que evidenciaban que ADIF tenía que haber hecho una evaluación de riesgos llegan con cuatro años de retraso. Le pregunto, ¿usted sabe quién da instrucciones para no enviar toda la documentación?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No tengo ni idea, pero me lo creo que no mandaran esas cosas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted no cree que es incompatible éticamente la obstrucción a la justicia con el mantenimiento de un cargo público?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿Quiere decir el suministro de información a la justicia con el mantenimiento de un cargo público? Es que no la he entendido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que se puede seguir manteniendo un cargo público mientras, al mismo tiempo, no se está facilitando la información al juzgado?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, no, claro que no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, usted cuando era responsable, director general de ADIF, y ya se sabía que no se estaban entregando los documentos...

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, yo no lo sabía, se lo he dicho.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Hablamos antes del señor Cortabitarte, que estaba a su cargo y se negó en varias ocasiones a declarar ante el juez. Le pregunto si le parece ético que se mantenga a esta persona en el cargo cuando se niega...

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿En el cargo de subdirector?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En cualquier cargo público cuando se está negando...

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Subdirector en ADIF tampoco es un cargo para echar bombas, allí está hiperinflado todo, pero en cualquier caso...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero lo pagamos todos y tiene un cargo de responsabilidad sobre la vida de la gente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 71

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): En aquel momento ya no, como subdirector de túneles no había vida de gente que dependiera del señor Cortabitarte. En cualquier caso, supongo que él siguió instrucciones de su abogado. No tengo ni idea por qué se negó; supongo que el abogado le dijo que no declarara; estas cosas funcionan así.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Nosotros no nos metemos en el derecho a acogerse a no declarar, pero le pregunto si a usted le parece ético que una persona que se está negando a declarar y a colaborar con la justicia en el mayor accidente de los últimos años en la historia del Estado español, pueda compatibilizarlo con el mantenimiento en un cargo público.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No lo he pensado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sobre la investigación de la CIAF, se supo que ADIF tuvo conocimiento de ella antes que cualquiera, incluso pudo discutirla. ¿Usted no cree que esto confirma la falta de independencia de la CIAF?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No sabía que había tenido conocimiento antes que los demás, no tenía ni idea.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Incluso pudo discutirla. ¿A usted que le parece? Dígame su opinión.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Prefiero no opinar sobre esas cosas porque las desconozco; entonces, si desconozco algo, no opino de ello.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Mientras usted estaba en el cargo, ¿mandó realizar algún tipo de auditoría interna?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿Sobre este tema?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sobre el accidente.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Lo que hicimos fue tener varias reuniones con los directores, que eran Alfonso Ochoa y Manolo Besteiro, para ver qué medidas se iban a tomar y si allí estaba todo correcto. Por eso he dicho que a mí se me dijo que estaba todo correcto, toda la señalización era correcta cuando ocurrió el accidente. También hicimos una investigación de la documentación anterior y entonces vimos, por ejemplo, cuándo se había autorizado la entrada de ese tren, que ese tren podía entrar sin el ERTMS, en fin, ese tipo de cosas. Además, se nos ordenó hacer una investigación, no auditoría, sobre el trayecto que había seguido esa vía, ese trazado, desde que era un estudio informativo hasta que se convirtió en una obra. Eran años y años y, entonces, se hizo una especie de documento con qué personas habían intervenido, qué empresas, si había habido modificados o no, ese tipo de cosas. Eso fue lo que hicimos y luego, por supuesto, la orden de la ministra en el sentido de ver qué sistemas había para, además de lo que era regular y legal, mejorar la seguridad ferroviaria a partir de ese momento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y a qué conclusión llegaron de por qué se había producido el accidente?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, no, entonces me he expresado mal; lo que se hizo fue investigar cómo se había hecho el proyecto de toda esa obra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero ustedes no detectaron ninguna anomalía.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Que había una curva ahí para llegar a la estación, esa era toda la anomalía que se podía detectar. La obra había seguido el proceso normal, no había habido nada extraño, no había habido más modificados de lo normal; las instalaciones estaban bien hechas, la vía era una vía muy bien hecha; en fin, todas esas cosas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 72

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No analizaron nada sobre los sistemas de seguridad?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí se analizaron los sistemas de seguridad; los sistemas de seguridad eran adecuados hasta la curva, la curva me dijeron que no tenía sistemas de seguridad porque formaba parte de la estación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y no les pareció relevante que estuviese desconectado el sistema de seguridad?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Desde el momento en que el tren no tenía sistema de seguridad era igual. Quiero decir lo que le he dicho a su compañero, que lo que estaba desconectado era ese tren con el sistema de seguridad, no estaba desconectado el sistema de seguridad, o sea, el ERTMS funcionaba.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted me entiende, al final, si desconectas el sistema embarcado, no funciona.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Vamos a ver, en España hay trenes funcionando con ASFA por toda la red.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, pero el sistema de seguridad ERTMS no estaba en funcionamiento.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No estaba en funcionamiento para ese tren, tiene usted toda la razón.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y a ustedes no les pareció extraño?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿Por qué?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¡Caray! Lo último que le pregunto es si era o no alta velocidad. Se ha dicho antes, está en el BOE y en todos los anuncios que era alta velocidad; pero justo después del accidente se niega que esto fuera alta velocidad. ¿Usted cree que era alta velocidad, sí o no?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Si no tenía conectado el ERTMS ese tren no estaba funcionando en alta velocidad, ni muchísimo menos; estaba funcionando como un tren normal en cualquier vía de España de las normales, no de alta velocidad. Ese tren no estaba circulando en ningún momento bajo parámetros de alta velocidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, cuando el ministro, señor Blanco, anuncia que llega la alta velocidad a Galicia, ¿nos estaba engañando a los gallegos?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No lo sé, que conteste el ministro, el señor Blanco, qué quiere que le diga, ¿por qué dijo eso?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿A usted qué le parece?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No sé por qué el ministro, señor Blanco, dijo eso, no tengo ni idea, supongo que es el típico anuncio para quedar bien.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Publicidad engañosa.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Podría ser, pero yo no lo he dicho, lo ha dicho usted.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por último, sobre publicidad engañosa en Europa, en la documentación oficial se sigue diciendo que existe sistema ERTMS para todos los kilómetros de vía. ¿Cómo es posible que en Europa digan que la línea tiene sistema ERTMS instalado en su totalidad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 73

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): La línea tiene el sistema de ERTMS instalado en su totalidad porque se considera que a partir de la curva de Angrois no es la línea, es la estación de Santiago.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Dice noventa kilómetros.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿Incluyen la curva los europeos? Bueno, los europeos no son perfectos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No tengo nada más que preguntar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Fernández.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Pilar Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gutiérrez Blanco, muchísimas gracias por comparecer en esta Comisión. A tenor de las manifestaciones que usted ya ha hecho, simplemente me ceñiré a dos cuestiones muy concretas. Una de las preguntas —a la que ya ha dado respuesta al contestar al señor Martínez Oblanca— se refería a si usted había tenido algún tipo de relación directa con la construcción de la línea entre Ourense y Santiago.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Ni con el trayecto.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Y ha dicho usted que no. Es la primera pregunta que tenía para plantearle. La segunda tiene que ver con su experiencia profesional, ya que uno de los cargos que ha desempeñado en su larga trayectoria es el de jefe de área de planificación.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Sí, es verdad.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Yo quería preguntarle cómo se determina la fecha de puesta en servicio de una infraestructura. Si usted tiene experiencia, que seguro que sí tiene, quisiera saber si normalmente son los plazos que vienen marcados en los contratos de obras lo que determina finalmente un determinado periodo temporal y directamente la puesta en servicio...

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¡Qué va, por Dios!

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿O qué es lo que condiciona?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, no, las puestas en servicio siempre son mucho después de lo que está previsto, ocurren todo tipo de cosas; el proyecto se retrasa...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Hay modificaciones.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): El proyecto se retrasa, durante la planificación hay protestas de los vecinos, de los afectados, que hay que resolver; luego todo el tema de tramitación de proyectos, de concursos, de adjudicación, etcétera, es largo; las empresas que hacen los proyectos siempre piden un incremento de plazo porque no les da tiempo a hacerlo en el plazo que se les da; como se han ido acortando plazos, se les corta el plazo y entonces ellos piden más. Cuando llega la construcción resulta que hay problemas no resueltos en el proyecto. Y aquí quiero hacer un inciso, no es tan anormal que haya problemas no resueltos en el proyecto, desde el momento en que en muchos sitios no puedes entrar hasta que no tengas la obra contratada porque no te dejan entrar los propietarios de los terrenos y, entonces, no sabes lo que hay allí. Eso ocurre con cierta frecuencia y cuando llegas allí, te encuentras con que hay cualquier cosa extraña. Hay entidades que empiezan a protestar cuando ya está la obra en construcción porque saben que te tienen pillado, por ejemplo, algunos ayuntamientos, no todos. Todo eso provoca una serie de retrasos que hacen imposible determinar el momento en que una infraestructura va a entrar en servicio. De hecho,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 74

hemos leído cosas en este sentido; siempre se ha prometido que la línea Madrid-Barcelona iba a estar en tal fecha, después en tal otra, después en tal otra y así sucesivamente hasta que entró en servicio. Yo estuve trabajando de ingeniero en la línea Madrid-Sevilla y quizá porque fue la primera se cumplió la fecha, pero se cumplió con enormes esfuerzos de trabajo sábados y domingos, cuarto turno, en fin, con muchísimos problemas. Es decir, no se puede prever cuándo se va a poner en servicio una línea, ni muchísimo menos. No entiendo el porqué de la pregunta, perdone, pero le digo mi opinión.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Puede parecer una respuesta obvia teniendo en cuenta que estamos hablando de proyectos de infraestructuras tan complejos y que, además, se desarrollan en periodos de tiempo amplios.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Diez años, por lo menos.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: La pregunta va en el siguiente sentido, lo normal es lo que usted, que es experto en el tema, acaba de contestar, yo no, pero deduzco que una infraestructura de esta envergadura tiende a retrasarse más en el tiempo por las circunstancias que concurren en el desarrollo de la misma.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Por supuesto.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Me refiero a que hay una cierta polémica en cuanto a la puesta en servicio de esta línea porque pudo haber una decisión política de apurar plazos y eso influyó negativamente en la seguridad. Me refería un poco al sistema de toma de decisiones en cuanto a la ejecución o la puesta en servicio de una determinada infraestructura.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Ahí hubo un cambio de ancho de vía, pero yo creo que no fue para inaugurar antes; al contrario, fue para favorecer que determinados trenes pudieran circular por ahí. Yo no creo que hubiera nada malo en eso, pero es una opinión mía, señora.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No se preocupe usted, que la persona que le ha antecedido en la comparecencia sí lo ha explicado porque, además, era su responsabilidad, y coincide con usted. Por lo tanto, está bien fundamentado lo que usted está diciendo.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): A Alfonso no se le entiende mucho, pero sabe muchísimo; ese sí que sabe muchísimo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No, pero se explica muy bien.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Bueno, menos mal que ustedes le entienden.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No sé si significa algo eso que acaba de decir usted o simplemente es un comentario sin importancia.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): ¿El qué, lo de Alfonso?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No, lo que ha dicho: «Menos mal que ustedes le entienden». Lo intento.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No, es que con Alfonso tenía verdaderos problemas porque no le entendía bien; entonces cogía a Carlos Díez, que ya ha comparecido aquí y se explica muy bien, es un hombre muy didáctico, y le decía: ¿Qué me ha dicho Alfonso? Entonces, él me lo explicaba.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En relación con el otro extremo —y ya termino, señor presidente, no va a tener que pedirme que acumule nada—, es decir, la referencia que se hizo al señor Blanco, como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 75

tendrá oportunidad de comparecer aquí, seguramente tendrá que contestar a las preguntas que se le hagan y no tengo ninguna duda de que lo hará encantado.

Muchísimas gracias por su comparecencia.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): No hay de qué.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Cancela. Además, la felicito por ser la primera persona en toda esta sesión que no ha agotado el tiempo.

Para terminar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías, señor Gutiérrez Blanco, buenas tardes y muchas gracias por las informaciones.

Mis preguntas se acotan al tiempo en el que usted ha estado en ADIF. Creo haber escuchado que entra en marzo de 2013 y que se va en 2014.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): En noviembre, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En noviembre de 2014. Por lo tanto, no le voy a hacer ningún tipo de pregunta relacionada con el proyecto o la modificación porque no ha intervenido para nada en eso y no tiene ningún sentido. Y tampoco le voy a preguntar sobre qué pasa con las actuaciones judiciales y la documentación porque no es claramente una competencia suya, sino que son responsabilidades de otros entes de ADIF. No se puede pretender que en una organización una persona esté ocupándose de la asesoría jurídica, de los aspectos técnicos o de los aspectos económicos, y más en una monumental organización como es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Dicho esto, le quiero decir que, efectivamente, tras ocurrir el desgraciado accidente ferroviario, en cumplimiento del Reglamento de seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, ADIF, al que usted pertenecía, elaboró un informe técnico sobre el descarrilamiento del tren, informe que es preceptivo que se entregue a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Lo mismo le sucedió a Renfe-Operadora, que también hizo el mismo informe. En este informe, que se termina el 24 de octubre del año 2013 y que está firmado por el jefe de investigación de accidentes, que entonces era don Santiago Sabariego Jiménez, y por el subdirector de material y gestión de seguridad, don David Gómez-Rey Romero, se hace un análisis muy detallado del suceso. Se analizan los daños materiales y las afectaciones a la explotación; las actuaciones que se realizaron en relación con los afectados por el accidente y para el restablecimiento del servicio; se detalla en bastantes folios la toma de datos sobre cuál era el equipamiento de la infraestructura; sobre las características de la vía, su ancho, las traviesas polivalentes a las que usted se acaba de referir, en este caso tipo PR-01, sobre el carril 60 E1, sobre la tensión de la catenaria; se analizan los sistemas de mando y control; las instalaciones, la señalización, el material motor; en fin, se verifica la infraestructura y la vía. Se dice, por ejemplo, el punto cero del descarrilamiento estaba situado en el kilómetro 84,13; explica las últimas auscultaciones que se habían hecho en la línea 082, la auscultación geométrica en noviembre de 2012, otra dinámica en abril de 2013. En fin, es un informe, como no puede ser menos, dada la gravedad del suceso, muy detallado. La conclusión a la que llega es la siguiente: Todos los elementos técnicos de la infraestructura e instalaciones se encontraban en correcto estado de funcionamiento. En segundo lugar, que el material rodante se comportó de forma correcta con los datos analizados hasta la realización de este informe. Y que la causa del descarrilamiento del tren el día en cuestión, fue la velocidad inadecuada del tren a su paso por dicho punto, a 179 kilómetros/hora, incumpléndose la velocidad máxima que prescribe el libro horario del tren en ese punto, 80 kilómetros/hora. Este es el informe de ADIF. La pregunta que yo le hago es directa y clara: ¿Usted respalda el informe?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Estoy totalmente de acuerdo con el informe de ADIF. Creo que toda mi intervención, peor o mejor, ha ido en ese sentido.

El señor **DELGADO ARCE**: Este informe, repito, concluye en octubre de 2013 y se remite a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Dicha comisión emite un informe en el que, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 104

7 de noviembre de 2018

Pág. 76

relación con los aspectos a los que usted se refiere que son de la infraestructura, dice que funcionó correctamente; analiza todos los elementos relacionados con la señalización, con los sistemas de control, con la situación de la vía, y llega a unas conclusiones que son las siguientes: La causa del accidente fue un exceso de velocidad del tren, circulaba a 179 kilómetros por hora en la curva de entrada a la bifurcación de A Grandeira, curva de Angrois, limitada a 80 kilómetros/hora, por no respetar el personal de conducción lo establecido en el libro horario del tren 150-151 y en el cuadro de velocidades máximas de la línea. Como causa coadyuvante se apunta una falta de atención del personal de conducción al responder éste a una llamada telefónica del servicio propio del tren, proveniente del interventor, lo que motivó la no aplicación del freno de forma adecuada para reducir la velocidad antes de la entrada a dicha curva. Esta es la conclusión de la CIAF. Usted no ha formado parte de las deliberaciones de la CIAF ni se integra en la misma. ¿Le parece que estas conclusiones que resultan del informe que hizo ADIF se corresponden con lo que...?

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Con lo que yo pienso, sí, totalmente.

El señor **DELGADO ARCE**: Pues ya no tengo nada más que preguntar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Delgado.

Señor Gutiérrez Blanco, muchísimas gracias por haber comparecido, sobre todo a estas horas. Le aseguro que su participación no caerá en saco roto, sino que formará parte de los trabajos de esta Comisión con toda la intensidad y la pasión con la que usted ha defendido sus posiciones. Tan solo me resta recordarle que es usted bienvenido a esta casa porque es su casa.

El señor **GUTIÉRREZ BLANCO** (ex director general de Explotación y Construcción de ADIF): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A usted.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y veinticinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CI-104