



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 107

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. 15

celebrada el miércoles 21 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:

- De la señora Carvajal Azcona (directora de Belgorail), para informar en relación con los trabajos de la Comisión. (Número de expediente 219/001503) 2
- Del señor Santiago González (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras), para informar en relación con los trabajos de la Comisión. (Número de expediente 219/001504) 14

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde

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

— DE LA SEÑORA CARVAJAL AZCONA (DIRECTORA DE BELGORAIL), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON LOS TRABAJOS DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001503).

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

En primer lugar, quiero presentar mis excusas a doña Marta Carvajal Azcona, directora de Belgorail, por el retraso que le hemos comportado. En todo caso, bienvenida a esta casa, que es la de todos y, por tanto, también la de usted. Su información será bien aprovechada, en los términos que usted quiera exponerla. Tiene cinco minutos, si usted decide utilizarlos para exponer sus opiniones delante de la Comisión, y luego hay un tiempo de siete minutos de preguntas-respuestas por cada portavoz de los grupos parlamentarios, para que establezcan un diálogo de ida y vuelta.

Por tanto, muchísimas gracias de nuevo por venir, señora Carvajal. Tiene la palabra.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Buenas tardes.

Primero quiero manifestar mi más profundo pesar por el hecho de haber sido solicitada mi comparecencia por este suceso tan trágico como es el accidente de Angrois. Un accidente como este toca y conmueve a toda la población, pero creo que de forma especial a personas como yo, que hemos estado trabajando y ligadas al ferrocarril durante muchos años. Cuando me llamaron solicitando mi comparecencia me dijeron que era en mi condición de mis responsabilidades en la Dirección de Obras e Instalaciones de Renfe, aunque yo no he tenido ninguna responsabilidad en esa Dirección de Obra e Instalaciones, como ahora veremos y ahora les explicaré. Antes de empezar a contarles mi trayectoria profesional, sí quiero manifestar expresamente toda mi solidaridad a todas las personas que se han visto afectadas, como he dicho, por este trágico accidente.

Entré en Renfe en el año 1981, en la entonces Jefatura de Adquisiciones Inmobiliarias, haciendo compras, valorando terrenos y comprando terrenos para las obras que eran necesarias realizar. De esta Jefatura de Adquisiciones Inmobiliarias pasé a la Dirección Comercial, en el ámbito de mercancías, en la que llegué a ser la directora de Ventas de Mercancías. De la Dirección de Ventas de Mercancías pasé a lo que ya entonces era Grandes Líneas, Viajeros, siendo la responsable de Viajeros Internacional, y todavía seguía siendo Renfe. Después de Mercancías pasé a la Dirección de Estaciones, como responsable de Venta y Posventa de billetes en las estaciones. Durante el tiempo que estuve en Estaciones fue cuando se creó ADIF y se separaron las dos empresas, con lo cual mi último trabajo ya fue en ADIF.

En el año 2006 me marché de ADIF y empiezo a trabajar como directora de Relaciones Externas en el organismo de certificación Cetren. En el año 2012 empiezo a trabajar en un organismo similar a Cetren, Belgorail, que es otro organismo de certificación que iniciaba su andadura en España y me nombran su directora, con el objetivo de implantar la empresa aquí en España. Desde el año 2012 soy la responsable de Belgorail, empresa de certificación. Mi cometido —yo no soy un técnico— es un cometido de gestión, de implantar la empresa en España y de gestionar la empresa en España.

Me pongo a su disposición, por si puedo ayudarles.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Ahora daríamos la palabra al primer portavoz. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Buenas tardes, doña Marta, y muchas gracias por comparecer en esta Comisión de investigación del accidente del Alvia de Santiago, sucedido hace cinco años y medio. Acaba de señalar que empezó a trabajar en Belgorail en el año 2012. ¿La sociedad Belgorail tiene algo que ver en relación con el accidente, con la línea?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No, nada en absoluto. Belgorail, como he dicho, es una entidad de certificación. Empezamos a trabajar en el año 2012, aunque como entidad de certificación, como organismo notificado para la certificación de la interoperabilidad, nuestra notificación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 3

nos autoriza a trabajar en cualquier país europeo. Sin embargo, Belgorail, por razones técnicas sobre todo, no había empezado a trabajar en España. Para poder empezar a trabajar en España es necesario tener técnicos españoles sobre todo y no contaban en su organización con esos técnicos. Por tanto, no era posible realmente en la práctica —sí en la teoría, pero no en la práctica— empezar a trabajar en España.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Apelo a su dilatada experiencia ferroviaria. ¿Cómo valora usted la seguridad ferroviaria en nuestro país? Quizás esta pregunta sea algo incómoda o pueda parecer impertinente, porque ayer falleció un viajero en un accidente de Rodalies y esta mañana un trabajador electrocutado en Valencia. ¿Qué valoración hace usted en general de la seguridad ferroviaria en España?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Vamos a ver, yo creo que la valoración se tiene que hacer sobre la base de los datos objetivos de los accidentes en España. Yo esos datos ahora mismo no los tengo, pero, obviamente, sí que muchas veces hemos visto los datos de accidentalidad en España. Yo creo que la accidentalidad en España no es importante, se ha ido reduciendo sistemáticamente en los últimos años. Los datos indican realmente cómo es la seguridad del ferrocarril español.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En relación con el accidente de Santiago de Compostela, ¿qué opinión tiene usted? ¿Por qué se produjo?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Como le decía, yo no soy un técnico, con lo cual, es muy difícil para mí tener una opinión técnica de las posibles causas de ese accidente. Además, nosotros, como entidad de certificación en la que ya llevo trabajando una serie de años, no tenemos opinión. Me explico. Cuando empezamos a hacer una evaluación de un proyecto, sea un proyecto de infraestructura o una nueva infraestructura, una modificación o un material, lo único que hacemos es verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos fundamentalmente. Primero, yo no soy un técnico y no tengo los datos para tener una opinión, y segundo, solamente podríamos tener una opinión si de alguna forma hubiésemos intervenido a lo mejor en algo de la certificación.

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

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No, no lo he leído.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿No lo conoce?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Bueno, pues, señor presidente, con mi gratitud a la señora Carvajal Azcona por sus respuestas, nada más.
Muchas gracias.

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

Por el Grupo Euzko Alderdi Jeltzalez, señor Barandiaran. (**Denegación**). Vaya, había preparado decirle *arratsalde on*, tiene la palabra, por el Grupo de Euzko Alderdi Jeltzalea, y ahora me ha cortado.

Por tanto, tiene la palabra el siguiente grupo, que es Esquerra Republicana de Catalunya. (**Pausa**). No está presente su portavoz. En todo caso, si se presentara antes del final de esta comparecencia, le daríamos la palabra, con el permiso de la Comisión.

Así pues, en este momento hemos de dar la palabra al señor portavoz de Ciudadanos. Tiene la palabra, señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

¿Podría concretar a grandes rasgos, si lo conoce, en qué consiste el proceso de evaluación del riesgo? ¿Cómo se determina si es aceptable o no el nivel de riesgo en un momento dado en una línea y en los puntos de la línea? Porque hemos hablado muchas veces del punto en el que se produce el accidente, después de una larga recta y con una transición muy brusca de velocidad. ¿Nos puede contar cómo se produce o en qué consiste el proceso de evaluación de riesgos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 4

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Puedo comentarle la evaluación de riesgos desde el punto de vista de Belgorail como entidad independiente de evaluación de la gestión de riesgos.

Cuando se inicia un proyecto, desde el propio momento del diseño, deben identificarse todos los peligros que ese proyecto o esa modificación puedan suponer a la seguridad en su incorporación al sistema ferroviario en general. Son los expertos en ese diseño o en esa construcción, o en el mantenimiento o en la operación, los que tienen que determinar generalmente, a través de su experiencia, de sus conocimientos o incluso de grupos de trabajo, todos los peligros, en primer lugar. Una vez que están identificados los peligros, se hace la evaluación de la gravedad y la frecuencia, y por tanto del riesgo. Con la gravedad y la frecuencia se llega a la identificación del riesgo. Ellos son —insisto—, a través de su experiencia y de su conocimiento, quienes identifican el riesgo. Por supuesto, también están los datos porque estamos hablando de un sistema que no es novedoso, que no es nuevo, con lo cual, hay una serie de datos que permiten determinar sobre todo la gravedad y la frecuencia.

Entonces, una vez que ellos han determinado ese nivel de riesgo, si es un nivel de riesgo insignificante, el análisis de riesgo no tiene que continuar; si no es insignificante, tiene que continuar. Si llega el riesgo a ser tolerable, la entidad, el administrador de infraestructuras o la entidad tiene que aceptar ese riesgo como tolerable, pero, si es más allá de tolerable, se tienen que establecer determinadas medidas mitigadoras para llegar como mínimo a que ese riesgo sea tolerable. Habitualmente las medidas de mitigación, aun estando en un sistema en principio tan estable o antiguo como es el ferrocarril y aunque los sistemas hayan mejorado, son lo que se denominan códigos prácticos, que son normas técnicas. Con una normativa técnica, a no ser que sea un sistema muy novedoso, es posible cerrar ese riesgo. Si el riesgo no se cierra, a pesar de la aplicación de una normativa técnica, tiene que volver a iniciarse esa evaluación, porque tiene que llegar a conseguirse que el nivel de riesgo sea, insisto, tolerable como mínimo y, por supuesto, lo deseable es que sea insignificante.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Puesto que en esa curva no había ninguna norma de mitigación con respecto a otras curvas de la línea, a pesar de que en esta la reducción de velocidad era un 150 % con respecto a la velocidad a la que tenía que entrar en la curva, entiendo que el riesgo se consideraba aceptable en ese momento.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Yo, obviamente, no puedo decir sí o no, porque no hemos hecho en absoluto la evaluación y no hemos tenido ningún acceso a ningún análisis de riesgos. No por nada, sino porque somos un organismo totalmente externo a todo el proceso. Insisto, son los expertos los que identifican si ese riesgo es aceptable o no es aceptable.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: También con respecto a la evaluación del riesgo, quisiera decir dos cosas. La primera es sobre el cambio significativo de velocidad, ya que técnicos y comparecientes han dicho que esto no se contemplaba antes del accidente, que ha sido algo que se ha empezado a contemplar después. Sin embargo, la ERA en su informe con respecto al riesgo de descarrilamiento, dice: «No obstante, el riesgo de descarrilamiento por exceso de velocidad, y específicamente en curvas, es conocido por los ingenieros ferroviarios desde que se construyeron los primeros ferrocarriles, al igual que los riesgos de no controlar la velocidad».

El otro día el señor Christopher Carr, que compareció aquí, dijo que el informe de la CIAF explica cómo se produce el accidente, pero que era muy *light* respecto a las causas. En este informe parece haber una cierta crítica y en la comparecencia también, como de ausencia de esos procesos de evaluación de riesgos. ¿Usted qué opina?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Voy a diferenciar un poco en lo que nosotros entendemos por la evaluación. La evaluación de la gestión del riesgo es la que hace un organismo independiente de evaluación y la gestión del riesgo es la que hace, en este caso el administrador de infraestructura o la empresa operadora, etcétera. Cuando el proponente del cambio, que así se denomina en el argot técnico de riesgos, va a proponer ese cambio, tiene que hacer, como he dicho antes, todo ese análisis de peligros e identificar el riesgo. Es el propio proponente el que identifica si al final el cambio, en función de sus conocimientos y en función de ese análisis de riesgos, es significativo o no es significativo. Solamente si es significativo, entramos los evaluadores independientes de la gestión de riesgos. Como he comentado antes, yo no puedo tener una opinión, puesto que en ningún caso hemos tenido acceso, obviamente, a esas evaluaciones de riesgos que se hicieron.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 5

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Es decir, tanto el cambio de proyecto como la propia desconexión de ERTMS parece que son cambios significativos que requerirían la presencia o la actuación de un gestor independiente de evaluación del riesgo.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Un cambio significativo de acuerdo con la normativa aplicable requiere, efectivamente, que la gestión del riesgo realizada sea evaluada por una entidad independiente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿La normativa aplicable aquí sería la normativa Cenelec, o en su caso el reglamento 3?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): La normativa Cenelec es una normativa muy específica para la señalización y la propia normativa Cenelec no requiere esa... A ver, la evaluación independiente, son dos conceptos un poco diferenciados. La normativa Cenelec sí requiere el ISA del sistema de señalización y, efectivamente, ahí ese ISA tiene que también ser evaluado. Pero la gestión de riesgos como tal en lo que estamos hablando hoy no es la normativa Cenelec la que la determina si el cambio es significativo o no, y por tanto es necesaria la presencia o evaluación de un organismo independiente, sino que es el reglamento, en su día el 352 y actualmente el reglamento 402.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Una pregunta más concreta. Al parecer no existe informe ISA en el entorno del punto kilométrico del accidente, del PK 84,400. ¿Esto es normal?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): El sistema de señalización, aplicando la propia normativa Cenelec, debe tener su informe ISA. Sinceramente, no sé si existe o no existe, pero la normativa Cenelec exige la evaluación de seguridad.

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

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

A continuación, por el Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Buenas tardes, señora Carvajal. Voy a retomar donde lo ha dejado el portavoz de Ciudadanos, sobre la pertinencia de entregar el ISA. Usted ha dicho ahora mismo que no sabía si existía ese informe de evaluador independiente, y yo le digo que no existía para el enclavamiento de Santiago. Por eso le pregunto en concreto qué opina de que no existiese ese ISA en el punto del accidente, en el kilómetro 84, y si considera que se incumplió la normativa.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Como he comentado antes, la normativa Cenelec, que es la que se aplica para los sistemas de señalización, obliga a que un sistema de señalización tenga su evaluación de seguridad, su ISA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y qué consecuencias puede tener no haber entregado esa documentación?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sinceramente, no lo sé. Bueno, usted dice que no está, obviamente, le creo lo que dice. Al final la evaluación de seguridad es la prueba fehaciente del cumplimiento de la normativa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y esto es un procedimiento habitual, que falte documentación tan importante?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Desde nuestra experiencia como organización de certificación, porque el ISA es muchas veces un *input* para la certificación, no es en absoluto habitual.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Su empresa, Belgorail, ha participado en el concurso para la certificación de los sistemas estructurales de la línea 082. ¿Es cierto?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 6

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Si le digo la verdad, ahora mismo no me acuerdo, porque hubo un concurso que al final no nos presentamos por unas discrepancias importantes con el administrador. Estamos en un acuerdo marco pero no como empresa única, sino con cuatro empresas más, pero, sinceramente, no recuerdo si está la línea incluida.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, en todo caso, ustedes son conocedores de cuáles son los procedimientos para las certificaciones. Por eso le quería preguntar si ese proceso de certificación no debió hacerse antes, durante el proyecto y antes de la puesta en servicio de la línea.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Si estamos hablando de interoperabilidad, la interoperabilidad exige que en el momento en que se vaya a producir un cambio —aunque obviamente siempre hablamos de cambio, el cambio puede ser una nueva línea o una nueva infraestructura—, la normativa debe aplicarse desde el momento del diseño, desde el momento prácticamente en que se decide esa nueva infraestructura o ese nuevo material, y es ahí, en ese momento, cuando en general el organismo de certificación tiene que empezar a trabajar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y entiendo que siempre antes de la puesta en servicio de la línea.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Siempre antes de la puesta en servicio. La puesta en servicio de la línea, tanto sea normativa nacional como normativa internacional, sí exige unos requisitos de certificación. No siempre la normativa nacional ha exigido en la infraestructura una certificación de interoperabilidad, para el material sucede lo mismo, es decir, no siempre se ha exigido un certificado de interoperabilidad, pero siempre sí se ha exigido de acuerdo con la normativa una serie de garantías del cumplimiento de los requisitos técnicos y de seguridad para poner en servicio la línea o para autorizar la circulación de un vehículo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y a su empresa le ha consultado ADIF o le ha solicitado de alguna forma que avalen que la certificación se pueda realizar después de la puesta en servicio?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No, obviamente, no. Pero si nos lo hubiera solicitado, le puedo garantizar que nuestra respuesta es: imposible. Nosotros somos una entidad de certificación y, como decía antes, no tenemos opinión. Nosotros certificamos evaluando documentos, pruebas, etcétera. Pero no solo evaluamos documentos sino que realizamos distintos procesos. Nunca podremos decir que la interoperabilidad o cualquier norma se ha cumplido sin haber hecho previamente nuestro trabajo de evaluación, es imposible.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿A su empresa se le ha consultado o solicitado que participe de alguna forma del informe relativo al accidente de Angrois?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No, no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Hay un perito de ADIF, que no sé si usted conoce, Antonio Puyol.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sí, lo conozco.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Parece que le solicitó, como organismo notificado, que avalaran el informe que había realizado ADIF.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sí, tiene razón. No lo recordaba porque para mí Antonio Puyol no es un perito..., para mí es una empresa independiente. Sí, tiene razón, tuvimos una reunión donde dijo que ellos iban a hacer el peritaje y pedía de alguna forma que nosotros, como una entidad de certificación, hiciéramos una supervisión del trabajo que hiciesen. Le dijimos que no, nosotros no teníamos el suficiente conocimiento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y cuáles eran los motivos para decirle que no?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Nosotros no teníamos suficiente conocimiento de ese proyecto, no habíamos intervenido en absoluto en ese proyecto. Partíamos desde un punto de vista con desconocimiento de información, no sabíamos si iba a ser posible obtener toda la información

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 7

realmente necesaria para poder tener una opinión como entidad de certificación o como entidad de evaluación de riesgos, y por tanto, dijimos que no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y cuál era el objetivo del informe que pretendían que avalasen?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sinceramente, yo creo que era un informe sobre el sistema de gestión de seguridad, pero no me haga mucho caso porque fue una reunión personal.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que puede otorgarse la autorización de puesta en servicio de una línea sin esa certificación del organismo competente?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sin la certificación del organismo competente de acuerdo con la legislación no debe autorizarse la puesta en servicio, porque es lo que además dice la propia reglamentación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y los subsistemas estructurales de las líneas interoperables de alta velocidad, como el ERTMS, tanto el de tierra como el embarcado, precisan también la certificación de un organismo notificado?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sí. Siempre, cuando una línea se pone en servicio o un vehículo, los subsistemas que conforman esa línea tienen que estar previamente certificados. Insisto, no siempre en España se ha solicitado la certificación de interoperabilidad, pero sí se ha solicitado una certificación de cumplimiento de normativa técnica y de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y respecto al material rodante, el tren S-730 está homologado con arreglo también a la ETI, por lo que tiene declaración CE. ¿Se puede modificar ese tren sin certificado de organismo notificado, lo que pasaría a dejar de tener realmente declaración CE?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No se puede. Por lo tanto, está usted de acuerdo...

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Perdona un minuto, que hago una matización. Vamos a ver, cuando se produce una modificación en una infraestructura, que es un poco lo que he comentado antes, en un subsistema o en este caso en un vehículo hay que evaluarla, hay que ver si efectivamente esa modificación afecta a la seguridad, y por supuesto, si afecta incluso a la compatibilidad técnica o afecta a la operación o algo así. El análisis de la modificación —insisto— tiene que ser hecho por el proponente de la modificación. Habitualmente los proponentes de la modificación en un vehículo son los constructores o la empresa operadora, y en el caso de la infraestructura, obviamente, es el administrador de infraestructura. Una vez identificada cómo afecta la modificación a la seguridad, son ellos quienes deciden si es una modificación significativa o no. Con esa información tienen que acudir a la Autoridad Nacional para informar de la modificación y, en su caso, solicitar una nueva autorización de puesta en servicio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero, en cualquier caso, es imprescindible para operar por una línea interoperable de alta velocidad contar con ese certificado.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Si existe una modificación en el vehículo, estamos hablando de modificaciones técnicas que pueden afectar a requisitos técnicos, hay que verificar cómo afecta esa modificación en los requisitos técnicos. Habrá requisitos técnicos que se deban volver a evaluar por esa modificación y, obviamente, esa evaluación tiene que volver a realizarse por un organismo de certificación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Respecto a la cuestión de la evaluación de riesgos, usted ya ha dicho que estaba de acuerdo en que hay que realizar esas evaluaciones de riesgo. Le pregunto más en concreto si usted cree que tanto para el modificado del proyecto, es decir, recortar la implantación del sistema de seguridad en los últimos kilómetros, como para la desconexión del sistema ERTMS, en ambas ocasiones se debería haber procedido a una evaluación de los riesgos que esto suponía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 8

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Las empresas operadoras y los administradores de infraestructura tienen la obligación de realizar, a través de su sistema de gestión de seguridad, ese análisis de riesgos, con lo cual, efectivamente, el cambio, incluso aunque no sea significativo, sí tienen que analizarlo y son ellos los que identifican el riesgo. Si el cambio es significativo, hay que seguir el procedimiento; si no es significativo, porque tenemos un montón de sistemas de referencia que funcionan exactamente igual en el resto de la red y no se han producido accidentes o incidentes que nos hagan pensar que esto se tiene que modificar, o existe una norma técnica que cierre de alguna forma ese cambio, no hay que solicitar la evaluación independiente, pero la evaluación de riesgos sí tiene que hacerse.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, la evaluación de riesgos no se hizo para ninguno de los dos casos. ¿Qué opina como experta de esta situación? Usted está diciendo que para determinar si había que hacer alguna modificación o no, en todo caso, había que evaluar los riesgos. ¿Qué opinión le merece que en ambas ocasiones no se haya hecho?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Como he dicho, la propia normativa exige que el administrador de infraestructuras y el operador, a través de su sistema de gestión de seguridad, tiene que tener un sistema de gestión de riesgos y, por tanto, tiene que haber una evaluación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que este puede haber sido uno de los fallos que acabase llevando a que se produjese el accidente? No digo que sea la responsabilidad única...

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

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, es la última pregunta. No como responsabilidad única, pero ¿no cree que en el caso de haber realizado una evaluación de riesgos podría haber salido a la luz el problema de que existía una falta de mitigación de los riesgos ante un error humano?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Me resulta difícil contestar sí o no a esa pregunta, porque, como le comentaba, en esa evaluación de riesgos, y, concretamente, por ejemplo, en la disminución radical de velocidad o importante disminución de velocidad, parece que existían, por lo que he podido oír en otras comparencias, una serie de situaciones similares, que hacían prever que no iba a ser un riesgo importante. Sin ver la evaluación de riesgos, para mí es difícil. Obviamente, si podemos ver la evaluación de riesgos, nosotros podemos identificar que, aunque el riesgo haya sido considerado de una forma, debe ser considerado de otra. Pero sin verla y sin ver cómo trataron realmente ese riesgo y cómo lo mitigaron, si realmente utilizaron un código práctico o si utilizaron un sistema de referencia, como parece que ha sido el caso, por algunas informaciones que he escuchado en otras comparencias, es difícil decir sí o no para nosotros.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alexandra Fernández.

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

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

Quiero agradecer en primer lugar la comparencia de la señora Carvajal. Muchísimas gracias por comparecer, y reitero en todo caso las disculpas que ya emitió el presidente de la Comisión por haberla hecho esperar.

Si no he entendido mal y como ya ha manifestado al principio de su intervención, no ha tenido usted ninguna relación con el proyecto de construcción, de la puesta en servicio de la línea de Orense-Santiago, con el proceso de homologación y puesta en servicio de los trenes. Pero es cierto que, por su experiencia, por su preparación y conocimientos, seguramente, sí que podríamos hacerle algunas preguntas en relación con algunas cuestiones. Según su currículum, que además usted ha desgranado, podría concluirse que usted es experta en interoperabilidad.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Soy experta en el procedimiento, o por lo menos así me considero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 9

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Algunos de los comparecientes que ya han pasado por esta Comisión han señalado —y por eso le pregunto, por si usted está de acuerdo o tiene alguna matización que hacer— que la interoperabilidad por sí misma, *per se*, no tiene que ver tanto con la seguridad, porque para eso existe normativa específica, sino con la eliminación de barreras al mercado interior, de manera que, por ejemplo, un tren pueda prestar servicios transfronterizos. ¿Eso es así o es demasiado genérico, demasiado resumido?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): La interoperabilidad se crea en Europa —efectivamente, la primera directiva de interoperabilidad es del año 1996, 1998— con objeto de quitar esas barreras tecnológicas. Pero la interoperabilidad ha ido avanzando. La interoperabilidad se define —insisto—, en principio, para crear un mercado único, un ferrocarril único, que no haya barreras de entrada entre unos países y otros. Pero cada vez más las especificaciones técnicas de interoperabilidad tienen requisitos de seguridad, o sea, en un principio las especificaciones técnicas de interoperabilidad no cubrían todo, tenían lo que se llama puntos abiertos o casos específicos para cada uno de los países, pero los países han ido trabajando conjuntamente para ir cerrando esos puntos abiertos y esas cuestiones específicas, de forma que realmente casi, y es un casi, cumpliendo una especificación técnica de interoperabilidad, en un tanto por ciento muy alto se puede decir que un vehículo o una infraestructura que cumpla las especificaciones técnicas de interoperabilidad que son de aplicación es seguro. Por tanto, efectivamente, existe una integración segura entre ese sistema y el vehículo, por ejemplo, que puede tener una normativa ya específica de seguridad. Probablemente, cuando las primeras especificaciones técnicas de interoperabilidad, que fueron en el año 2002, todavía quedaban muchos puntos abiertos y, por tanto, puntos de seguridad que tenían que cerrarse con normativa nacional, pero creo que en la actualidad en las últimas especificaciones técnicas de infraestructura 2014, por ejemplo, o material rodante 2013, prácticamente el 90 % de la seguridad del vehículo o de la infraestructura se cierra con esas especificaciones técnicas, independientemente de que la interoperabilidad como concepto es eso, que, realmente, un vehículo pueda circular por Europa sin trabas técnicas.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En todo caso, por lo que entiendo de lo que usted acaba de decir, la ampliación de ese concepto ha sido en todo caso a partir del año 2012, cuando se han empezado a cubrir esos posibles vacíos o lagunas que existían en conceptos de seguridad.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sí. Ahora no recuerdo exactamente la secuencia de las especificaciones técnicas de interoperabilidad, pero es cierto que en las últimas, o sea, desde el 2002...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Hasta el día de hoy, cuando ya el concepto...

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail):... prácticamente no existen puntos abiertos ni cuestiones pendientes, sí.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Como la empresa a la que usted representa o en la que usted trabaja está especializada en certificación, quería preguntarle si el Reglamento 352/2009/CE cuestiona los métodos de gestión de riesgos basados en la normativa a la entrada en vigor del mismo o si, por el contrario, intentó mantener los códigos prácticos que se utilizaban en cada uno de los países en materia de seguridad de infraestructura ferroviaria, es decir, si supuso ruptura o, al contrario, intentó respetar o mantener dentro del ámbito de aplicación del reglamento aquellos códigos de prácticas que se utilizaban en cada uno de los países de la Unión.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): El Reglamento 352/2009/CE procede de la Directiva de Seguridad, y cuando se empieza a aplicar todavía existe mucha normativa nacional. Se crean lo que se llama métodos comunes de seguridad, con el objetivo de que cada vez la gestión del riesgo sea lo más homogénea posible entre un país y otro. El reglamento no se aprueba y a partir de ahí la autoridad, el administrador de infraestructuras o la empresa ferroviaria tiene la obligación de hacer su análisis de riesgos; no, lo que el reglamento intenta es poner en común en todos los países, marcar unas pautas para determinar la significatividad o no del cambio y, en caso de que sea significativo, la necesidad de la evaluación por parte de un organismo independiente. También es verdad que, con ese objeto de homogeneizar el trabajo de la gestión de riesgos en todos los países europeos, identifica de una manera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 10

más clara esas formas de mitigación de los riesgos mediante los códigos prácticos, los sistemas de referencia o las estimaciones explícitas del riesgo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Se lo pregunto porque en el Anexo 1 del Reglamento 352, como seguramente usted conoce muy bien, se establece que los agentes que ya dispongan de métodos o herramientas de evaluación del riesgo podrán continuar aplicándolos siempre que estos sean compatibles con las disposiciones del presente y a condición de que, entre otras cuestiones, se describan en un sistema de gestión de la seguridad aceptado por una autoridad nacional responsable de la seguridad, que es un poco lo que usted ha dicho. Entonces, en ese momento —comparto con usted la reflexión— ADIF disponía de ese sistema de gestión de seguridad, que fue aprobado por la autoridad nacional de seguridad, la Dirección General de Ferrocarriles. ¿Se puede entender que el sistema de gestión de seguridad que tenía ADIF era compatible con este reglamento?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No es un tema de compatibilidad. El sistema de gestión de seguridad de ADIF, en teoría, era un sistema ya instalado y funcionando, y, además, con la aprobación, como ha dicho usted, de la autoridad. Lo que viene a marcar el Reglamento 352 es una especie de ayuda a ese sistema de cara a que la identificación de cambios significativos sea homogénea en todos los países, es una especie de ayuda frente a que si uno es capaz de cerrar un riesgo con un código práctico, con un sistema de referencia, ese código práctico, ese sistema de referencia ya hace aceptable el riesgo. Entonces, no es un tema de compatibilidad o incompatibilidad. Entiendo que el Reglamento 352, como otros reglamentos que se han aprobado como consecuencia de la Directiva de Seguridad, es una ayuda ante esa homogeneización de la evaluación y, al final, para intentar que un riesgo identificado como significativo en España también sea considerado como significativo en Francia, por ejemplo. Es un tema referido a homogeneizar conceptos.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No, seguramente que me he explicado mal sobre la idea que pretendía trasladarle para poder recabar su opinión. Si tras la entrada en vigor del Reglamento 352 un determinado país, en este caso España, disponía de un sistema de gestión de seguridad aprobado por la autoridad competente que no contravenía las disposiciones de dicho reglamento, ¿significaba que era homologado, supervisado o acorde con las disposiciones de ámbito europeo?, porque no se puso en cuestión.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No, el reglamento dice que, si ya tienes un sistema de gestión del riesgo establecido y desde tu punto de vista es correcto, no lo cambies. Pero si tienes que aplicar el resto de los conceptos del Reglamento.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Incidiendo en la misma idea, por conocer su opinión, según lo que acabamos de concordar ahora, ¿podríamos derivar o concluir que lo previsto en el Reglamento 352 no era de aplicación al sistema de control, mando y señalización del enclavamiento de Santiago, porque era un enclavamiento en red convencional que ya estaba operativo, y, como ADIF disponía de un sistema de gestión de seguridad compatible con el reglamento, no había ningún cuestionamiento?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Es una pregunta realmente complicada. Si se produce una modificación en el enclavamiento o en algún sistema, el administrador de infraestructura tiene la obligación de aplicar su sistema de gestión de riesgo. Entonces...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿Si es acorde con ese sistema?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): El sistema de gestión de riesgos tiene que prever la identificación de la modificación, la identificación del peligro de esa modificación, la valoración de ese peligro para llegar al riesgo estimado y mitigar ese riesgo si no es insignificante. No sé si me he perdido en su pregunta, discúlpeme.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No, creo que no. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, portavoz, por sus interesantísimas preguntas. A continuación, ¿va a intervenir el portavoz de Esquerra Republicana? (**Denegación**). Tiene la palabra el portavoz del Partido Popular, el señor Delgado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 11

El señor **DELGADO ARCE**: Buenas tardes, señor presidente, señorías, señora Carvajal.

Usted ha expuesto que ni su empresa ni usted, a título individual, participaron en ningún proceso relacionado con esta línea, ni en el proyecto ni en su modificación ni en los sistemas, subsistemas, absolutamente en nada. Dicho esto, ¿usted conoce la documentación que fue aportada por ADIF y Renfe para la obtención de los documentos, de los certificados tanto de habilitación de la línea como del tren que luego permitió su puesta en servicio y circulación, respectivamente?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): En absoluto.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Desconoce, por lo tanto, lo que incluían los dosieres de seguridad e informes? ¿Lo desconoce por completo?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Totalmente.

El señor **DELGADO ARCE**: Sobre esta base, que creo que es un punto de partida bastante importante para evaluar sus interesantes testimonios, que le agradecemos, en relación con lo que le preguntaba la señora Cancela sobre el Reglamento 352/2009/CE, el pasado 19 de junio don Christopher Carr, responsable máximo de la Dirección Ejecutiva de la ERA —creo que este es su cargo—, contestaba al juzgado que dicho reglamento no se puede aplicar en los casos en que exista una avanzada fase de desarrollo del proyecto. ¿Está usted de acuerdo?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sí, eso dice el reglamento.

El señor **DELGADO ARCE**: Entonces, él decía: ello no obsta para que sobre la empresa ferroviaria exista la obligación de evaluar los riesgos en la fase de diseño e identificar las medidas de control necesarias para mitigar o reducir el riesgo hasta un nivel aceptable.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Así es.

El señor **DELGADO ARCE**: Con respecto a otra cuestión que quiero tocar en primer lugar, para que no se quede luego fuera, usted ha dado unas respuestas en relación con unas premisas que le han sido formuladas por una portavoz que da por hecho unas circunstancias que nosotros no compartimos, pero que no compartimos, no por una opinión, sino porque entendemos que no se ajustan a la realidad. En la Comisión antes que usted han comparecido otras personas, entre otras, el señor Del Río Alonso, un ingeniero al servicio de la Agencia Ferroviaria Europea, que fue preguntado sobre el tren. Él es un experto en material rodante y todos aprovechamos para preguntarle sobre muchas cosas, pero, sobre todo, acerca de los temas de la homologación, qué ocurre con un tren 730, que es una evolución, una modificación del 130, y los pasos que había que dar. Entonces él nos decía —y le voy a preguntar si está de acuerdo— sobre la normativa vigente entonces en España —estamos hablando de la fecha en la que los trenes 730 son autorizados para esta línea, y me refiero a la Orden Ministerial de Fomento 233/2006, que es la que establece los requisitos de la normativa técnica de aplicación—: Según las informaciones de las que disponemos y que fueron exhaustivamente estudiadas por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, el proceso de autorización estuvo precedido por un conjunto de operaciones, que pasaron por la homologación del material rodante, siguiendo la Resolución Circular 10/2008, sobre el procedimiento de validación en los casos de solicitud de autorización de puesta en servicio de material rodante. ¿Está usted de acuerdo en que esta era una normativa aplicable en aquel momento en relación con estos trenes?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: También se le preguntó sobre las diferencias que existían entre la certificación de un tren nuevo y un tren modificado. Nos dijo que un tren nuevo se evalúa entero, desde cero, por decirlo de alguna manera, pero que cuando se modifica un material lo que se hace normalmente es centrar el trabajo de evaluación en lo que se modifica y en su interfaz con las partes que no se modifican. Le preguntamos si era posible hacer ese procedimiento, y nos dijo que sí. ¿Está usted de acuerdo con esta afirmación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 12

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sí. De hecho, creo que antes he comentado que cuando se produce una modificación en un material...

El señor **DELGADO ARCE**: El otro día estuvo aquí el representante de Talgo, quien nos dijo que hasta casi un 80 % de las novedades del tren 730 fueron validadas y certificadas. ¿Es usted conocedora de esto?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Eso no lo sé. En absoluto, tengo información como para poder decir sí o no. Lo que sí está claro es que toda modificación del material tiene que pasar por un procedimiento, porque cuando hablamos de modificación generalmente estamos hablando de modificación técnica, que no es un repuesto, y tiene que reevaluarse, o, por lo menos...

El señor **DELGADO ARCE**: Es que esto es lo que se hizo. Antes escuchamos que este tren no estaba bien certificado ni estaba bien homologado. Pero por el momento nadie con conocimiento de material rodante —hemos visto que los comparecientes, y hacen muy bien, se centran en aquellas áreas de conocimiento técnico que tienen, y el de una materia no quiere opinar sobre la otra, no quieren atreverse, porque saben que pueden errar— ha podido decir que este tren no estuviese en condiciones de homologación, y miren que se ha sometido a preguntas de todos los comparecientes.

Sobre el concepto de cambio significativo de velocidad, ¿es usted conocedora de que este concepto se introdujo después del desgraciadísimo accidente y de que con anterioridad no existía?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Lo he oído en las comparencias que he visto.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero ¿lo desconoce?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Lo desconozco, obviamente, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: El señor Carr, el máximo responsable de la ERA, el 19 de junio de 2018 —y se lo hubiéramos preguntado a él si hubiéramos tenido tiempo el otro día— hizo una afirmación al juzgado en la que decía: No tenemos claro qué significa el término de valoración de riesgo integral, en sentido estricto en la legislación de la Unión Europea no existe el concepto de valoración de riesgo integral. ¿Qué me podría usted decir al respecto?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No sé, creo que ese concepto de valoración de riesgo integral no existe como tal en la normativa, creo que no lo he leído nunca, pero sí el de la valoración del riesgo global, que no sé si es lo mismo. Al final, el riesgo tiene...

El señor **DELGADO ARCE**: El juzgado le preguntaba por ese concepto. Es evidente que la valoración de riesgos existe y que hay de los sistemas y de los subsistemas, lo hemos estado viendo a lo largo del tema.

También se le hacía una pregunta por parte del juzgado al señor Carr precisamente sobre las dificultades e incertidumbres que había en el año 2011 en cuanto a la aplicación del método común de seguridad para la valoración del riesgo. No estamos hablando del año 2018, sino de 2011. El informe bienal de rendimiento en materia de seguridad de la agencia decía que el Reglamento 352, para la evaluación del riesgo, aplicable desde 2010, y el Reglamento 402/2003, aplicable desde mayo de 2015, requieren que las empresas ferroviarias y los administradores informen a sus autoridades nacionales sobre su experiencia en la aplicación del método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. Y decía la ERA: La información recibida no permite concluir con seguridad si las autoridades nacionales no han incluido todos los datos recabados o si las empresas ferroviarias y los administradores no les comunican información. Y concluía: Sin embargo, ciertas autoridades nacionales comunicaron que el método común de seguridad no se utilizaba en su país, la información disponible sugiere además que los pequeños agentes estiman difícil la aplicación del método común y algunos de ellos dudan de su utilidad, habida cuenta del volumen de sus actividades. No es el caso de España, donde sí se aplicaban estos métodos. La pregunta que yo le hago es: ¿Usted ratifica la sensación que nosotros tenemos, por manifestaciones de personas que han venido aquí, incluso de la lectura de documentos como este, de que tanto la normativa de implantación del ERTMS, como los métodos comunes de seguridad y el propio Reglamento 352 están generando dificultades de aplicación y de interpretación en diferentes países?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 13

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Yo no tengo esa información. Mi experiencia aquí es que quizás una empresa pequeñita que va a hacer un cambio y no tiene un sistema de gestión de seguridad, ya que por normativa no tiene la obligación de tener un sistema de gestión de seguridad, a lo mejor tiene más dificultad en la aplicación. Pero, desde mi experiencia como evaluador —por supuesto, a lo mejor no soy objetiva, porque conozco el reglamento—, creo que no es un reglamento complicado, en absoluto, y menos para entidades que tienen su sistema de gestión de seguridad implantado.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero ¿reconoce usted los problemas que está habiendo en Europa, en el marco de la Unión Europea, para el desarrollo de la interoperabilidad y, especialmente, para el despliegue del ERTMS como consecuencia de la existencia de diferentes versiones y los problemas que están planteando los tecnólogos en relación con la aplicación práctica de estos sistemas?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Sinceramente, no puedo decirle que sí lo conozco. Como empresa de certificación, cuando certificamos el sistema ERTMS, lo podemos certificar, de acuerdo con la normativa de aplicación.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con la línea, usted ha hecho antes unas afirmaciones que respondían a unas preguntas que daban por sentado determinadas cuestiones. El señor Sánchez Corrales, que fue el ingeniero director del sistema de señalización y control y el autor del proyecto modificado, en relación con esa cuestión decía exactamente: La propuesta de la Dirección de Instalaciones con respecto a la documentación de entrega es la que viene especificada en el procedimiento del sistema de gestión de la seguridad de ADIF, y, concretamente, para la línea 082 la documentación que se entrega es un dossier de seguridad con un informe de evaluación independiente, y el alcance de ese suministro incluye geográficamente a la zona donde se produce el accidente, con lo cual creo que se puede defender razonablemente que la zona donde se produce el accidente está dentro de la zona evaluada. ¿Usted es conocedora de estas circunstancias, de esta documentación?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Obviamente, no.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿No lo conoce?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Que existe esta documentación?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Yo no sé si existe o no existe. Como he comentado antes, si es un sistema de señalización, tiene que existir.

El señor **DELGADO ARCE**: Claro, y es que, realmente, la Comisión de Investigación y algunos responsables están afirmando que existe, aunque, efectivamente, hay discrepancias en el seno de esta Comisión sobre si es o no es. Estoy citando las palabras del ingeniero Sánchez Corrales, no estoy citando ninguna opinión; estoy haciendo una lectura literal de lo que aquí se dice.

Voy terminando, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted que acumular sus preguntas.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, ya le digo que estoy terminando.

¿Usted es conocedora de que esta línea tenía un sistema ERTMS y un sistema de respaldo, que era el sistema ASFA?

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): No, yo no conozco esa información. Si conozco la información, puede ser por algo que lea, pero, como empresa de certificación, obviamente, eso no es suficiente. Es decir, tengo una deformación profesional, y, para poder decir si lo conozco o no lo conozco, he de tener la evidencia.

El señor **DELGADO ARCE**: Digamos que esto forma parte del conocimiento más elemental sobre el accidente que estamos considerando.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Exactamente, sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 14

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor presidente.

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

Con esto terminamos la comparecencia. Le damos las gracias a la señora Marta Carvajal por su estilo pedagógico, si me permite decirlo, y también por su capacidad de síntesis. La verdad es que todo esto no caerá en saco roto, todo lo contrario. Y le agradecemos muchísimo la asistencia a esta, que es su casa, porque es la de todos.

La señora **CARVAJAL AZCONA** (directora de Belgorail): Gracias. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR SANTIAGO GONZÁLEZ (EXJEFE DE ÁREA COORDINADOR DE SEGURIDAD FERROVIARIA DE LA DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON LOS TRABAJOS DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001504).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el siguiente punto del orden del día. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a don Eduardo Santiago González, exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras, que comparece para informar de los temas en relación con esta Comisión. Como usted sabe, si libremente quiere, puede utilizar cinco minutos y después cada portavoz tendrá siete minutos de preguntas-respuestas con usted. Somos muy tolerantes con el tiempo, que lo sepa. Adelante, señor Santiago.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Buenas tardes a todos.

En primer lugar, quiero dar las gracias a la Comisión por haberme invitado a esta comparecencia y, en segundo lugar, quiero transmitir mi condolencia a las víctimas y apoyo a sus familiares. Voy a precisar brevemente mi actividad profesional para que me conozcan un poco. Soy ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y funcionario desde 1981. Siempre he desarrollado mi actividad profesional en la Dirección General de Ferrocarriles y, tras su extinción en 2015, en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Desde el comienzo hasta el año 2006 he formado parte de la Subdirección General de Construcción, desarrollando diversas actividades relacionadas con la construcción de líneas ferroviarias. En 2006 fui nombrado coordinador del transporte ferroviario y en 2012 subdirector general de Coordinación de la antigua Dirección General de Ferrocarriles. Este cargo es el que también ocupó actualmente en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Mi actividad desde el año 2006, anteriormente en la Dirección General de Ferrocarriles y actualmente en la agencia, ha consistido en colaborar en la implantación en estas entidades de las funciones que las directivas de seguridad e interoperabilidad asignan a las autoridades nacionales de seguridad de cada país, en el marco del tercer paquete ferroviario y actualmente en el cuarto paquete ferroviario. A continuación, en el desarrollo de estas funciones he tenido durante estos años una participación muy intensa en el desarrollo de la normativa ferroviaria técnica y reglamentaria europea, mediante la participación en el Comité de Autoridades Nacionales de Seguridad de la Agencia Europea, de la ERA, y en el Comité de Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria, el Comité RISC, en la Comisión Europea.

Asimismo quería hacer alguna matización, porque en algunas relaciones me han incluido como ex director general de Infraestructuras Ferroviarias y es un error. Debe haber habido una confusión porque tengo un compañero que se llama Luis de Santiago. No es que sea él director, y supongo que quieren hablar conmigo, no con mi compañero.

El señor **PRESIDENTE**: Pido que conste en el acta la corrección, porque yo mismo he cometido este error.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Era simplemente una confusión.

Ya estoy dispuesto a lo que ustedes me pregunten.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, en primer lugar, por su parquedad y por su claridad.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez Oblanca. Adelante, portavoz.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 15

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Don Eduardo, buenas tardes y muchas gracias también por su comparecencia ante esta Comisión de investigación parlamentaria.

Observo, por los datos que usted nos acaba de facilitar, que tiene usted una amplísima experiencia, treinta y siete años, si las cuentas no me salen mal. ¿Qué participación tuvo usted en relación con el accidente de Santiago de Compostela?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): En ese momento, como he dicho anteriormente, trabajaba ya en la Dirección General de Ferrocarriles y colaboré en la autorización de puesta en servicio de la línea y de los vehículos. Esa ha sido mi participación.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Autorización de la puesta en servicio de la línea y de los vehículos, ¿verdad?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Y del vehículo accidentado, sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entiendo que por la alta responsabilidad del área de la que usted formaba parte, coordinador de seguridad ferroviaria, usted fue clave, por tanto, en el diseño de ese tramo ferroviario.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, no, digo en la autorización de la puesta en servicio de la línea y la autorización del vehículo. En el diseño yo no he participado para nada.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Usted recibió algún tipo de indicaciones para que esta línea ferroviaria se pusiera en servicio cuanto antes?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No. Nosotros recibimos la solicitud de la Administración de Infraestructura, hicimos las comprobaciones necesarias reglamentarias, de acuerdo con la normativa y autorizamos la puesta en servicio.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Ninguna indicación, por tanto, para poner en servicio la obra?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Usted conoce el informe que la CIAF hizo sobre este accidente?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sí.

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

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Como Autoridad Nacional de Seguridad, yo no puedo opinar sobre los informes de la CIAF. Somos autoridades totalmente independientes, yo no puedo opinar sobre el informe.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Usted fue llamado de alguna manera a participar en este informe?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, no. Somos organismos totalmente independientes.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Bien.
Señor presidente, nada más. Muchas gracias.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Simplemente quiero precisar que los técnicos, los expertos de la CIAF, me ofrecen toda mi confianza desde el punto de vista técnico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 16

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

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el grupo de Euzko Alderdi Jeltzalea, tiene la palabra el señor Barandiaran, que es su portavoz. Adelante.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor Santiago. Incidiendo un poco en la misma pregunta que le acaba de efectuar don Isidro, pero también incidiendo sobre alguna cuestión que ha dicho usted que no puede opinar, el informe de la CIAF, del que usted ha manifestado que conoce su contenido, ¿hacía referencia a algún ámbito de actuación que hubiera dependido de su dirección o de su área?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, yo ya digo que no opino del informe...

El señor **BARANDIARAN BENITO**: No, no es esa la pregunta. No le he dicho que opine sobre el informe, lo que le he preguntado es si del informe de la CIAF, que usted ha manifestado que conoce, se deduce algún pronunciamiento sobre alguna actividad o sobre algún área que haya estado bajo su responsabilidad, porque era de su área.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Que yo sepa no.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Que usted sepa no, no hay ninguna cuestión relativa al ámbito de seguridad ferroviaria en ese informe que tenga que ver nada con su actividad. ¿Eso es así?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sí.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: ¿La actividad de su órgano a qué se refiere, a la infraestructura? Ha hecho usted referencia antes al equipamiento. ¿A qué se dedica exactamente?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Mis competencias han sido relacionadas, a partir del año 2006, con las funciones que las directivas de interoperabilidad y seguridad asignan a las autoridades nacionales de seguridad.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: ¿Y cuáles son?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Pues son la autorización de puesta en servicio de líneas, la autorización de puesta en servicio de vehículos, los certificados de seguridad de empresas ferroviarias y la autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Y cuando se refiere a líneas, ¿se refiere a líneas con algún tipo de catalogación determinada, es decir, líneas aptas para la alta velocidad o líneas para velocidad alta, o líneas de otro tipo, o tiene alguna diferenciación?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, no, solamente me refiero a las líneas que se incorporen a la red ferroviaria de interés general; no distingo entre alta velocidad y convencional.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Sin embargo, siendo una materia...

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Espere, preciso decir otra cosa. La normativa europea, normativa a la que inicialmente hacía referencia —me refiero a cuando yo empecé a trabajar en estos temas—, distinguía entre especificaciones para alta velocidad o para convencional, tanto en vehículos como en líneas. En este momento la Comisión Europea ha armonizado todas las especificaciones, ya no distingue entre alta velocidad y convencional, es una línea y un vehículo.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: No voy a hacer ninguna pregunta más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 17

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Las líneas de alta velocidad pueden ser desde otro punto de vista, no digo desde el punto de vista de nuestras competencias.

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

A continuación, por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra el señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor Santiago, gracias por estar hoy aquí.

Usted era, por puntualizar, coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras. ¿Es correcto?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): A ver, en el año 2006 fui nombrado coordinador de Transporte Ferroviario y en el 2012 subdirector general de Coordinación, todo ello dentro de la antigua Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De acuerdo.

Le leo la normativa, que dice lo siguiente: «Corresponde a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias la supervisión de la seguridad de todo el sector ferroviario. Para ello, debe supervisar todas las entidades y elementos del sistema ferroviario. La Dirección General de Infraestructuras llevará a cabo los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por parte de ADIF y de Renfe de las normas de seguridad en relación con sus actividades, material rodante y personal ferroviario». Es decir, ustedes — entre comillas— eran la máxima autoridad en materia ferroviaria.

Señor Santiago, la pregunta es muy sencilla: ¿Qué falló? ¿Qué pasó en el accidente de Santiago? ¿Qué se les pasó?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No sabe?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No. Nosotros lo que hacemos es supervisar, como he dicho anteriormente, los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias y de la Administración de Infraestructuras. Nosotros lo supervisamos y no sé más, lo que diga el informe de la CIAF, que es quien ha analizado las causas. A continuación del informe, nosotros trabajamos con las recomendaciones que el informe indica. Nosotros lo que hacemos, primero, es difundirlas a todo el sector, y luego, comprobar que se cumplen esas recomendaciones.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La verdad es que se me ha adelantado a la segunda pregunta, lo cual le agradezco. Le iba a leer alguna de esas recomendaciones, así por encima. Como usted sabe, las recomendaciones decían: «Implementar medidas necesarias para que las comunicaciones con el personal de conducción en cabina se realicen de forma reglamentaria y segura, ampliar el ámbito operativo de explotación de nuevas líneas y sobre todo en torno a la seguridad». ¿Se aplicaron esas recomendaciones? Y, sobre todo, ¿qué tipos de control de seguridad ustedes hacían o tenían en sus competencias, aparte de recomendaciones?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Primero, nosotros hacemos auditorías sistemáticas de los sistemas de gestión de las empresas ferroviarias, que es exactamente mi campo. Y segundo, hemos hecho una modificación del Reglamento de Circulación Ferroviaria para adaptarlo a las exigencias de las especificaciones técnicas de interoperabilidad exactamente relacionadas con la operación, donde se regula lo que usted ha dicho anteriormente. Ese es el nuevo reglamento que se ha aprobado recientemente, es de hace un año.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hay un tema, señor Santiago, que aquí es recurrente, que para este grupo parlamentario nos parece crucial, y que provoca mucha incomodidad a los comparecientes, incluso han venido aquí hipotéticos o supuestos expertos en ERTMS que de repente dejan de ser

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 18

expertos, que dicen que no tienen ni idea. Entonces, estoy obligado a preguntarle, ¿a usted qué le parece, o había visto alguna vez que en veinticuatro horas por un e-mail se decidiera, sin informes, contra normativa, por —entendemos— presiones comerciales o políticas, desconectar en cabina un sistema de seguridad tan importante como ese? ¿Lo había visto alguna vez, que se decidiera en tan poco tiempo? Y, sobre todo, ¿piensa que afectó en algo en las consecuencias del accidente?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Cuando se autorizó en particular esta línea, se autorizó con dos sistemas superpuestos, el ERTMS y el ASFA, y cuando se aprobó el tren, se aprobó también con los dos sistemas, el ERTMS y el ASFA. En particular cuando el tren inicia su trayecto en Madrid y llega hasta Medina del Campo circula con el ERTMS; en Medina del Campo pasa a ASFA y va circulando con ASFA hasta Ourense, y en Ourense volvió a cambiar al ERTMS. Me refiero a que es un tren que está autorizado perfectamente para circular con el ASFA, y en particular la línea también tenía el ASFA autorizado, es decir, que cualquier tren con ASFA puede circular por esa línea, y entonces, por ejemplo, un tren de mercancías puede circular por esa línea y en el futuro circulará por esa línea. Las condiciones de explotación en ambos casos son diferentes, el ERTMS permite una circulación a una velocidad muy superior y el ASFA a una velocidad más limitada. Desde mi punto de vista, pero no quiero entrar ahí, simplemente lo expongo, el tren y la línea están autorizados para circular. Yo no conozco el procedimiento porque no tuve conocimiento de ese cambio, simplemente se lo explicaba para aclarar: tanto los trenes como la línea tienen los dos sistemas. Cómo se produjo y cuáles fueron las razones, yo las desconozco, porque no participé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Nosotros —repito— entendemos que fue una decisión muy importante y que afectó, desgraciadamente, a las consecuencias.

Ya para terminar, señor presidente. Luego, hay un segundo tema, que nosotros también consideramos que es muy importante y provoca mucha incomodidad. De repente después del accidente hubo cargos políticos sobre todo que empezaron a decir, aun habiendo cartelones por todos los lados, que ese tren no era alta velocidad, después de anunciar ministros en ruedas de prensa que llegaba la alta velocidad a Galicia. Es decir, todo esto es kafkiano, no tiene ningún tipo de sentido.

La pregunta, señor Santiago, es la siguiente: ¿usted cree que de repente se empezó a decir —de hecho, aquí ha habido comparecientes que lo siguen sosteniendo— que ese tren no era de alta velocidad simplemente porque se estaba vendiendo alta velocidad en el extranjero y ese accidente podía afectar a esas ventas?

Muchas gracias.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sobre ese tema les he dicho al principio que desde el punto de vista de la normativa ya no existen líneas ni trenes de alta velocidad ni convencional, son trenes que circulan a una velocidad máxima de circulación, y cada tren y cada línea tienen una velocidad máxima a la que pueden circular. No sé si eso es o no alta velocidad o convencional, eso no está —insisto— dentro de mis competencias. Ustedes pueden revisar, si entran en la página web de la Agencia Europea, la evolución de las ETI, de las Explicaciones Técnicas de Interoperabilidad. Ahí pueden ver a partir de qué momento las ETI convencional y alta velocidad confluyen, y entonces es nuestro ámbito. O sea, para mí el ámbito no es alta velocidad, no es convencional, es una especificación de interoperabilidad, y es lo que hay que cumplir. No distingo entre la alta velocidad o convencional, ese es un tema que no está dentro de mis competencias.

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

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo de Ciudadanos, el señor Garaulet.

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

En primer lugar, ya que estamos hablando de accidentes, no quiero desaprovechar esta oportunidad para trasladar mi pésame a la familia de la persona que murió ayer en el accidente de Barcelona y desear una pronta recuperación a todos los heridos que aún quedan hospitalizados.

Señor Santiago, ya ha respondido un par de preguntas que tenía yo pendientes para usted. Usted hablaba de que la línea está en función de la velocidad y que desde su especialidad no hay alta velocidad ni baja velocidad ni convencional, sino que está en función de las características y posibilidades de cada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 19

uno de los elementos que por ella circulan. ¿Usted cree que el tren S-730 era un tren de alta velocidad? No me refiero a la línea sino al tren.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Yo le voy a hacer una precisión, pero, primero, quiero también compartir su propuesta de apoyar a las víctimas de ayer y desear que se recuperen los heridos lo más pronto posible.

Segundo, lo que quiero decir es que las especificaciones técnicas de interoperabilidad, que ustedes pueden comprobar en la página web de la agencia, tanto en lo que se refiere a vehículos como a líneas, así como todos los subsistemas —nosotros los llamamos subsistemas, no hablamos de líneas o de vehículos sino de subsistemas—, tanto el subsistema de infraestructura, como energía, control-mando y señalización, vehículos y operaciones, ninguno distingue ya entre convencional y alta velocidad, es un concepto que ha desaparecido.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Vale, de acuerdo.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Pero no solamente para líneas o para vehículos, es para todo. El tren lo único que marca es la máxima velocidad para la que esté autorizado y haya acreditado que puede circular, y la línea lo mismo, marca la máxima velocidad a la que permite la circulación de esos trenes.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Si yo estoy de acuerdo con usted en que a efectos de accidentes es intrascendente que la línea fuera de alta o baja velocidad, pero no es lo mismo a efectos políticos, a efectos políticos, por desgracia, van por otro lado. Lo ha dejado claro, lo tengo claro. Sigo con las preguntas.

Parece ser que nadie, ni de ADIF ni de Renfe, fue consciente del riesgo de la curva de Angrois. Yo pregunto todas las veces que estoy aquí, si alguien era consciente de ese riesgo. ¿En el ministerio, cuando antes era Autoridad Nacional de Seguridad Ferroviaria y ahora AESF, se estudian los accidentes ferroviarios de otras administraciones para extraer lecciones preventivas? Y, si es así, si es afirmativa la respuesta, ¿cómo divulgan ADIF y Renfe, o incluso la CIAF, las conclusiones?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Mire, sobre la primera parte le puedo decir lo que hice personalmente en la Agencia Estatal. Lo primero que hicimos fue comunicar el accidente a la Agencia Europea formalmente y luego en una reunión. Como les he explicado anteriormente, dentro de las reuniones de los representantes de las autoridades nacionales de seguridad en la Agencia Europea nos reunimos cada tres meses más o menos. Por ejemplo, hoy hay una reunión a la que no he podido asistir porque estoy aquí expresamente. En una de esas reuniones hice personalmente una presentación del accidente y estuvimos debatiendo, comentando más que debatiendo, e intercambiando opiniones sobre las medidas que el ministerio había previsto adoptar para evitar futuros accidentes, o sea, que sí que se intercambia sistemáticamente información, porque en esas reuniones periódicas que le comento se debate y se intercambia información. Esas reuniones son presididas por una Autoridad Nacional de Seguridad, no por la ERA sino por una Autoridad Nacional de Seguridad, y se intercambia información sistemáticamente, de todos los temas.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Vale. Gracias, señor Santiago.

Por lo tanto, me va a decir usted que sí, pero yo le voy a hacer la pregunta: ¿tenían los técnicos del ministerio antes y tienen los técnicos de la AESF ahora la formación y experiencia suficientes para poder evaluar la seguridad en las líneas y trenes, más allá de la documentación que reciben de ADIF y Renfe?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Primero, tenemos la competencia que disponemos de nuestra experiencia, y segundo, nosotros no evaluamos, nosotros no tenemos que evaluar la seguridad. Nosotros lo que hacemos es comprobar que las distintas organizaciones, entidades, han hecho una evaluación correctamente y está acreditada. ¿De acuerdo? Y luego hacemos unas reuniones de retorno de experiencia para mejorar siempre la seguridad en general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 20

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por lo tanto, entiendo que a día de hoy un accidente como la curva de Angrois no debería ser factible porque ustedes ya habrán previsto, después del estudio de todos los sistemas de gestión, las posibles dificultades y los posibles riesgos que pueden llevar esas líneas.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): A consecuencia del accidente —insisto— se hicieron una serie de medidas y una de las medidas que se adoptó fue la señalización y la colocación de balizas en los cambios significativos. En primer lugar, se identificó qué son cambios significativos de velocidad, y luego, se estableció una disposición de unas balizas para que los equipos de señalización adoptaran una protección del tren. En ese sentido, como filosofía, la seguridad es una seguridad que nunca es un cien por cien, siempre se van detectando fallos a lo largo de la vida de ferrocarril y se van tomando medidas de mitigación.

Un ejemplo más claro ha sido la evolución de un sistema que se ha citado aquí varias veces en las reuniones, el sistema de protección ASFA, que es un sistema de protección que en la normativa europea se llama ATP, Automatic Train Protection como referencia, para unificar todos sus sistemas. La versión inicial del ASFA era una versión analógica, la versión 0, y luego se han ido produciendo sucesivas versiones progresivamente para mitigar algún problema de seguridad que se ha detectado, y ahora estamos en la versión 4, y lo mismo ha pasado con el ERTMS. Se habla del sistema ERTMS, pero el ERTMS tiene ya siete versiones. Desde las líneas pilotos que se establecieron a la versión 3.2 existen sucesivas versiones que van mitigando y corrigiendo defectos que se pueden mejorar. Es decir, que la seguridad no es absoluta, es una mejora que se va desarrollando.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya, entiendo. La mejora continua.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Una mejora continua, exactamente.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya, por lo menos hay mejora continua, que antes no la había.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Esa mejora continua se hace compartiéndola, como he explicado anteriormente, con todas las autoridades nacionales de seguridad, y de ahí se aprende y se aplican medidas mitigadoras.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Dos preguntas. Se cambiaron los planes para que el trayecto entre Puebla de Sanabria y Ourense fuera un AVE de primera. Se dijo «vamos a hacer un AVE de primera», y para que pudiera funcionar bien se estableció que era necesario que trenes electrodiésel circularan por ella. De buenas a primeras no se hicieron las compras, o no se hizo la petición de compra de ese tipo de maquinaria, y la única solución que vieron para poner esto en funcionamiento, ya lo han dicho otros comparecientes, fue la sustitución de los trenes S-130 por los trenes S-730. ¿Qué supuso para usted como coordinador de seguridad ferroviaria la puesta en servicio de la serie S-730, en vez de la S-130, y en particular sobre la línea 082?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Para mí no tuvo ninguna repercusión porque es una línea que estaba con unas condiciones ya establecidas. Luego nos presentaron una modificación para que autorizáramos la modificación del vehículo 730, que se tramitó como una modificación normal y ordinaria, y se autorizó sin problemas. Se autorizó, se comprobó que cumplía la normativa y se aprobó. Para nosotros, insisto, es una línea de un tren sin dificultades.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Como es una línea y un tren, le voy a hacer la siguiente pregunta: ¿Contemplaban todas las soluciones del estudio informativo el trazado de una curva de radio pequeño, del orden de 400 metros, tras una recta de gran longitud, de más 4000 metros, en el punto del accidente o existía en algún caso alguna variación del trazado para poder poner en ser servicio esa línea?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de Área Coordinador de Seguridad Ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Nosotros pusimos en servicio la línea cuando ya estaba construida. Nosotros no verificamos los procedimientos de la tramitación. Cuando nos someten una autorización, ya tenemos un tren construido y una vía construida. Nosotros no evaluamos los procedimientos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 21

modificación. Las modificaciones de proyectos no forman parte de nuestro trabajo. Nosotros solamente trabajamos cuando la vía ya está terminada.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por último, ¿cree que algunas de las modificaciones de los proyectos originales en cualquiera de los subsistemas, y, sobre todo, en el control-mando y señalización, y la introducción del nuevo S-30 en el material rodante pudieron tener alguna influencia en las causas y en la gravedad del accidente?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Insisto en que nosotros no evaluamos con respecto a las modificaciones de los proyectos. Avalamos la foto final.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias, señor Santiago.

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

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

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Santiago.

Voy a empezar preguntándole si usted, junto con José Luis González Navarro, técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, y María Antonia del Moral, fueron los que dentro de la Dirección General de Ferrocarriles llevaron el expediente de la puesta en servicio de la línea.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Nosotros tres y más gente estuvimos analizando ese procedimiento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Cuando su compañero González Navarro compareció en esta Comisión dijo que cuarenta y ocho horas era tiempo suficiente para revisar toda la documentación para un equipo de tres personas, ya que con anterioridad se había trasladado un expediente. ¿Usted, de verdad, piensa que cuarenta y ocho horas es tiempo suficiente para verificar toda la documentación?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de Área Coordinador de Seguridad Ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Como explicó el señor González —lo acaba usted de decir—, previamente a la entrega de documentación formal, habíamos ido revisando punto por punto toda la información que se nos iba a aportar. Aunque, globalmente, la entregaron toda al final, nosotros antes la habíamos evaluado durante amplio tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Quizás a ustedes les fueron entregando por partes la documentación, pero al final de todo les entregaron la documentación completa. Usted está diciendo que una vez que le entregaron la documentación completa contaron con cuarenta y ocho horas para verificar que todo estuviera bien.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Como explicó el señor González, nosotros fuimos evaluando toda la información y, cuando nos lo entregaron, comprobamos que era igual a la que nos habían entregado previamente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Lo comprobaron? ¿Comprobaron que era igual? Lo digo porque a mí me parece extraño... Es que no fue en cuarenta y ocho horas. Hemos tenido acceso a comprobar las horas exactas que llevó el procedimiento, y la hora de entrada en la Dirección General de Infraestructuras fue el 9 de diciembre a las doce y diez minutos de la mañana y la autorización es el 9 de diciembre a la una y veintiséis minutos, es decir, tardaron una hora en verificar, una hora en dar la autorización de la puesta en servicio.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Para nosotros insisto en que...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Espere, déjeme acabar.

¿Ustedes tardaron una hora en verificar que toda la documentación estaba correcta?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 22

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Los documentos finales ya estaban terminados. Simplemente, había que entregarlos formalmente. No era una fotocopia, sino un original.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero ¿lo comprobaron?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sí, claro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿En una hora? ¿Me asegura usted que...?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Los certificados finales, sí. Los certificados finales ya estaban analizados.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted puede darnos aquí la información de cómo hicieron ese proceso previo? Es decir, ¿puede facilitar usted a esta Comisión los correos, conforme se envió la documentación previamente...?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No lo sé ahora, no lo tengo. Ya no me acuerdo, fue hace cinco años. Sé que lo estuvimos trabajando, la única referencia que tengo es que estuvimos trabajando, pero no tengo documentación concreta de los correos y mi trabajo de hace cinco años.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Creo que lo lógico es que ustedes vinieran con la documentación, porque es razonable que haya una sombra de duda muy grande cuando la autorización de la puesta en servicio de la línea se da en una hora y después conocemos que además falta documentación conforme a la normativa. Creo que ustedes deberían...

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Si formalmente nos lo piden ustedes, hago un análisis de...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, se lo estoy pidiendo.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Tendrá que hacerlo formalmente no a mí, sino a mi presidente o a mi director general. Tendrá que pedir la información necesaria, e intentaremos contestarle. En este momento no dispongo...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Creo que en este caso son ustedes los que deberían venir a esta Comisión con la información suficiente para que puedan realmente asegurar que se llevó a cabo ese procedimiento previo de entrega de la documentación, porque la sombra de duda es más que evidente —perdone que le diga— cuando se hace la puesta en servicio en una hora.

Voy a pasar a la siguiente parte.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Perdona un momento. Simplemente, quiero decirle que yo no tenía ninguna referencia de lo que me iban a preguntar en esta comparecencia y, por lo tanto, he venido abierto. Si ustedes quieren alguna información adicional, pídanla formalmente a mi entidad, por favor —insisto, y estamos muy gustosos de facilitársela—, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, al presidente o al director general, y se la podremos dar. Ahora yo no puedo facilitar ninguna información. ¿Por qué? Es que no vengo preparado, no es por otra razón.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues me gustaría tener su compromiso, sobre todo porque es una información...

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Si quiere...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Espere, que le explico. Cuando se solicita la puesta en servicio se pide la documentación oficial, pero resulta que ustedes lo que nos están diciendo aquí es que no fue mediante el procedimiento normal de la puesta en servicio, sino a través de otros canales previamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 23

que ustedes verificaron esa información. Por eso, creo que ustedes deberían ser los primeros en tener la voluntad de facilitar esa información. Me quedo con el compromiso suyo de que preparan la documentación.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Perdone, le voy a precisar una cosa. En este momento, por ejemplo, se está debatiendo un cambio de normativa en la Comisión Europea, y hacemos un intercambio de información para luego analizarla, compartirla y debatirla. Me refiero a que compartir la información es una cosa habitual. Luego, llegará un momento...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, de momento no hemos tenido mucha...

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Perdone, llevamos tres comités, y en el próximo comité RISC el día 28 de enero se va a aprobar una cosa...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se está yendo usted por las ramas.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Perdone, pero el último día previo a la reunión del 28, es decir, el día 27, me llega la información sobre lo que se va a aprobar y votar, y lo hemos debatido, o sea, que las cosas se van a debatir...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por favor, ¿podemos volver al tema de su comparecencia de la Comisión de Investigación?

El señor **PRESIDENTE**: Deje terminar al compareciente, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Está hablando de una cosa que no tiene nada que ver.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Perdone, simplemente le digo que los procedimientos de trabajo de intercambio de información es algo normal y habitual, por lo menos en el sector donde yo trabajo, tanto en las relaciones con la Agencia Europea, como en las relaciones con la Comisión Europea. Hay un intercambio de información muy fluido, y luego, al final, se aprueba.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Su compañero González Navarro dijo que el dossier de seguridad completo, es decir, con el informe de evaluador independiente, no se remitió en aquel momento. ¿Me puede explicar cómo es posible que autoricen la puesta en servicio sin estar toda la documentación, es decir, sin estar el dossier de seguridad completo?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No sé, si José Luis González Navarro dijo exactamente eso... Yo es que no lo sé ahora, ya le he dicho que no tengo estudiado ese tema, porque no sabía las preguntas que me iban a hacer. Lo que dijo José Luis, que lo llevó más directamente que yo, es lo que se ha hecho, seguro; pero no sé, no le puedo contestar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero ¿sabe que no estaba todo el dossier completo, que no estaba toda la documentación?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No lo sé, en este momento no lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues le digo que ya han declarado varias personas que faltaba el informe del evaluador independiente, es decir, que el dossier de seguridad no se entregó completo.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues usted debería saberlo porque era una de las personas responsables...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 24

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sí, pero en este momento no puedo decirlo, no lo sé. ¿Por qué? Porque no tengo en la cabeza un expediente de hace cinco años. Por suerte, voy olvidando las cosas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se lo digo yo, se lo explico, le actualizo.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, es que este es su problema. Estamos en una comparecencia...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le voy a dar toda la información para que pueda...

El señor **PRESIDENTE**: Usted no se lo explica, ni usted ni ningún otro portavoz.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, sí, le voy a traer la información. Dice que no la conoce, que la persona responsable de autorizar la puesta en servicio no conoce la información. Yo se la facilito para que pueda opinar.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, acumule sus preguntas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El informe de evaluador independiente no fue entregado. ¿Qué le parece a usted? ¿Se puede dar la autorización en caso de que ese informe del evaluador independiente falte?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No sé, no sé qué documentación había en ese momento porque no lo he preparado, porque no sabía que se me iba a hacer esta pregunta, y, por lo tanto, no puedo opinar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cree usted que para la autorización de la puesta en servicio hay que cumplir con la normativa Cenelec, es decir, entregar el informe del evaluador independiente? ¿Usted cree que hay que cumplir la normativa?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): La documentación que tiene que entregar es la que figura en el artículo 16 del Reglamento del Sector Ferroviario, esa es la normativa que tiene que entregar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted está diciendo que no le es aplicable la normativa Cenelec y que solo le es aplicable la normativa interna de ADIF?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No digo que no sea aplicable la normativa Cenelec. Lo que tenemos que comprobar es la normativa que tiene que acreditar el administrador de infraestructuras, de acuerdo con el artículo 16 del Reglamento del Sector Ferroviario, que es nuestra información.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, ya sé que son las normas internas de ADIF. ¿Es aplicable la normativa Cenelec?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No lo sé. La normativa Cenelec...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted da la autorización de la puesta en servicio y no sabe si es aplicable la normativa europea?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No lo sé.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, usted puede dar sus explicaciones y después escuchar las del compareciente, pero, si le interrumpe constantemente, esto no tiene ningún sentido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Discúlpeme, señor presidente, pero me parece una tomadura de pelo cómo está respondiendo ante cosas tan serias como el accidente del que estamos hablando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: No, lo que a usted le parezca no es motivo de esta Comisión. Usted pregunte y él contesta, y sin interrupciones, y, si puede ser, si no es pedir mucho, sin poner palabras en la boca de los demás; creo que es de sentido común.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Tiene que cumplir la normativa Cenelec, sí o no?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Hay subsistemas tecnológicos que tienen que cumplir la normativa Cenelec, la 50/126. Esa es una cosa más de todo el conjunto de normativa que tiene que cumplir.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por lo tanto, ¿había que entregar el dossier de seguridad completo?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No lo sé, insisto, no sé a lo que llama usted dossier de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo que aparece en la normativa.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Si quiere, le leo lo que tiene que entregar. Espere un momento...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo tengo yo aquí: En todos los aspectos, los enclavamientos seguirán la normativa Cenelec...

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Espere un momento, lo estoy buscando, no se preocupe. El artículo 16 del Reglamento del Sector Ferroviario dice que son tres documentaciones: informe de adecuación de las obras, cumplimiento del plan de pruebas y certificación de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación ferroviaria. Esos son los tres documentos a que se refiere el artículo 16 del Reglamento del Sector Ferroviario previos a la autorización de puesta en servicio de una línea, esas tres cosas. Eso es lo que tiene que cumplir y en ese momento nos lo aportaron.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, toda la documentación no fue entregada, y lo que me parece realmente preocupante es que ustedes ni se preocupen en saber si cumplía la normativa, ni se interesen en garantizar que hay unos mínimos de control, sobre todo porque la Dirección General de Ferrocarril era la última barrera para verificar que ADIF y Renfe estaban cumpliendo con toda la normativa. En el momento en que ustedes levantan la barrera y no se preocupan por hacer cumplir la normativa a quien trasladan todos riesgos es al maquinista, y el problema es que ustedes no verificaron y no pusieron una auténtica barrera de seguridad para que no se trasladase toda esa responsabilidad al error humano del maquinista.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, su opinión nos parece muy respetable, pero no es una pregunta. ¿Tiene alguna otra pregunta? (**Asentimiento**). Le pido que las acumule, porque ha superado su tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me gustaría que explicase a las víctimas cómo ustedes pueden garantizar que están haciendo bien su trabajo, cómo un usuario del sistema ferroviario puede subirse tranquilo a un tren, sabiendo que ustedes hacen su trabajo. A lo que tendrían que venir ustedes hoy aquí sería a explicar que están haciendo bien su trabajo, no a decir que no se acuerdan de nada, que no conocen la normativa y que no tienen idea de nada. Es una vergüenza, de verdad. Le pido que explique a las víctimas y a los usuarios cómo...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, le he dicho preguntas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, le pregunto.
Explique a las víctimas cómo garantizan que se está...

El señor **PRESIDENTE**: Preguntas. ¿Tiene alguna?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, explique a las víctimas que garantizaron que la puesta en servicio se hizo acorde a la normativa. Que lo explique.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 26

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Según le he indicado anteriormente, en cuanto al informe de adecuación de las obras, hay unos documentos que acreditan todo el informe, que las obras se adecuaban a la normativa; segundo, que se ha cumplido el plan de pruebas correctamente y, luego, que se ha hecho una verificación de una certificación de las condiciones que se exigieron en materia de seguridad en la circulación. Todo ello lo hemos revisado.

Sobre otra cuestión que es importante y quiero señalar, leo: «Según los reglamentos de la Comunidad Europea, la evaluación de la solicitud será efectuada por la entidad responsable de la autorización —nosotros—, al objeto de establecer una garantía razonable de que el solicitante y los agentes que lo apoyan han cumplido sus obligaciones y sus responsabilidades en las fases de diseño, fabricación, verificación y validación. Segundo, en todo caso, no corresponde a la autoridad de seguridad reevaluar el análisis de seguridad en ese momento». Nosotros lo que hacemos es comprobar *a posteriori* que se trabaja correctamente, bien nosotros directamente o bien a través de entidades nacionales de acreditación. Entonces, no tenemos que reevaluar nosotros todo otra vez, sino que hay unas entidades, de acuerdo con el sistema de gestión de seguridad del administrador en este caso, que emiten unos certificados, y *a posteriori* esos procedimientos son reevaluados. Por ejemplo, si hay un certificado de un evaluador independiente, tenemos que comprobar, el organismo de evaluación de los evaluadores independientes comprueba que ese trabajo está bien hecho. Pero no hay que comprobar, no hay que reevaluar cada uno de los certificados.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

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

A continuación, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista la que es su portavoz, la señora Pilar Cancela.

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

Señor Santiago, muchísimas gracias por su comparecencia hoy aquí, teniendo en cuenta que además tenía otros compromisos también importantes.

Me gustaría hacerle tres preguntas en concreto, una de carácter más genérico y quizás las otras dos un poquito más en detalle.

La primera de ellas es si podría usted indicarnos qué normativa aplicaron para la puesta en servicio de los enclavamientos de Orense y Santiago, que nunca habían dejado de estar operativos y siempre tuvieron trenes circulando. ¿Qué normativa aplicaron para esa puesta en servicio? Sabe que en ese momento había una normativa europea —lo sabe mucho mejor que yo— aplicable a nivel estatal. Dígame.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): De los enclavamientos no hay una normativa, hay unos requisitos de funcionalidad. Luego se verifica que se cumplen los requisitos de seguridad, tal como hemos citado anteriormente, las normas Cenelec en particular. Eso es lo que se comprueba, y eso se comprobó. Eso forma parte del documento que he utilizado anteriormente, es el certificado de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la protección ferroviaria, ahí está incluido. Ese certificado avala que se ha cumplido toda esa normativa. Para los enclavamientos —lo digo porque en ese comité en el que tenía que estar hoy se está debatiendo eso— no hay una normativa exigible, porque cada enclavamiento puede ser diferente. Pero tienen que cumplir una norma sobre funcionalidad y, segundo, la normativa Cenelec, la 50/126, que hemos comentado anteriormente.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Como han señalado anteriores comparecientes que ya han pasado por aquí, las reglas de ingeniería de ADIF fueron sometidas a escrutinio o a valoración tras el accidente para comprobar si era necesario que hubiera que introducir algún cambio. Después de ese análisis se han mantenido, porque se consideró que eran adecuadas y coherentes con la legislación, en este caso de la Unión Europea. Quiero preguntarle si en algún momento la Comisión Europea se dirigió al Gobierno de España para cuestionar las reglas de ingeniería de ADIF para determinar los puntos de transición entre los sistemas, por ejemplo, de ERTMS y Asfa. ¿Hubo en algún momento algún comunicado o alguna llamada al orden?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 27

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Cuando habla de reglas de ingeniería, ¿se refiere a las reglas de ingeniería del subsistema control-mando y señalización? (**Asentimiento**). Le voy a explicar un poco lo que nosotros entendemos por reglas de ingeniería, si le parece bien. (**Asentimiento**). Lo voy a leer, porque lo he escrito para que no haya duda: La ETI de control-mando y señalización establece que para facilitar el proceso de verificación de la compatibilidad del tren con la red y con la ruta es conveniente que el administrador de la red elabore unas reglas de diseño del subsistema de control-mando y señalización instalado en tierra. ADIF ha elaborado esas reglas y las ha denominado reglas de ingeniería. Como usted sabe, ADIF es el administrador de infraestructuras que ha instalado el ERTMS en más kilómetros de línea en Europa, del orden de unos 2000, y en el siguiente escalón hay dos países que han instalado 1000, y el resto, 500. Me refiero a que ADIF es el punto de referencia del ERTMS en Europa. Y ADIF ha recogido esas reglas de diseño en lo que llamamos reglas de ingeniería.

Luego, esas reglas de ingeniería, en particular, se han compartido con Europa ampliamente en los trabajos de reelaboración, de colaboración con la Agencia Europea, en lo que trabajamos de forma intensa, hasta el extremo de que en el nuevo esquema que se va a aprobar a partir de junio del próximo año la ERA tiene que tratar lo que llaman el *pre approval*, la autorización previa de las líneas en el nuevo esquema. Entonces, la Comisión Europea solicitó que se presentaran voluntarios para hacer trabajos de ensayo, los *learning cases*, y España, gustosamente, ha participado, y esto lo ha compartido ampliamente con la ERA. Por tanto, las reglas de ingeniería están ampliamente compartidas con la ERA y tiene un gran conocimiento.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Por tanto, ¿podemos decir que los sistemas de gestión de la seguridad tanto de Renfe como de ADIF en ningún momento han sido objeto de crítica, cuestionamiento o llamada de atención por parte de las autoridades comunitarias antes de que ocurriera el accidente? ¿O hubo algún requerimiento o cuestionamiento al respecto?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, la Agencia Europea no supervisa directamente a ninguna empresa ferroviaria ni administrador de infraestructuras. Colabora con nosotros para hacer una supervisión conjunta y mejorar los procedimientos, los reglamentos de supervisión de las autoridades nacionales de seguridad.

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

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

Para terminar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías; muy buenas tardes, señor Santiago.

En relación con esta línea de alta velocidad Ourense-Santiago y la LAV 082, usted ha hablado de que participó en la autorización de la puesta en servicio de la línea y también en la autorización del material rodante. (**Asentimiento**).

En relación con la puesta en servicio de la línea, usted ha explicado hace un momento —para los que han querido oír— que el Reglamento del Sector Ferroviario, que fue aprobado por el Real Decreto 2387/2004, desarrolla Ley del Sector Ferroviario, y establece los tres documentos que usted ha referenciado: el informe de adecuación de las obras o normativa técnica, la recepción de la documentación acreditativa del cumplimiento del plan de pruebas y, finalmente, una certificación del administrador de infraestructuras, ADIF, de que se cumplen las condiciones suficientes para la explotación ferroviaria. En el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a partir de la página 66 se analiza toda la documentación que ustedes tuvieron que validar para finalmente dar el visto bueno para que pudiera firmarse por el director general de Infraestructuras Ferroviarias en aquel momento la autorización. Yo le voy a preguntar si esta documentación que aquí se relaciona formó parte de su validación. Aquí se dice que se presentó documentación de los diferentes subsistemas en lo que se refiere al cumplimiento de la normativa técnica y de la ejecución del plan de pruebas. Habla en primer lugar del subsistema infraestructura, plataforma. ¿Vieron ustedes los informes del subsistema de plataforma?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sí, sí, vimos todo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 28

El señor **DELGADO ARCE**: Habla también del subsistema de infraestructura, es decir, de la vía. ¿Vieron esta documentación?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Habla del subsistema de energía tanto de la línea área de contacto como de las subestaciones y del telemando. ¿Vieron ustedes esta documentación?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Es en lo que insisto que hemos ido viendo previamente a la...

El señor **DELGADO ARCE**: Sobre esta documentación que obra en poder de esta Comisión y sobre la que he tenido la oportunidad de preguntar a personas que han firmado documentos, en muchos casos estos informes están refrendados por varias personas que, por su responsabilidad técnica y cualificación, han sido los encargados de elaborarlos. ¿Ustedes conceden credibilidad a estos informes en función de las personas por las que vienen suscritos?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Les he explicado anteriormente que para nosotros, cuando viene un documento — por no centrarnos en ese informe—, si viene un certificado notificado de un organismo o de un evaluador independiente, si lo firma, es correcto, porque nosotros lo que hacemos es lo que dice la Comisión Europea, es decir, no tenemos que reevaluar eso otra vez; si lo firma ese señor, esa entidad, es el responsable. Nosotros *a posteriori* comprobaremos que los procedimientos que tiene esa empresa son O.K., y eso formará parte de la elaboración *a posteriori* de las entidades. Por ejemplo, si ENAC, un organismo de acreditación, firma un documento, para nosotros es bueno. Luego ENAC comprobará *a posteriori* que los procedimientos que tiene la empresa que ha certificado son correctos. ¿Entiende lo que quiero decirle? (**Asentimiento**). O sea, no hay que reevaluar, e insiste la Comisión Europea en que no se reevalúe, para no alargar los procedimientos de puesta en servicio. Que cada uno asuma su responsabilidad. Eso es lo que he querido transmitirles a ustedes y anteriormente. A lo mejor no lo he explicado correctamente, pero eso es lo que he querido decir.

El señor **DELGADO ARCE**: En la página 70 de este mismo informe de la CIAF se habla de la certificación de seguridad en la circulación que se emite el 7 de diciembre del 2011, que dice que la Dirección General de Seguridad analizó el cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación y, en función de esos análisis, certifica que se cumplen las condiciones exigibles en materia de seguridad. Y en la página 71 —y ahora le pregunto a usted— hace constar que, analizada dicha documentación técnica por la Dirección General de Ferrocarriles, esta constata que la documentación acredita de forma suficiente el correcto cumplimiento de los requisitos reglamentarios técnicos y formales establecidos por la normativa vigente en materia ferroviaria para el otorgamiento de la autorización solicitada por ADIF. Y por eso se firma la resolución de 9 de diciembre de 2011.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Lo que le explicaba es que durante ese proceso previo nos fueron presentando documentación, y esos documentos los entregan al final. Por eso dice examinada. Me refiero a que hubo un intercambio de trabajo previo que concluyó con eso.

El señor **DELGADO ARCE**: En ese mismo informe de la CIAF, en la página 71 se analiza con detalle el dossier de seguridad, y dice, en concreto, que la emisión del certificado de seguridad por ADIF se basa en lo referente al subsistema control-mando y señalización en el denominado dossier de seguridad, conforme a los procedimientos internos de ADIF. Y habla de la normativa que se sigue y, entre otras, cita la norma Cenelec EN 50129, la EN 50126 y la EN 50128, pues son de obligado cumplimiento, etcétera. ¿Este dossier de seguridad también fue un documento evaluado por ustedes?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Nos han presentado los certificados que han comprobado que están de acuerdo con la normativa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 29

Quería explicar, como cultura, que la normativa europea está evolucionando y armonizándose. Entonces teníamos ese artículo, que es antiguo y anterior, desde el principio; es el primero, esa es la primera aproximación. Luego ha habido varias aproximaciones y se ha concluido en el año 2015 con la Orden FOM/167, que regula la puesta en servicio de los subsistemas. Con esto me refiero a que hemos trabajado desde el principio tratando de armonizar a nivel europeo todos los procedimientos. Eso es lo que quería decirle.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con el material rodante en el que usted intervino también en su autorización, en el informe de la CIAF se hace referencia al procedimiento que se siguió para su homologación, toda vez que era una transformación de la serie 130, y al proceso que se siguió para su autorización. Y dice en la página 78, segundo párrafo: «Así pues, sobre la base de la normativa antes citada el material modificado S-730 debe disponer, al igual que el material nuevo, de la preceptiva autorización de puesta en servicio otorgada por la Dirección General de Ferrocarriles y de la pertinente autorización de circulación otorgada por la Dirección de Seguridad de Circulación de ADIF, ya que se trata de una modificación según la Circular 10/2018». Esta documentación está anexada a este informe de la CIAF. ¿Ustedes, las personas que intervinieron, revisaron esta documentación?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Sí, a lo largo de todo expediente se revisó.

El señor **DELGADO ARCE**: Se ha aludido aquí a una pregunta antes diciendo que la desconexión en su día del sistema ERTMS se hizo por razones comerciales y por razones políticas. Las personas que han comparecido aquí hasta el momento —no es una opinión personal sino que lo hemos recogido de personas muy cualificadas, que entendemos que no vinieron aquí justamente a decir mentiras— dijeron que se hizo por razones fundamentalmente de seguridad y de fiabilidad ante los problemas de compatibilidad que se estaban produciendo entre el sistema embarcado de Bombardier en el tren y el ERTMS instalado en vía con una repetición de fallos cada hora y media, y durante una semana. Los responsables de seguridad consideraron, tanto de ADIF como de Renfe, que existía un riesgo y que en consecuencia procedía a la desconexión. No sé si sus conocimientos le permiten o no hacer una valoración sobre esta decisión, que fue tomada después de hablar con los técnicos de Bombardier varios días antes de que se solicitara la desconexión, como quedó acreditado aquí por el propio señor Moñús que reconoció que desde el día 20 hasta el día 23 en que se pidió la solicitud existieron diversas conversaciones. La pregunta que yo le hago es la siguiente: ¿cree usted que esta desconexión obedeció a criterios de fiabilidad y de seguridad?

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Yo concretamente no participé, no recibimos ninguna información. Nosotros no tuvimos esa información pero quiero decir algo. Por los conocimientos que tenemos del sistema ERTMS, es un sistema nuevo a nivel europeo y tiene una gran diferencia frente a los anteriores. Por ejemplo, la línea Madrid-Sevilla tiene un sistema similar al ERTMS pero el subsistema de vía y subsistema embarcado son de la misma compañía, con lo cual se entienden perfectamente. En el ERTMS se han hecho especificaciones comunes para todas las compañías y uno de los problemas que tiene es que a veces las compañías interpretan una especificación de una manera y otras lo hacen de otra forma diferente, y a veces no confluye, no funciona bien. En este momento hay un debate en la Comisión Europea muy intenso para ver cómo se puede verificar la acometida del tren con la ruta para que un tren de una empresa circule sin problemas, para que un tren que nazca en Berlín pueda llegar a Madrid sin ningún problema con distintos sistemas. Ese es el gran reto: la compatibilidad del tren con la ruta, para que un tren de una compañía se entienda perfectamente con otro tren de otra compañía distinta. Por ejemplo, este tren circulaba perfectamente sin problema ninguno por todas las líneas. Desde Madrid hasta Medina del Campo va sin problema ninguno; llega a Ourense y tenía problemas. Sin embargo, otros trenes circulaban por esa línea sin problema ninguno. Hay un problema de compatibilidad y no es un problema de una u otra empresa, sino que es un problema de entendimiento porque son especificaciones nuevas que están desarrollándose y a veces el desarrollo no es armónico. ¿Entiende? Ese es el gran reto que tiene ahora mismo en ese sentido.

España en el Cedex creó un laboratorio de interoperabilidad promovido por el ministerio para acreditar ese tema y evitar hacer pruebas en todas las líneas si es posible, que en un laboratorio se pueda hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 30

una fotografía de una vía y una fotografía del tren y comprobar que funcione. Ese es el gran reto que tenemos ahora mismo y en eso estamos trabajando de forma muy intensa. No quiero que olviden que España —insisto— es pionera en el ERTMS en Europa, tenemos del orden de 2000 kilómetros y además con todas las compañías. Hay dos países que tienen 1000 kilómetros, pero los demás países tienen 500 kilómetros. Nosotros somos los pioneros en ese sentido y los que vamos por delante. Por eso estamos sufriendo ese problema que ha pasado, porque somos los primeros; como somos los primeros, sufrimos los problemas de ser los primeros.

El señor **DELGADO ARCE**: Una última pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Vale.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Disculpe, hay otro tema al que quiero referirme, será un momento.

El señor **DELGADO ARCE**: No, no hay ningún problema.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): El ERTMS lleva siete cambios de especificaciones. Uno de los problemas más graves es la compatibilidad hacia atrás, es decir, que cuando hay un cambio de especificación pueda ser compatible hacia atrás. Ahí hay problemas de ese tipo. Solo quería decir eso simplemente.

El señor **DELGADO ARCE**: La reflexión final que quería hacer se refería a este tema. A raíz de su comparecencia aquí he estado viendo su trayectoria y las publicaciones que usted tiene. He leído una participación de usted en unas jornadas que hubo el 25 de octubre de 2017, aquí en Madrid, tituladas Experiencia y futuro del ERTMS en España, y concretamente sobre los procesos de puesta en servicio de líneas y trenes con ERTMS y normativa aplicable. Está en la web en la Fundación de la Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española, para quien lo quiera consultar. En el apartado próximos desafíos del ERTMS, 4.º paquete ferroviario, usted dice: «Garantizar a nivel europeo la compatibilidad y estabilidad entre versiones: todas las versiones del equipo embarcado deben ser compatibles con la versión de la vía».

Finalmente, quiero hacerle un par de preguntas. ¿Es un hecho cierto que en este momento el desarrollo de la interoperabilidad en la Unión Europea se está ralentizando como consecuencia de los problemas tecnológicos de compatibilidad y que hay una moratoria de la propia Agencia Ferroviaria Europea y la Unión Europea para que estos procesos de adaptación se realicen? ¿Es cierto que lo razonable, en tanto en cuanto subsistan estos problemas, es que existan —y no solo por este objetivo— sistemas de respaldo alternativos, en este caso como la línea 082 que estaba para ERTMS nivel 1 y 2, pero también se diseñó con ASFA? Esas son las preguntas.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, mire, lo voy a explicar muy fácilmente.

El problema de la compatibilidad, que ya hemos citado, es un problema con el que trabajamos —insisto— desde siempre de la mano de la Agencia Europea para resolver los problemas. Se quiere mejorar las prestaciones del ERTMS, y estamos apoyándolo, pero siempre cuando se desarrolla una especificación tiene que ser compatible hacia atrás para que no haya problemas. Hay que tener en cuenta que instalar un ERTMS en una línea cuesta mucho dinero y si luego viene un tren que no puede circular, pues no hemos hecho nada, hemos hecho el tonto. En ese sentido, creo que es muy importante. Yo creo que a nivel europeo hay una fuerte presión por todo el mundo para conseguir ese tema y se está realizando un gran esfuerzo, está trabajando todo el mundo de la mano. Nosotros, con la Agencia Europea, los fabricantes, lo que llaman *stakeholders*, todos estamos trabajando porque lo que queremos es abrir las redes para que puedan circular. Eso, por un lado.

¿Por qué se pone respaldo? Se pone respaldo, entre otras cosas, por si hay un fallo del ERTMS que el tren pueda circular y no pare. Es decir, imagínese que hay un fallo en la comunicación vía radio y se queda el ERTMS aislado, pues que no se quede parado el tren y pueda circular con ASFA, y además para que en vía que tenga ERTMS se pueda circular con otro sistema de señalización. Así se llaman los sistemas europeos ATP, que hay en toda Europa. Cada país tenía su propio sistema y la Unión Europea lo que quiere es armonizarlos, para que cada país no tenga un sistema distinto. Si tú quieres ir a Francia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 107

21 de noviembre de 2018

Pág. 31

o Portugal, tienes que poner el sistema francés o portugués. Lo que quiere la Unión Europea es armonizar y que no haya ningún problema, que un tren pueda circular desde Berlín a Madrid sin tener que cambiar, porque eso supone un gran coste y añade dificultades. Al final con eso conseguimos que los ferrocarriles no funcionen a nivel internacional.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias.

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

Le agradecemos al compareciente sus explicaciones. Sabemos que no es grato estar aquí.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): No, no, todo lo contrario.

El señor **PRESIDENTE**: Ah, pues nos da una alegría.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Al principio estaba un poco nervioso, pero ahora estoy relajado.

El señor **PRESIDENTE**: Nos da alegría escucharle decir que se lo ha pasado bien aquí. Quiero decirle que esta es su casa, porque al fin y al cabo es la de todos. Muchas gracias por sus explicaciones, que le garantizamos que no caerán en saco roto.

El señor **SANTIAGO GONZÁLEZ** (exjefe de área coordinador de seguridad ferroviaria de la Dirección de Infraestructuras): Como he dicho al principio de mi intervención he participado y tengo una alta participación en la normativa europea, colaboro ampliamente con todos los países y con la Autoridad Nacional de Seguridad de una manera fluida, es como si fueran nuestros amigos. Eso que quede reflejado, que tenemos una relación estrecha y compartimos todas nuestras incidencias con todo el mundo, tal y como lo he explicado anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Pues tampoco caerá en saco roto. Muchas gracias.

Recuerden que la siguiente sesión será el día 5 de diciembre. Si quieren pueden traer un regalo, porque es mi cumpleaños. Allí nos veremos. Muchísimas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CI-107