



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 108

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. 16

celebrada el miércoles 5 de diciembre de 2018

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

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

- Del señor Juárez Colera (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001518) ..... 2
- Del señor Niño González (exvocal asesor en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, exdirector general de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y ex secretario general de Infraestructuras), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/0001519) ..... 22
- Del señor Ferre Moltó (expresidente de ADIF), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/0001520) ..... 39
- Del señor González Marín (expresidente de ADIF), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001521) ..... 53

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 2

Eran las diez y treinta y cinco minutos de la mañana.

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

— **DEL SEÑOR JUÁREZ COLERA (EXDIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001518).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos, bien hallados.

Vamos a empezar la sesión correspondiente a hoy, 5 de diciembre. Tenemos con nosotros a don Carlos María Juárez Colera, que es exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias, para informar de los temas relativos al estudio de esta Comisión. Le informo de que tiene, si usted los quiere utilizar libremente, cinco minutos, y luego para cada portavoz hay siete minutos de preguntas y respuestas. Somos bastantes generosos con el tiempo, pero si se dispara, también lo paramos.

Adelante, señor Juárez.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Buenos días.

No voy a hacer una intervención inicial en sí misma, pero agradezco mucho los cinco minutos que me ofrece el señor presidente, porque quiero aprovecharlos para manifestar mi condolencia con las víctimas, con los fallecidos, con sus familiares y con los heridos. La pérdida de un ser querido obviamente es una tragedia por la que todos hemos pasado y es absolutamente irreparable. Este accidente que llenó de dolor a los allegados y que impactó seriamente en todos los que participamos en el mundo del ferrocarril, nos impele a todos a hacer todo lo que esté en nuestra mano; no a reparar el dolor, que es algo irreparable, pero sí a intentar colaborar en todo lo que podamos para esclarecer lo que ocurrió y evitar que un accidente así se vuelva a producir.

En este sentido, quiero manifestar mi total disposición a colaborar con todo cuanto se me pregunte en esta Comisión y con todas y cualquier otra iniciativa que se ponga en marcha con este fin. Quiero manifestar también que intentaré responder a sus preguntas no solo en lo que se refiere a mi responsabilidad como exdirector de Infraestructuras Ferroviarias entre los años 2009 y 2011, sino además en lo relativo a la competencia profesional específica que ejerzo ahora en ADIF, que es la planificación ferroviaria. Por tanto, sin más estoy a su disposición para cuanto deseen preguntar y yo pueda contestar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Juárez, también por su buena disposición.

Empezamos con las intervenciones. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez Oblanca.

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

Muy buenos días a toda la Comisión y bienvenido, señor Juárez Colera, a esta Comisión de investigación sobre el accidente del Alvia, hace ya cinco años y medio prácticamente. Con su permiso, señor presidente, y solo a efectos de dejar constancia en el *Diario de Sesiones*, me gustaría hacerme eco de que ayer el juez adoptó una resolución por la cual deja como imputados al maquinista del tren, el señor Garzón, y al jefe de Seguridad de ADIF, el señor Cortabitarte. Los dos estuvieron aquí en la Comisión y simplemente me gustaría dejar constancia de ello para que, cuando hagamos el resumen final de la Comisión, sepamos en qué momento se produjo esta resolución judicial que, en todo caso y por supuesto, respeto.

Don Carlos, en la fecha del accidente, ¿exactamente usted qué responsabilidad tenía?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): En la fecha en que se produjo el accidente yo no ostentaba ninguna responsabilidad en el Ministerio de Fomento. Yo había cesado hacía casi dos años de mi puesto, había regresado a mis tareas de técnico en ADIF en el ámbito de la planificación ferroviaria y no tenía absolutamente ninguna responsabilidad más allá de las propias de técnico.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿La línea accidentada fue puesta en servicio con precipitación?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 3

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): ¿Con precipitación? No, yo creo que no. La línea accidentada fue puesta en servicio en las fechas previstas. Cuando yo entré a formar parte de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, la fecha de final de 2011 estaba establecida con anterioridad. Estuve presente cuando se firmó el llamado Pacto del Obradoiro que reafirmaba la fecha de diciembre de 2011, y esa fue efectivamente la fecha en que se puso en servicio. Yo no aprecié ningún tipo de alteración en las fechas en ningún momento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sin embargo, es usted conocedor de que hay quien afirma que se inauguró de forma precipitada por cuestiones electorales. ¿Conoce eso?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo creo que no fue así. No obstante, por cuestiones electorales difícilmente pudo ser, porque se produjo con posterioridad a las elecciones. En cualquier caso, ya le digo que no hubo precipitación en la puesta en servicio de la línea hasta donde yo sé desde mis responsabilidades.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: He leído que usted llegó a estar investigado en la fase de instrucción judicial. ¿Es así?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exacto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Quiere comentarnos algo al respecto?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No. Yo fui investigado como perteneciente al consejo de administración de Infraestructuras Ferroviarias, porque por razón de mi cargo de director general pertenecía al consejo de administración. La imputación se levantó a continuación sobre la base de un recurso establecido ante la Audiencia Provincial de Coruña, quedó sin efecto y no hubo más recorrido judicial.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿En qué fecha aproximadamente fue eso?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): La verdad es que no la puedo precisar. Debí ser en 2015. Temo equivocarme. En 2014 o 2015. Disculpe por la imprecisión.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Juárez, ¿era una línea de alta velocidad? Se lo pregunto con intención, porque he leído declaraciones suyas en las que afirma usted concretamente que la alta velocidad no es necesariamente sinónimo de ancho internacional. Yo soy de Asturias y tenemos desde hace mucho tiempo una antigua pelea en relación con el ancho internacional. Yo creo que la aspiración de la política ferroviaria española debería ser hacia el ancho internacional. De hecho, el corredor mediterráneo, 900 kilómetros, miles de empresarios y las comunidades implicadas lo reclaman. Sin embargo, usted afirma que el ancho ibérico también puede ser compatible con la alta velocidad. ¿Es así?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exacto. Las características que debe reunir la alta velocidad, desde el punto de vista de la infraestructura —otra cosa es que después la operación se realice en alta velocidad, pero ahora me voy a referir a las características de la infraestructura—, fundamentalmente se refieren a un trazado en planta que permita velocidades por encima de 200 o 250 kilómetros por hora; depende de la definición a la que nos acogamos, pero siempre por encima de ese límite. Requiere también una energía de alimentación de 25 kilovoltios, porque con la energía de 3000 voltios en corriente continua, en la red convencional, las locomotoras no tendrían potencia suficiente para adquirir esas velocidades. Requiere un sistema de señalización específico. Tiene que ser necesariamente el ERTMS debido a las directivas europeas, pero desde el punto de vista teórico habría otros sistemas de señalización que permitirían circular a velocidades por encima de los 200 kilómetros por hora. En suma, una infraestructura que permita la alta velocidad depende de muchos factores técnicos, pero de lo que seguro que no depende es del ancho de vía. El ancho de vía es absoluta y radicalmente independiente de la velocidad que se pueda adquirir; esto es, comparando el ancho de vía internacional con el ancho ibérico. Otra cosa es la tecnología de tres carriles —ahí efectivamente nos encontramos con dificultades para superar los 180 kilómetros por hora—, pero con la tecnología actual tanto en ancho ibérico como en ancho internacional se puede circular a alta velocidad. Los vehículos históricamente no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 4

se han desarrollado en ancho ibérico para alta velocidad, pero no porque hubiera una imposibilidad técnica, sino porque se habrían construido exclusivamente para el mercado español. Somos un mercado relativamente pequeño y a los fabricantes no les ha resultado rentable hacer estas inversiones, aunque esto también está cambiando. Los nuevos modelos que Renfe ha adquirido en los últimos años y que están ahora en proceso de homologación, de la marca Talgo, son capaces de circular en ancho ibérico a 300 kilómetros por hora, por tanto, es una barrera tecnológica que está podemos considerar ampliamente superada.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Carlos, ¿actualmente usted está vinculado a la política ferroviaria nacional?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No. Yo soy un trabajador de ADIF y ocupo ahora mismo el puesto de director de Planificación Funcional, una de las áreas de ADIF.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Volviendo al accidente, ¿usted conoce el informe realizado por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, lo conocí y en su momento lo leí. Fue público.

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

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No crea que en mi condición de exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias me hace mucha gracia opinar sobre el informe de la CIAF. Tenga usted en cuenta que son organismos totalmente independientes y no deben opinar unos de otros. Ciertamente es que desde el punto de vista legal, hace muchos años que abandoné mi responsabilidad y no tengo una incompatibilidad legal para opinar, pero tampoco puedo ir mucho más allá de lo que usted conoce por el informe. El informe se ha realizado por un organismo independiente que es el que tiene la competencia para hacerlo, ha obtenido unas conclusiones y ha hecho unas recomendaciones que creo que son tremendamente útiles para prevenir accidentes futuros.

Sé que existe un debate sobre si el contenido es de mayor o de menor calidad. Sobre esto no me puedo pronunciar —ni debo ni tengo los conocimientos—, pero sí le garantizo que las recomendaciones que hizo han sido tremendamente útiles para el desarrollo del ferrocarril.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, por mi parte nada más. Simplemente quiero agradecer al señor Juárez las respuestas a mis preguntas.

Muchas gracias.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Gracias a usted.

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

A continuación, no estando presente el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, el señor Gabriel Rufián. Adelante, señor Rufián.

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

Buenos días, señor Juárez. Gracias por estar hoy aquí.

Según la normativa —leo literalmente—, 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. Se podría decir que ustedes eran la máxima autoridad en materia ferroviaria. ¿Qué cree que salió mal en el accidente, señor Juárez?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Como le digo, entre todas esas competencias que usted ha citado de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias no se cita la investigación de accidentes. Por tanto, como Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, no éramos los encargados de la investigación de accidentes ni actualmente tampoco hay un organismo en el ministerio encargado de dar respuesta a esa pregunta. Cualquier reflexión que yo haga no tiene el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 5

valor que tienen las de la entidad que está facultada para hacerlas. Lo único que puedo hacer para responder a su pregunta —que, por supuesto, no quiero eludir— es decirle que en los accidentes ferroviarios, como en todos los accidentes, se produce siempre una combinación de elementos o de casualidades que parece que nunca se van a dar y que en un momento dado se dan. En este caso, más allá de la causa directa, que fue obvia y evidentemente —todos la conocíamos— el exceso de velocidad, la causa coadyuvante con un nexo causal —creo que lo cita así el informe de la CIAF— fue la llamada telefónica que se produjo. Pero ciertamente puede haber circunstancias —no las llamaría causas, porque para que sean causas debe haber un nexo causal determinista entre los sucesos— que, de haberse producido de otra manera, naturalmente podrían haber reducido, atenuado o impedido el accidente. Han salido muchas en la prensa y en el informe: un maquinista que no llegó a su sitio, la inexistencia de un sistema de supervisión continua,... En fin, hay mil elementos —se ha analizado el tren por arriba, por abajo— que si se hubieran combinado de otra manera podrían haberlo reducido, pero yo no puedo llamar a eso causas del accidente; puedo llamarlo circunstancias que podrían haberlo atenuado de haberse producido de otra manera.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Está usted de acuerdo con la línea oficial, sobre todo a nivel político, de que el único responsable es el maquinista? O, como ha apuntado ahora también pudo haber otras causas que influyeran en lo que pasó aquel día como —para nuestro grupo parlamentario es muy importante— la toma de decisión en menos de veinticuatro horas de desconectar el ERTMS embarcado.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo no me puedo manifestar sobre quién es el único responsable cuando hay una investigación judicial en curso que, precisamente, hace pocos días ha emitido su valoración. Esa investigación determina que hay dos personas sobre las que hay indicios de responsabilidad y yo no me puedo pronunciar sobre si hay o no más responsables, porque sería pronunciarme sobre una decisión judicial y, por supuesto, ni tengo los conocimientos ni me compete hacerlo, de ninguna manera.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le pregunto como experto, como alguien que ha tenido enormes responsabilidades en el sistema ferroviario de este país. Es una pregunta recurrente que nosotros siempre hacemos a todos los comparecientes. Prácticamente el 99 % —excepto un par de casos— ha reconocido que sí, que tuvo mucho que ver. ¿Usted cree que la desconexión del ERTMS embarcado pudo haber influido en la tragedia de Angrois?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Le digo que hay tantos factores que pudieron haber influido que negarlo tajantemente sería arriesgado por mi parte. Pero tan arriesgado sería negarlo por mi parte como afirmar lo contrario. Nosotros de lo único que podemos estar seguros es de que si el sistema hubiera estado activo hubiera aparecido en la señal avanzada una indicación en el panel del maquinista que hubiera tenido que reconocer y, caso de haberlo reconocido, hubiera frenado el tren. Hasta ahí las certezas.

Ahora entramos en la bola de cristal; en la bola de cristal podemos inferir que el maquinista, derivado de esa acción, podría haber salido de su situación de despiste y haber reaccionado, y podemos pensar lo contrario. También podemos pensar que el maquinista, muy habituado a hacer ese recorrido, hubiera apretado el botón y eso no hubiera servido para evitar el accidente. Por tanto, cualquier pronunciamiento en un sentido o en otro me parece igualmente arriesgado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le hacía una pregunta muy acertada mi compañero Martínez Oblanca en cuanto a si consideraba que aquella línea, la línea accidentada, era de alta velocidad o no. Yo voy un poco más allá. Da la impresión, sobre todo después de ver cartelones por todos lados anunciando la llegada de la alta velocidad a Galicia, escuchando al ministro Blanco anunciar la llegada de la alta velocidad a Galicia, de que todo aquello cambió a raíz del accidente y se afanaron, sobre todo los responsables políticos, en decir que aquello no era una línea de alta velocidad. Nosotros pensamos que eso se hacía porque se estaba vendiendo alta velocidad española al resto del mundo y quedaba fatal un accidente de ese tipo. ¿Usted qué cree?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Usted me está preguntando por una cuestión que me es absolutamente ajena. Yo en aquel momento, ya le digo, que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 6

estaba un técnico de ADIF. Me sorprendería mucho que hubiera sido como usted dice pero, lógicamente, quien hizo esas manifestaciones tendrá que responder. A mí me sorprendería que eso hubiera ocurrido.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Era línea de alta velocidad?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): ¿Que si era línea de alta velocidad? La alta velocidad no es un concepto que sea tan sencillo como si es o no una autopista en el sector de carreteras, porque la alta velocidad requiere que haya una infraestructura que permita circular a la alta velocidad, unos trenes que permitan circular a alta velocidad y un sistema de operación que se esté operando a alta velocidad. Esta era una línea que tenía características técnicas de la infraestructura de alta velocidad y en el momento en que se produjo el accidente el sistema de operación no era de alta velocidad, luego no podemos ir más allá. Desde el punto de vista de la infraestructuras, naturalmente que la línea es de alta velocidad; desde el punto de vista de la operación, no lo era. No podemos precisar más porque no existe una respuesta única.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La última pregunta.

Ahora sabemos que Ineco no evaluó correctamente las particularidades de la curva accidentada. Ustedes como responsables de la supervisión de la seguridad de la línea, ¿cómo es posible que autorizaran la documentación que recibían si esa curva no se evaluó correctamente?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Desde la Dirección General de Infraestructuras se evaluaba la documentación que establecía la ley, esa y no otra. Nosotros realizábamos la autorización de puesta en servicio de la línea, de acuerdo con lo que decía el artículo 16 del reglamento de seguridad ferroviaria. Ese artículo 16 establece que ADIF tiene que presentar tres documentos: un certificado de seguridad que garantice que la circulación por la línea es segura; un informe de adecuación del proyecto de la normativa técnica y un certificado de que se han realizado las pruebas pertinentes. Esos tres documentos, y no otros, son los que nosotros tenemos que analizar. A la Dirección General de Ferrocarriles y a la actual Agencia de Seguridad —mantienen el mismo modelo y las nuevas puestas en servicio— no les llega un dossier que puede constar de trescientos documentos. No, no; les llega esos tres documentos y en base a esos, y solo a esos, es sobre los que se debe pronunciar. Señoría, la autorización de la puesta en servicio no es una cuestión arbitraria, es un acto administrativo reglado de acuerdo con unas normas muy claras. Por tanto, solo en el caso de que hubiera habido dudas razonables sobre la veracidad de la documentación que ADIF estaba suministrando se podrían haber pedido aclaraciones, pero no era el caso, no había dudas razonables. ADIF manifestó con total claridad el cumplimiento de la normativa vigente y creo que la actuación de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias no solo fue correcta, sino que no podía ser otra.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero murieron ochenta y una personas. Convendrá conmigo en que algo falló.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Algo falló, ciertamente. Ya lo he comentado antes; hay una multiplicidad de causas en un accidente y circunstancias que pudieran haberlo atenuado, y para eso se hacen los informes de investigación de accidentes ferroviarios.

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

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

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, señor Garulet. Adelante.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente. Buenos días, señor Juárez.

Hay una pregunta que me ha surgido tras su primera respuesta al compañero Martínez Oblanca. Ha dicho que usted era director general de Infraestructuras Ferroviarias hasta 2011, entiendo, porque ha dicho dos años antes. ¿Usted cesó de ser director general en 2011?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que cesé el día 1 de enero de 2012, o el 29 de diciembre. No lo recuerdo, pero a final de año.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 7

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Y el motivo?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Hubo un cambio de Gobierno, con un ministro y un secretario de Estado nuevos y decidieron, como es su obligación, poner a personal de su confianza porque no me consideraban una persona adecuada, lo cual es absolutamente normal y legítimo.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya. Yo creo que hay ciertos puestos de trabajo, con ciertas responsabilidades en ciertas empresas que el que dependa de estar al albur de una decisión política, personalmente, a mí me extraña. Señor Juárez, hemos estado escuchando a muchos comparecientes durante toda esta Comisión hablando de su compartimento, de su trabajo. Les preguntábamos: ¿Usted estaba al tanto de lo que decían o de lo que se trabajaba en el compartimento anterior y posterior? Decían: No, no, nosotros no; trabajábamos en lo nuestro y sobre lo nuestro es sobre lo que tenemos la responsabilidad, y de lo demás podemos tener alguna idea, pero nosotros nos ceñimos a esto.

Estoy cambiando un poco las preguntas por lo que me acaba de trasladar usted. Este es el modelo de queso suizo, el James Reason (**muestra un papel con dibujos de colores como lonchas de queso con agujeros**), que fue presentado por uno de los comparecientes. Cada uno tenía fallos, pero solo se veían los fallos de su departamento; no había nadie que mirara el continuo de todos los fallos; fallos que provocaban que hubiera otros fallos en otra etapa del proyecto. Estos agujeros fueron los que dieron lugar a eso que usted ha dicho antes de que la unión de muchísimos condicionantes da lugar a un accidente. Esa compareciente nos dijo: Si se hubiese trabajado en un modelo general, estructurado, global, muchos de estos fallos individualizados se hubieran podido evitar. Y luego usted acaba de decir que la autorización de puesta en servicio es un acto administrativo que está reglado, pero que usted solo habla de lo que le tocaba a usted, sus tres o cuatro documentos. ¿Cree usted, y se lo digo desde el punto de vista profesional, que un puesto de la importancia que tiene ser director general de Infraestructuras Ferroviarias, que tiene que tener control de toda la supervisión de la seguridad de todos los elementos del sector ferroviario a nivel nacional, puede dejarse al albur de una decisión política? Porque entiendo que habrá un *job description* del puesto, que requerirá unos méritos, que habrá que tener una experiencia y una titulación para hacer eso. ¿O no lo hay? ¿O está en función de la fidelidad o de la confianza, como usted ha dicho? Explíquemelo un poco porque en función de su respuesta voy a entender muchas de las respuestas que se han dado en los últimos dos meses.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo tampoco soy experto en Función pública, no soy funcionario de carrera, por tanto es una materia en la que no puedo estar muy autorizado para contestar, pero, por la experiencia que tengo dentro de la empresa pública y también en la anterior, una empresa privada, ciertamente no puedo estar más de acuerdo con usted. Quiero decir que en los puestos de responsabilidad sería deseable que hubiera una continuidad mayor, con independencia de los cambios de Gobierno, pero es evidente, como he dicho antes, que un responsable nuevo tiene el derecho legítimo de elegir a sus equipos de confianza. Quizá me meto donde no me llaman pero ¿hasta dónde llega el nivel profesional y hasta dónde llega el nivel político? Quizá la dirección general es aquel punto de unión que no se sabe qué debe ser, porque es evidente —nadie lo discute— que un secretario general, un secretario de Estado o un ministro tengan que ser de libre designación, por supuesto, y nadie discute que un nivel 28, un jefe de área de un ministerio, tenga que ser funcionario de carrera; ahora, hay unos niveles intermedios que, por supuesto, son opinables. Desde mi punto de vista, la estabilidad en las direcciones generales de la Administración pública sería un factor interesante, pero de ahí a encontrar una correlación directa con el accidente...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, no estoy hablando de eso. Señor Juárez, los puestos inmediatamente por debajo de su responsabilidad, ¿los eligió en función del mérito o en función de la confianza?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): En función del mérito fundamentalmente.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Pero porque estaba reglado o fue una decisión suya en función de su experiencia previa en la empresa privada y en la empresa pública?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 8

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo solamente tuve que designar dos personas, que eran los subdirectores, que dependían de mí y en ese caso está mucho más reglado. El subdirector tiene que ser necesariamente un funcionario del grupo A.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Pero que puede saber o no saber. Puede ser funcionario del Grupo A y puede tener un montón de...

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Claro, pero no tendría sentido que yo hubiera buscado un funcionario del Grupo A en el Ministerio de Sanidad.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, no tiene sentido, pero puede darse el caso.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): El elenco que yo tenía no era muy amplio, pero tenía que buscar entre gente que tuviera experiencia ferroviaria.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Lo que yo vengo a decir es que yo creo que aquí, en este tipo de empresa, no se debe dar el caso. Si usted viene de la empresa privada, usted sabe que ahí nunca pasaría eso, no se da un puesto en función de la confianza, sino en función de un mérito. Se lo digo porque yo he trabajado y sé lo que hay y hay una competencia.

En fin, vuelvo al tema, pero ahora me doy cuenta de por qué muchos dicen: voy a hablar de mi tema y de lo demás no tengo por qué hablar. ¿Por qué? Porque siguen trabajando en ADIF, siguen trabajando en Renfe y a lo mejor en un futuro, si dicen alguna cosa diferente a la que tienen que decir, puede que no sean de las personas de confianza a la hora de acceder a un puesto desde el punto de vista político. Me asombra un poco, pero bueno.

Usted ha dicho que está reglada —la puesta en funcionamiento—, pero ¿por qué nadie de ADIF —usted trabaja ahora en ADIF, sigue trabajando en ADIF— fue consciente del riesgo de la curva de Angrois? ¿Cómo se difunde dentro de ADIF la información de accidentes ferroviarios en la red y en otras redes? Usted era el responsable de la seguridad, con lo cual entiendo que estudiarían —otros compañeros han dicho que sí hacían eso— los accidentes previos y sobre eso sacaban sus anotaciones o sus posibles enseñanzas para que no volvieran a ocurrir. En cambio, en Angrois, en la curva, se unieron todos los elementos posibles habidos y por haber para que ocurriera el accidente. ¿Es que nadie en ADIF, y usted como responsable de la seguridad, se dio cuenta de la peligrosidad de esa curva o, si se dio cuenta, por qué nadie de ADIF levantó la mano para decir: ojo, aquí hay un problema? O si hubiera o hubiese levantado la mano, ¿por qué nadie de ADIF en los cuerpos directivos tomó la decisión adecuada para que esa peligrosidad en esa curva se pudiera solventar? ¿Por qué hubo la colisión de problemas que dio lugar a esto? Es una pregunta que le hago y creo que usted puede responder libremente porque no le afectaría ya que esta es una pregunta a su persona, no al puesto que usted ostentaba ni al que ostenta ahora.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exactamente, pero voy a empezar a contestarle por la parte que tocaba como responsabilidad de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, que es la de recoger las indicaciones recibidas por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, comunicarlas a los distintos agentes implicados —administradores y empresas ferroviarias— y después verificar su cumplimiento. Esa sí era una competencia y, aunque no he visto los documentos, la implementación de la protección entre las estaciones con cambios significativos de velocidad es prueba de que eso se ha producido así.

Y usted, con carácter general, me pregunta por qué en esa curva nadie se dio cuenta del peligro. Es una curva que ciertamente ahora mismo conocemos que está metida dentro de los cambios significativos de velocidad, pero no se puede calificar como la curva peligrosa que había en la red ferroviaria española. Esto no es así. Cambios significativos de velocidad, una vez que se han identificado por indicación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, se han localizado casi cuatrocientos en toda la red española. Y le digo más, al menos diecisiete de ellos con un porcentaje de reducción superior al de la curva de Angrois. Por tanto, la curva de Angrois no era un punto singular de la red española. Ciertamente forma parte de aquellos que tienen un cambio significativo de velocidad importante, pero ni mucho menos era el peor. Tengo una lista, si usted lo desea, que puedo poner a disposición de la Comisión y en ella están ordenados los cambios significativos de velocidad en función del porcentaje de reducción, que en la curva de Angrois era importante, era un 60 %, pero ya le digo que había dieciséis cambios con porcentajes de reducción mayores.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 9

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Y por qué si había un 60 % de reducción no estaba señalizada, no estaba con gestión? Es decir, lo que me viene a decir usted es que hay cuatrocientas en España. Pues habrá que ver la forma de diseño, a lo mejor es por la orografía, de acuerdo. Y que esas diecisiete tienen mayor calificación, pues muy bien, espero que se hayan dado las oportunas indicaciones para que ese cambio significativo de velocidad se pueda realizar de una forma coherente, sin víctimas, pero ¿por qué no se hizo en Angrois?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Ciertamente, la pregunta es francamente difícil de responder. Tenga en cuenta que muchas...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, si no me responde nadie, pero yo le pregunto por si acaso algún día cae una breva.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Nadie se la va a poder responder porque realmente esas curvas que yo le menciono y algunas que eran incluso peores llevaban décadas en servicio. Algunas proceden de la red del siglo XIX, han pasado generaciones y generaciones de ferroviarios, ¿y nadie ha advertido del peligro de la velocidad? Realmente no es así. Realmente el sistema ferroviario ha ido evolucionando y también los sistemas de señalización; el primero que tuvimos de ayuda a la conducción, el ASFA, que data de los años setenta, iba a incidir en los elementos más peligrosos de la conducción ferroviaria, que no era que el maquinista desatendiera la velocidad, ese no era el elemento crucial, el elemento crucial era que pudiera desatender una señal que tuviera un determinado aspecto, por eso se desarrolló el sistema ASFA —Anuncio de Señales y Frenado Automático— porque esa es la dificultad. La dificultad de un tren es la distancia de frenado, esa es la dificultad fundamental y hacia donde se ha encaminado la evolución ferroviaria desde entonces. Es cierto que el accidente de Angrois ha puesto de manifiesto que habría que haber prestado mayor atención a la velocidad, pero ciertamente durante generaciones en la historia ferroviaria ese tema se ha considerado que estaba suficientemente cubierto con los aspectos normativos.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por último, ¿usted piensa que solo mirar cada uno la responsabilidad que tiene y no ver de una forma global toda la problemática y todos los posibles errores es algo que se le puede achacar a un director de seguridad o al conductor del tren, o piensa que aquí tiene que haber algún tipo de responsabilidad de alguien que coordinaba, organizaba y gestionaba la estructura de toda una empresa, que es la que al final tiene que coordinar y establecer que todos sus elementos, todo su personal, trabaje de una forma común, orientada y eficiente? ¿O simplemente esto es por una llamada de teléfono a un conductor de un tren?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Es que me está haciendo una pregunta que... Como digo, las responsabilidades judiciales le corresponden a un juez y yo no voy a opinar...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, no, si quiere no me la responda, pero yo sé por qué digo esto.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): ... y las responsabilidades políticas entiendo que son las que tienen ustedes que dirimir en esta Comisión, y no creo que deba dar mi opinión sobre las conclusiones que saque luego la Comisión. Entonces, no puedo hacer una valoración sobre lo que usted me pide.

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

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Gracias a usted.

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

A continuación, por el Grupo En Marea, tiene la palabra su portavoz, la señora Fernández.

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

Buenos días, señor Juárez. Esta semana conocíamos el auto del juez, donde se señala lo que veníamos denunciando por parte de En Marea: que la responsabilidad no era exclusiva del maquinista. Y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 10

no es que desde En Marea fuéramos unos visionarios, es que había decenas de datos objetivos que señalaban que tanto el cambio del proyecto como la desconexión del sistema de seguridad supusieron dos recortes muy graves para la seguridad, y que son precisamente los que tienen que ver con las causas raíz del accidente. Como digo, no es que desde En Marea seamos visionarios, son las evidencias. Sin embargo, hay quien trató de borrar esas evidencias durante cinco años señalando que el maquinista era el único culpable. En ese sentido, tuvo un papel muy importante el informe de la CIAF, donde participaron la propia ADIF y Renfe. En ese informe se cargaba toda la responsabilidad en el maquinista y fue el informe en el que se ampararon todos los responsables, todas las personas que pudieron tener responsabilidad en el accidente, que se agarraron sistemáticamente a ese informe donde se señalaba que el único culpable o responsable era el maquinista. Por eso, le pregunto, ¿cree usted, después del auto del juez, que toda la responsabilidad es del maquinista?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que antes he respondido parcialmente a esta pregunta, pero voy a precisar más. En primer lugar, sobre las consideraciones que hace usted sobre que el informe de la CIAF indica que el responsable es el maquinista, en fin, mal informe sería si hubiera buscado responsables, porque dice expresamente en su cometido que su función no es buscar responsables, sino buscar causas técnicas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La única responsabilidad que sale en el informe es el error humano del maquinista. Está en el documento.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Si lo dice en esos términos, desde mi punto de vista se estaría excediendo en su función. No recuerdo los términos que utiliza. Se buscan las causas, por lo que yo he leído determina que la causa fue el exceso de velocidad, una causa obvia y evidente, y determina como causa coadyuvante —creo que es el término que utiliza— la llamada telefónica. Ciertamente, otros factores que pudieran haber influido, que pudieran haber evitado el accidente no los señala; desde mi punto de vista, no los señala porque no encuentra un nexo causal directo. Otra cosa es que, por supuesto, de haberse producido las cosas de otra manera el accidente se hubiera producido; pero es difícil la diferencia entre el nexo causal y las circunstancias subyacentes que pudieran haberlo evitado. Por tanto, yo creo que el informe de la CIAF no señala responsables, señala causas, y ahí se puede inferir esa responsabilidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se lo voy a preguntar de otra forma. ¿Por qué piensa que la única causa es el error del maquinista? Porque todas las recomendaciones no aparecen en las causas, pero precisamente todas las recomendaciones son los mecanismos que evitarían al accidente. ¿Usted no cree que en lugar de estar en las recomendaciones deberían estar precisamente en las causas raíz, por ejemplo, en la falta de señalización, la desconexión del sistema de seguridad, etcétera? Todo eso no se coloca como causa, se coloca como recomendaciones. Y precisamente después de que se implementaran esas recomendaciones la curva es más segura. ¿Usted me está diciendo que le parece correcto ese informe de la CIAF, y más cuando conocemos el auto del juez donde señala que hubo problemas en ADIF? ¿Usted cree que el maquinista era el único responsable?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo no quiero valorar si el informe era correcto o no era correcto. Yo le he dicho anteriormente, y se lo vuelvo a reiterar, que las recomendaciones que emite se han cumplido y han sido muy útiles para el sistema ferroviario. Y usted me dice que no hay un nexo de unión entre el análisis previo y las conclusiones que se extraen, y después las recomendaciones. Francamente, yo respeto su análisis pero no quiero hacer esas conclusiones porque no lo conozco con suficiente profundidad. Lo he leído, pero no lo conozco con suficiente profundidad y creo que sería arriesgado por mi parte hacer esa crítica. No la niego, pero no puedo corroborarla tampoco.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, ¿usted no estaría de acuerdo en que se debería abrir otra investigación por parte de la CIAF, independiente? Porque usted ha dicho que la CIAF era independiente, pero en ese informe participaron responsables de ADIF, Renfe, Ineco, y eso está prohibido por ley, no fue independiente. Y no lo digo yo, lo dice la Unión Europea, la Agencia Ferroviaria Europea. ¿Cree usted que se debería volver a...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 11

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Conozco también las recomendaciones de la ERA recomendando que se reabra el expediente, y yo creo que esto se enmarca en un conflicto de competencias, no sé si se le puede llamar así, quizá estoy elevando el término, pero efectivamente hay una discrepancia entre dos organismos de carácter técnico, un español y otro europeo; creo que se han cruzado diversos informes entre uno y otro y, francamente, se me escapa de verdad si es la ERA quien debe o no debe, y tampoco conozco si la ERA tiene la competencia de obligarle. No sé la relación jerárquica que existe entre esos dos entes. Por tanto, mi opinión personal es que todo lo que sea investigar —como he dicho al principio— para intentar esclarecer las causas del accidente siempre sería positivo, pero más allá de eso...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se debe volver a investigar por parte de la CIAF, ¿sí o no?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo no me puedo pronunciar categóricamente sobre eso, entiéndalo, señoría. Yo creo que, aunque hace mucho tiempo que fui cesado, incluso como exdirector general de Infraestructuras, me cuesta dar indicaciones a un organismo que tiene la obligación de ser independiente. Entonces, yo me abstendré de hacer una consideración expresa, como usted me está pidiendo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: O sea, que a usted no le parece nada extraño que lo que descubre un juez, que hubo errores dentro de ADIF, la CIAF lo obvie; que la CIAF lo obvie le parece normal. Muy bien.

También quiero preguntarle si ustedes creen que Andrés Cortabitarte, un cargo de libre designación, después del auto del juez no debería ser cesado en su cargo.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Hombre, hablar de cargos de libre designación en ADIF son unos términos muy generosos. En ADIF toda la estructura de dirección, formada por más de mil personas, es de libre designación. Pero es que son de libre designación personas con casi ninguna responsabilidad. El ascenso en la estructura de dirección de ADIF no se produce por méritos, sino que se produce por designación de la presidencia, que tienen las competencias para ello. ¿Que puede ser cesado? Pues, obviamente, puede ser cesado, pero creo que en este momento, hasta donde yo sé, está dedicado a responsabilidades que no afectan a los cometidos anteriores; no sé exactamente qué puesto tiene pero no es uno de los altos cargos de ADIF, no lo es.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La sensación que ustedes dan es que no quieren depurar ninguna responsabilidad. Primero todo era esperar a que el juez emitiese un auto y ahora que lo conocemos lo único que tiene que decir usted es que tiene poca responsabilidad. ¿Ustedes se dan cuenta de qué mensaje están trasladando tanto a las víctimas como al conjunto de la sociedad, a la que impactó enormemente este accidente? La sensación que ustedes dan es que están amparando a todos los responsables. ¿Usted cree de verdad que se puede mantener a esa persona en un cargo público, con responsabilidad pública, en el sistema ferroviario?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Mire, ya sé que no le va a gustar mi respuesta, señoría, pero voy a ser incluso más firme. El señor Cortabitarte está imputado por un delito en fase de instrucción. Ahora ha pasado a juicio oral y el juez, después de dirimir los recursos, determinará las responsabilidades. Yo no me sumaré de ninguna manera a aquellas personas que quieran condenar a una persona antes de que el juez dicte sentencia, no me sumaré de ninguna manera, y hasta que el juez dicte sentencia yo respetaré la presunción de inocencia del señor Cortabitarte y de cualquier imputado que haya en cualquier proceso judicial español.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted se suma a eso y a no pedir que se reabra la investigación. Se suma a no depurar responsabilidades y a que no se investigue nuevamente para ver si realmente esa persona tenía responsabilidades o no.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Esa parte no la he dicho yo, señoría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, sí, usted ha dicho que no habría que reabrir la comisión de investigación.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 12

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Si quiere matizo mis palabras; si usted me lo permite, puedo matizarlas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, ¿se debería reabrir la comisión de investigación?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo he dicho desde el primer momento que todas las investigaciones tendientes a evitar que este trágico accidente o algo similar pueda volver a producirse por supuesto me parecerán bien y participaré en todo cuanto se me pida. Respecto a si concretamente la investigación de la CIAF debe ser reabierta de nuevo por la CIAF o si debe ser otro organismo, como la ERA, quien lo realice, o si me pregunta respecto a iniciativas de otro carácter, como esta misma que se está llevando a cabo aquí, en el Parlamento, yo creo que siempre serán bienvenidas. Ahora bien, sobre si la fórmula es reabrir la investigación de la CIAF sobre el accidente, no lo sé, no me pronuncio sobre eso, pero tenga por seguro que yo siempre estaré a favor de todo lo que sea investigar las causas del accidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La imputación del señor Cortabitarte, es decir, del director de Seguridad de ADIF, evidencia que en ADIF las cosas se hicieron mal, y precisamente aquí entran ustedes, porque según la normativa y la Agencia Ferroviaria Europea entre las funciones de la Dirección General de Ferrocarriles estaba llevar a cabo los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por parte de ADIF y Renfe de las normas de seguridad en relación con sus actividades, material rodante y personal ferroviario. Digamos que ustedes eran la última barrera de seguridad en el caso de que algo fallase en el transcurso de la puesta en funcionamiento de la línea. El juez ya ha dicho que en ADIF las cosas no se hicieron bien. ¿Por qué ustedes, que eran esa última barrera de control, no se dieron cuenta de que en ADIF se habían hecho mal las cosas?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Hay una versión del juez de que se hicieron mal las cosas en ADIF, y hay otras que dicen lo contrario. Desde un punto de vista técnico, como usted sabe, en la investigación judicial hay peritos que dicen una cosa y peritos que dicen la contraria, no es un tema fácil. Lo que yo sí le puedo decir es que en la fase en que la dirección general tenía encomendado verificar el cumplimiento de seguridad de la línea que se puso en servicio, esta no tenía la capacidad de verificar toda la documentación. Ahora efectivamente se está discutiendo si la documentación era más o menos incompleta; el artículo 16 habla expresamente de verificación de la documentación presentada.

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

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): ¿La normativa Cenelec?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Hay que cumplirla?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): En el informe de cumplimiento de la normativa que ADIF envió figura la normativa Cenelec.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, había que entregar el dossier de seguridad completo, con el informe del evaluador independiente.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No, no había que entregarlo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Eso es lo que dice la normativa Cenelec, que no es normativa interna de ADIF, que es lo que está diciendo aquí. La normativa europea exigía la entrega del dossier completo, con el informe del evaluador independiente. Exceptuando los cargos que tuvieron responsabilidad, todos los técnicos independientes han señalado aquí que había que entregar toda la documentación. Sin ir más lejos, en la última sesión la señora Marta Carvajal dijo claramente que había que entregar todo, los informes del evaluador independiente para todos los enclavamientos, y eso está en la normativa Cenelec. ¿Creen ustedes que había que cumplir la normativa o no? ¿Velaban ustedes por que se cumpliera la normativa o no? Es tan fácil como eso.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 13

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo le digo dos cosas perfectamente compatibles. La primera, que la normativa Cenelec había que cumplirla, y la segunda, que no tenía que ser enviada a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Lo que nosotros teníamos que exigir —y así lo hicimos— era que ADIF certificara el cumplimiento de la normativa Cenelec. Yo no sé si se cumplió bien, mal o regular; no lo sé, pero no por un capricho...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, usted está reconociendo que faltaba el informe del evaluador independiente conforme a la normativa, pero está cargando la responsabilidad en ADIF.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo no sé si faltaba el informe del evaluador independiente.

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

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): En el auto de ayer me ha parecido leer lo contrario, pero bueno.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No está y eso está dicho por varios peritos. Ineco dijo abiertamente que no se les encargó informe de evaluador independiente, no está el informe del evaluador independiente relativo al tramo de la curva de Santiago, y ADIF no entregó conforme a normativa. Usted está cargando la responsabilidad en ADIF, pero ustedes son la última barrera de control. Ustedes, para autorizar la puesta en servicio, tenían que haber comprobado que estaba toda la documentación.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No, señoría, y le voy a leer dónde se dice esto expresamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, ¿podría ir acumulando las preguntas que le queden?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, y actualmente la Agencia de Seguridad Ferroviaria funciona exactamente igual —se lo digo porque si quieren cambiar la legislación, seguramente ustedes, como diputados, tendrán la oportunidad de hacerlo—, en su recomendación 109 de la Comisión, de 5 de diciembre de 2014, establece para aclarar estos términos que efectivamente están en duda y que su señoría me está manifestando: Solo cuando se hayan elaborado las declaraciones y documentos citados puede el solicitante pedir formalmente a la autoridad nacional de seguridad responsable... Bueno, esto no es importante, dice que no podemos conceder la autorización sin recibir la documentación. Perfecto. Pero en el punto 62 aclara: Las autoridades nacionales de seguridad —entonces la dirección general y actualmente la Agencia de Seguridad Ferroviaria— no deben efectuar ni una verificación sistemática en profundidad de la labor realizada por el solicitante, el organismo notificado, el organismo designado y el organismo evaluador del riesgo, ni una validación sistemática de sus resultados. Y añade en el punto 83 que las autoridades nacionales de seguridad deben negarse a asumir la responsabilidad del cumplimiento de los requisitos esenciales de seguridad.

Es decir, estamos actuando conforme dicta en derecho la Unión Europea en el caso de las directivas traspuestas a la legislación española. En este sentido, usted dice que nosotros teníamos que haber exigido a ADIF que nos presentara el informe de evaluación independiente y yo le digo que no, pero no porque no quiera, sino porque la ley no me autoriza a hacerlo. Es así de simple. Le insisto, la autorización es un acto reglado. Tenemos que pedir esos documentos y no otros. Es como si a usted un guardia municipal le pide el carné de conducir, usted se lo entrega y entonces le dice: Ahora enséñeme el examen. No, hombre, no; usted no tiene derecho a pedirme eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, como persona que tenía la máxima responsabilidad en la Dirección General de Ferrocarriles, ¿se responsabiliza aquí usted de que la puesta en servicio sin la entrega del informe del evaluador independiente se hizo conforme a normativa? ¿Se responsabiliza usted de esa autorización?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exacto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sí?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 14

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Naturalmente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabo acumulando las preguntas. Usted decía antes que si el sistema de seguridad ERTMS...

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Si me permite, me gustaría matizar lo anterior, porque no sé si se han podido interpretar mal mis palabras.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No. Creo que ha dicho que se responsabiliza usted, ¿no?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo me responsabilizo de los documentos que llegaron a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, y si me permite le haré otra matización en medio minuto. No sé si es importante, pero le quiero decir que yo en esa época no estaba de servicio. De hecho, la autorización no la firmo yo; la firma un subdirector en mi nombre.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, pero usted está muy convencido de que se hizo bien.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Absolutamente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por eso le pregunto si se responsabiliza.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Lo que le quiero decir es que yo tengo confianza plena en que los funcionarios hicieron bien su trabajo y verificaron la documentación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, había que verificar que estaba toda la documentación, incluido el informe del evaluador independiente.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No, señoría, tenían que verificar que existía el informe de adecuación a la normativa de ADIF, que lo tengo aquí y se lo puedo mostrar. Es un documento...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero, el informe del evaluador independiente no estaba. ¿Usted se hace cargo hoy, sabiendo además que faltaba el informe del evaluador independiente, de la autorización de la puesta en servicio?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo no sé si faltaba; yo no he dicho eso. Yo no sé si faltaba el informe del evaluador independiente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se lo estoy diciendo. Ya está dicho: no está el informe del evaluador independiente. ¿Se responsabiliza usted, sabiendo que esas son las condiciones en que se entrega la documentación, de esa firma, de esa autorización de la puesta en servicio?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que no puedo aclarárselo más, pero le voy a indicar, porque lo tengo aquí —me lo he traído porque sospechaba que me iban a preguntar sobre esto—, lo que dice el informe de adecuación a la normativa técnica de los enclavamientos, sistema de protección ASFA y control de tráfico centralizado. Este documento seguro que lo tiene usted, porque obra en poder de la Comisión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted me está contestando sobre otra cosa. Yo le estoy hablando de la Cenelec y del cumplimiento del dossier de seguridad.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No, no. Yo le puedo leer Cenelec ahora mismo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabo con la última pregunta, si me deja.

El señor **PRESIDENTE**: Ha terminado ya, señoría.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 15

El señor **PRESIDENTE**: Ha hecho tres después de la última.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Aquí viene el informe de la Cenelec. Discúlpeme, yo antes no he utilizado mis cinco minutos, pero creo que ahora me debe usted permitir terminar esta respuesta.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha dicho antes que cuando se desconecta el sistema de seguridad ERTMS implica que desaparece una señal más, un aviso al maquinista que podría haberlo ubicado. Si el sistema de seguridad ERTMS hubiera estado implementado hasta Santiago, conectado y funcionando, y no se hubiese modificado el proyecto original, en caso de un error humano, ¿el tren habría pasado a más de 80 kilómetros por hora por la curva?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): ¿Quiere decir si hubiera estado instalado en la infraestructura y si además hubiera estado operativo en el tren?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, como estaba proyectado al principio.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Es una de las tantas circunstancias que he citado al principio, que sin ser causa del accidente, lo podría haber evitado ciertamente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una pregunta sencilla: ¿Habría pasado a más de 80 kilómetros por hora por la curva?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Yo creo que no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por tanto, si no se hubiera modificado el proyecto, aunque hubiera un error humano, no se habría producido el accidente.

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señora Fernández...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya concluyo. Es esto, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Está superando todos los récords de tiempo habidos y por haber de esta Comisión y, por tanto...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si me deja solo este segundo, de verdad ya acabo.

Por tanto, si no se hubiese modificado el proyecto, aunque hubiera un error humano, no se habría producido el accidente, ¿verdad?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): ¿Si no se hubiese modificado el proyecto? ¿Si el proyecto se hubiese construido de otra manera?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, me refiero al proyecto original con el ERTMS hasta Santiago. ¿No se habría producido el accidente?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Si el ERTMS hubiera estado instalado hasta el enclave de Santiago y además hubiera estado en servicio en el tren, que, como usted sabe, hubiera ejercido una supervisión continuada de la velocidad en la curva, como son las prestaciones del sistema de ERTMS, salvo que hubiera fallado por otras causas, que no parece probable...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues lo raro de eso es que ustedes no reflexionen sobre esto.

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

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Señor presidente, yo me he quedado sin terminar la anterior contestación. No sé si usted me permite...

El señor **PRESIDENTE**: Sí; de hecho, debe terminar usted.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 16

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Es la contestación anterior, en lo que se refería al informe de adecuación. El informe de adecuación —lo tengo aquí y seguramente obra también en su poder— especifica las normas que ha cumplido ADIF. Me he molestado en contarlas y son 308. Una de ellas en el apartado 1.1.3.2, dice: Normas europeas Cenelec; y cita seis normas: la EN50129, la EN50128, aquella a la que hace usted referencia, que es la EN50126-1... Naturalmente que ADIF manifiesta que cumple esto. ¿Qué pretende usted? ¿Que cojamos trescientas normas, le pidamos a ADIF certificación documental del cumplimiento y hagamos una reevaluación de si se ha hecho bien? La filosofía de la seguridad de la Unión Europea no es esa. La seguridad descansa en que la autoridad ferroviaria verifique el cumplimiento de los sistemas de seguridad propios de ADIF, pero no que los sustituya. Esa es la filosofía. Es más, el plazo que da la propia Ley del Reglamento del Sector Ferroviario para hacer esta tarea es un mes. ¿Usted se cree que la ley, algún legislador, le hubiera dado un mes de plazo a un organismo para revisar el contenido de trescientos documentos? Estaría loco. Es obvio que la filosofía es esa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si ustedes hubieran revisado la información algo más de una hora, seguro que se habrían dado cuenta.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Fernández.  
Tiene la palabra por el Grupo Socialista, el señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Ya estamos en la recta final de las comparencias de la Comisión de investigación de Angrois y voy a reconocer que mi inocencia parlamentaria nacional me llevó a creer en algún momento que el objetivo de la Comisión de investigación, después de las comparencias que habíamos solicitado, era que cada uno sacáramos nuestras conclusiones de qué había ocurrido. Creo sinceramente, después de ver esta Comisión, que las comisiones de investigación no sirven para eso. La gente tiene otra percepción radicalmente equivocada. Si al iniciar la Comisión de investigación en la primera sesión cada uno de los portavoces hubiera expuesto cuáles son las conclusiones y las hubiéramos visto al final, estoy seguro de que nada habría cambiado a lo largo de todas las comparencias que se han desarrollado y de todo el trabajo de la Comisión. Por eso, creo que pervertimos muchas veces para qué sirven estas comisiones de investigación. Cada uno lo hace para intentar sacar el titular que quiere o, si no, plantear ante los medios de comunicación el titular que tenía previsto.

Superada ya mi inocencia de cómo tenían que funcionar las comisiones de investigación, primero quiero agradecer al compareciente que haya venido y las explicaciones que ha dado. A veces me da la sensación de que hay personas que han visto muchos programas de juicios, en los que está el fiscal, los abogados, y se acusan y juegan. Yo creo que aquí la labor tenía que ser otra, pero cada uno juega el papel que quiere jugar.

En esta Comisión se ha hablado mucho del cambio significativo de velocidad, un concepto que a partir de esta Comisión y del accidente de Angrois se empieza a poner de moda y se le da mucho más valor, pero cuando la línea se puso en servicio ese concepto no existía por lo que nosotros sabemos. El Cedex en el año 2012 identificó quinientos peligros reconocidos y nunca incluía el concepto de cambio significativo de velocidad. Tampoco la ERA, cuando hablaba de motivos que podían ser precursores de accidente, reconocía el concepto de cambio significativo de velocidad. Pero una vez que hemos pasado por esta Comisión, y después de este accidente, es cierto que se pone sobre la mesa un concepto que antes no era muy nombrado. A partir de ese accidente y sobre todo en esta Comisión se ha remarcado en muchas ocasiones que se detectaron trescientos puntos con cambios significativos de velocidad en la red española, y nos gustaría que el compareciente nos indicara si la curva de Angrois tenía características diferenciales respecto a otros de esos trescientos puntos que se identificaron como cambio significativo de velocidad.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Sí. Efectivamente, el concepto de cambio significativo de velocidad no existía en la normativa ferroviaria anterior y se introduce a raíz de las recomendaciones del informe de la CIAF producido después de este desgraciado accidente. Cuando se van a verificar los cambios significativos de velocidad, que después se introducen normativamente a través del Reglamento General de Circulación Ferroviaria, se comprueba que hay reducciones, cambios de velocidad con porcentajes de reducción de la velocidad que se consideran que



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 17

pueden tener algún riesgo de descarrilamiento y se identifican del orden de cuatrocientos puntos de estas características. Cierto es que cuanto mayor es el porcentaje de reducción de la velocidad mayor es el riesgo de descarrilo en caso de incumplimiento de la velocidad por parte del maquinista.

He recabado en ADIF una información sobre los cambios significativos de velocidad en la que están, en una hoja Excel, ordenados por su porcentaje de reducción. Voy a sacar el documento al que me he referido antes. Este es el documento con los cambios significativos de velocidad ordenados de mayor a menor. He hecho el ejercicio de extraerme los que tienen un porcentaje de reducción mayor, viendo en qué líneas están situados. El de Orense-Santiago ocupa el número diecisiete. Tenemos reducciones significativas iguales o peores en la línea Zaragoza-Huesca de alta velocidad, en la línea Madrid-Puertollano, Madrid-Sevilla a la altura de Puertollano, pero existen otros, como en la línea Madrid-Barcelona frontera, en el final, en el entorno de Figueras; en la línea Ciudad Real-Badajoz, Vilar Formoso-Medina del Campo; en la convencional Madrid-Barcelona-Estación de Francia. Hay muchos puntos. Todos estos están ahora protegidos por las balizas establecidas para los cambios significativos de velocidad, pero cuando se identificó este peligro que existía hacía décadas había cuatrocientos puntos. Este documento no sé si obra en poder de la Comisión, pero está a disposición de todos ustedes si lo desean porque el documento es público, es elaboración de datos que son públicos. Por tanto, no hay ningún inconveniente si desean que lo entregue y lo deje aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece bien a los miembros de la Comisión, los incorporaríamos. ¿Les parece bien a todos? (**Asentimiento**). Le quedamos muy agradecidos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Dice que hay cuatrocientos puntos identificados de cambios significativos de velocidad. No hay otra diferenciación de la curva de Angrois con respecto a eso. Hay un elemento común —que además aquí se ha señalado muchas veces que fue una de las causas del accidente— que es el cambio significativo de velocidad, que hay cuatrocientos. ¿No se detecta que haya ningún otro elemento diferenciativo de los otros puntos, de la curva de Angrois con respecto a los otros?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Desde el punto de vista de la infraestructura no se puede identificar ningún otro elemento diferenciador. Disponía de electrificación a 25000 voltios; en cuanto a los sistemas de señalización, efectivamente disponía de ASFA, que es un sistema perfectamente homologado, como casi todas las curvas que figuran en esa relación; disponía de ERTMS, como todos ustedes saben, hasta antes de la curva. Pero esto no constituye una anomalía. A veces se ha dicho en algunos medios de comunicación —o me ha parecido entender— que era una anomalía que el sistema ERTMS no llegara hasta la estación. Quiero decirle que esto es muy habitual en la red española y en todas las redes europeas. La primera línea paradigmática de España, de Madrid a Sevilla, que disponía del sistema LZB, que es equivalente al ERTMS en sus prestaciones, ha estado décadas entrando en Atocha sin el sistema LZB instalado. Muy recientemente, ha sido ya en el último decenio cuando se ha instalado, pero ha estado décadas; no conozco ahora ejemplos, pero hay muchos más. Es más, este asunto ha sido sometido a debate en las comisiones en las que participaban los funcionarios de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias pero no desde el punto de vista de la seguridad —que nunca se puso en duda—, sino desde el punto de vista de la interoperabilidad, lo que se ha llamado la última milla, porque si ciertamente establecemos un sistema que no sea interoperable para entrar en las estaciones, *de facto* estamos estableciendo la falta de interoperabilidad en toda la línea. De nada nos sirve una línea entera interoperable si el último kilómetro hasta la estación no lo es. Por tanto, esta situación desde el punto de vista de la seguridad no ha planteado dudas históricamente ni en España ni en Europa. Desgraciadamente, en seguridad a veces los accidentes son los que llevan a cambiar una filosofía imperante, pero ya le digo que no era una filosofía que solo existía en España sino que era común en toda Europa.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Hay un peligro que tiene la Comisión de investigación y es que puede dar la sensación en algunos momentos de que el sistema ferroviario español es menos seguro que otros. Yo no lo creo, pero después de todas las comparencias, después de las intervenciones de los portavoces, a veces puede dar esa sensación.

He escuchado en la intervención que acaba de hacer que tanto los cambios significativos de velocidad como los sistemas de seguridad que existen en el sistema ferroviario español es muy parejo a lo que existe en el resto de Europa. ¿Es cierto que en el resto de Europa también hay, igual que en España, cambios significativos de velocidad y el sistema de seguridad es parejo a lo que pueda haber en España?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 18

Lo que tenemos que intentar evitar es que no dé la sensación de que en España hay un sistema ferroviario más inseguro que en el resto de Europa porque estemos poniendo el acento en determinadas cosas cuando además puede ser la norma que se está dando en Europa. Aunque es cierto que estas cosas sirven para mejorar lo que pueda ser mejorable, que siempre hay algo mejorable.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Tengo que manifestar que el sistema ferroviario español es absolutamente seguro si no nadie lo utilizaríamos. Yo monto habitualmente en tren y voy con mi familia en tren porque tengo una confianza absolutamente plena en el sistema ferroviario. El sistema ASFA, que existe en el 90 % de la red, es un sistema seguro; otra cosa es hablar de la fiabilidad, pero desde el punto de vista de la seguridad el sistema ASFA es absolutamente seguro. ¿De acuerdo? Yo quiero recordarle que de los 15 500 kilómetros que tenemos de red, en menos de 2 000 está instalado el sistema ERTMS. Es decir, tenemos 13 000 kilómetros en los que estamos circulando con ASFA. Quiero recordarle que en la red española, de los aproximadamente 15 500 kilómetros que tenemos de red está instalado el sistema ERTMS en menos de 2 000. Es decir, tenemos 13 000 kilómetros en los que estamos circulando por ASFA y esos 13 000 kilómetros —entre ellos prácticamente todas las cercanías de acceso a las ciudades— son sistemas seguros. Le puedo garantizar que los ciudadanos pueden seguir montando todos los días en ferrocarril con esos sistemas porque son seguros. Es más, están los datos de la cifra de seguridad. Es verdad que las cifras frías, cuando sucede un accidente, parece hasta obsceno mencionarlas, pero creo que los análisis científicos deben ejecutarse desde el punto de vista de las cifras, y las cifras de accidentalidad y de mortalidad del sistema ferroviario español son buenas en el conjunto de Europa. Han descendido mucho en los últimos años y son cifras buenas y razonables. Por tanto, reitero lo que he dicho al empezar: el sistema ferroviario español es un sistema seguro.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Hay otro elemento que se ha puesto sobre la mesa en esta Comisión muchas veces en relación con su influencia en el accidente, me refiero al cambio del ancho de la vía. ¿Qué influencia tiene el ancho de la vía en la seguridad de la línea? Porque hay comparecientes que nos han dicho claramente que el ancho no influye en la velocidad ni en la seguridad y queríamos saber su opinión, ya que en esta Comisión se ha remarcado en muchas ocasiones la influencia que pudo tener que estuviera con ancho ibérico y no con ancho internacional.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): El ancho de vía es absolutamente independiente de la seguridad, como de la velocidad. Sobre una determinada infraestructura de un ancho se puede establecer un sistema de seguridad u otro y tiene usted ejemplos en la geografía española. Actualmente, en ancho UIC tenemos la línea de León, que aún no es de alta velocidad porque tiene instalado sistema ASFA y no está el ERTMS operativo, pero es una línea que está construida en ancho UIC, y tiene usted el caso contrario —que es precisamente el que nos trae, el de Santiago— que es una línea de ancho ibérico donde tiene instalado ASFA y ERTMS, además ERTMS nivel 1 y nivel 2. Por tanto, absolutamente ninguna relación entre el ancho de vía y la seguridad, absolutamente ninguna.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Estamos intentando poner sobre la mesa los elementos que se han puesto en la Comisión y se han remarcado en más ocasiones como los motivos del accidente. Uno, como he dicho, tenía que ver con el ancho de vía, y usted nos aclara que si va con ancho ibérico o con ancho internacional no tiene que ver con la seguridad de la vía. Hemos hablado de los cambios significativos de velocidad y hemos visto que es algo común no solo en la red española sino también en la red europea e incluso en los sistemas de seguridad. Y hay otro elemento que se ha puesto sobre la mesa en muchas ocasiones, que es el de los plazos. Se ha dicho que se adelantaron los plazos por unas elecciones, que se intentó que se inaugurara antes para cumplir con una fecha electoral y no con las fechas de tramitación que son normales en proyectos de este tipo. Nos gustaría saber si hubo alguna modificación en cuanto a los plazos acelerándolos, si recibió alguna presión para que los documentos estuvieran antes. Nos gustaría que nos hiciera esa aclaración porque son los elementos que se han puesto sobre la mesa en esta Comisión como algunos de los motivos que llevaron al accidente.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que he contestado esa pregunta parcialmente antes pero me voy a reiterar y voy a referir lo que le indiqué. La fecha era final de 2011, cuando ocupé mi puesto en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 19

no conocí otra fecha, estaba fijada previamente. Llegamos allí, la conocimos, no hubo ningún cambio, en ningún momento se habló de adelantar la fecha. Ya le digo que además se había suscrito un pacto, el Pacto del Obradoiro, con la Comunidad Autónoma de Galicia y en ese pacto nadie pidió en ningún momento adelantar la fecha de entrada. Nadie lo pidió. Lo que se exigía lógicamente, como se exige en todos los casos, era el cumplimiento de los plazos prescritos, porque así está en los contratos que realiza ADIF. Esa es la exigencia de ADIF. Además, me sorprende que se pueda hablar de adelantar plazos cuando el plazo que se cumplió fue el que estaba establecido. No tiene sentido pensar que se adelantaron los plazos. No le veo sentido a esas observaciones que efectivamente he leído en la prensa.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Para finalizar le preguntaré una cosa muy concreta: ¿De quién dependía orgánicamente la dirección general?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): La dirección general estaba en la estructura del Ministerio de Fomento dependiendo de la Secretaría General de Infraestructuras, que a su vez dependía del secretario de Estado de Infraestructuras. Esa era la adscripción orgánica que teníamos y era con quien yo despachaba y reportaba habitualmente.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don César. A continuación y para finalizar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Celso Delgado.

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

Señor Juárez, buenos días. Ha sido citada por algunos portavoces la resolución dictada el 3 de diciembre de 2018 por el Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela. Se trata de un auto que en su parte dispositiva acuerda la continuación de las diligencias previas por los trámites del procedimiento abreviado por si los hechos imputados a Francisco José Garzón Amo y a don Andrés María Cortabitarte fueran constitutivos de un conjunto de delitos de homicidio por imprudencia grave y de 140 delitos de lesiones por imprudencia grave profesional. Este auto ordena dar traslado al ministerio fiscal y a las acusaciones particulares personadas para que en diez días formalicen escrito de acusación solicitando la apertura del juicio oral o bien el sobreseimiento de la causa, sin perjuicio de que puedan pedir diligencias complementarias. Por tanto, lo que se acuerda es el sobreseimiento provisional y el archivo de la causa para otros cinco imputados que dejan de estarlo, cinco investigados, y se advierte que contra esta resolución las partes pueden presentar recurso de reforma en el plazo de tres días y recurso de apelación en el plazo de cinco días. Estamos hablando, por tanto, de una resolución judicial que lo que hace es poner fin a un procedimiento y pasar a otro trámite procedimental que no es firme y en el que expresamente, en el fundamento jurídico tercero, se dice que la calificación jurídica que realiza el magistrado no resulta vinculante para las partes, a quienes corresponde la definitiva consideración penal de los mismos. Por tanto, se trata de una cualificación provisoria a los solos efectos de impulso procesal y de definición del órgano competente para el enjuiciamiento. Yo me remito a esta declaración, no hago ningún tipo de valoración, pero esto no es una sentencia firme ni es una resolución judicial firme, y ya he escuchado que determinadas partes personadas han manifestado su intención de recurrir. Creo que es en los términos en los que debemos referirnos a esta resolución, con el respeto absoluto a la presunción de inocencia de todas las personas.

Dicho lo anterior, señor Juárez, usted viene aquí en la condición por la que ha sido llamado de director general de Infraestructuras Ferroviarias, que lo era en la fecha en la que se puso en servicio la línea, no en la fecha en la que ocurrió el accidente. Yo le quiero preguntar fundamentalmente por su participación en ese proceso de autorización de la línea, que es competencia de ustedes, que eran la autoridad nacional en aquel momento para este menester. Le quiero preguntar por tres documentos que le pido al señor ujier que se los acerque porque le voy a preguntar sobre los mismos. Están en el expediente de la Comisión. A usted el día 7 de diciembre de 2011, como director general de Infraestructuras Ferroviarias, le remite una carta el presidente de ADIF. En esa carta le dice que han completado en ADIF la ejecución de las obras y que han preparado el expediente de solicitud de autorización para la puesta en servicio, y adjunta, como usted alude, según el artículo 16, un conjunto de documentación. Verá ahí que se refiere a unos informes de adecuación de las obras a normativa técnica aplicable emitidos por los responsables de su ejecución y supervisión, unos informes acreditativos del cumplimiento de la ejecución del plan de pruebas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 20

y el cumplimiento de las condiciones en materia de seguridad de circulación mediante un certificado. ¿Usted recibió esta documentación?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exacto. Yo no la recibí personalmente porque yo me encontraba de baja por paternidad en estas fechas, pero consta en el registro de entrada y fue tratada por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿El 9 de diciembre de 2011 la persona que estaba bajo su responsabilidad —le pregunto—, Manuel José Herrera Álvarez, subdirector general de Construcción, era la persona que tenía autorización en su nombre para resolver esta autorización?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exacto. Así lo fijaba un real decreto de suplencia; no, una orden ministerial.

El señor **DELGADO ARCE**: El Real Decreto 30/2011, se pone en la antefirma justamente. En este documento, que es un documento extenso, que tiene un total de once folios, se hace una relación de toda la documentación descrita por diferentes subsistemas. Yo le pido que la examine. En el folio número 2 habla de la documentación relativa a los informes del subsistema de la infraestructura, y se hace referencia a la plataforma, a la vía, al subsistema de energía, y se van enumerando los diferentes informes que han sido emitidos por los responsables que se citan. En la página 4 se hace alusión a la documentación remitida en relación con los subsistemas de control, mando y señalización, que son los que en este asunto en concreto guardan mayor relevancia. Ahí se habla del informe de adecuación a la normativa técnica de las obras e instalaciones de enclavamiento, sistemas de protección del tren, detectores de caídas, etcétera, y se alude a los documentos, uno de 30 de noviembre de la Dirección de Instalaciones y otros que se citan también a continuación, todo esto con bastante detalle. Finalmente, en la página 6 se habla del subsistema de infraestructuras con los diferentes subsistemas. Después de esta documentación, lo que hace su dirección general es autorizar la puesta en servicio de esta línea 082, dar conformidad al cambio de condiciones de explotación y decir que la validez de la autorización está sujeta al cumplimiento de una serie de condiciones que aquí citan. La pregunta específica y concreta es: ¿esta autorización fue la que posibilitó en diciembre de 2011 la puesta en servicio de esta línea?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exacto. Esta es la autorización que permite la puesta en servicio de la línea el día 9 de diciembre.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿La firma de este documento implica dar validez a que, junto con la solicitud, se acompañaran los documentos necesarios para emitir, de conformidad con el artículo 16?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Efectivamente, lo ha descrito usted con mucha precisión: los documentos necesarios de acuerdo con el artículo 16, exactamente.

Si me permite, como ha referido esto, me viene muy bien para aclarar una cuestión que ha salido antes, y es que creo que una portavoz ha indicado que se analizó esto en una hora. Ahora, a la vista de los registros de entrada y salida, si me permite, le voy a explicar cómo funcionaba. Es un minuto.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, me interesa que lo explique.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Los técnicos de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias no son ajenos a las obras que se van haciendo. Durante el tiempo de ejecución de las obras es frecuente que existan comunicaciones telefónicas, son técnicos que se conocen porque son los mismos en unas puestas de servicio y otras, y se piden cuantas aclaraciones son necesarias. La documentación se fue recibiendo paulatinamente y hubo un momento, que fueron los días 30 de noviembre y 11 de diciembre, como refleja la propia carta en su primer párrafo —puede usted leerlo—, donde se remite ya toda la documentación para su análisis y para que si había algún detalle que se hubiera escapado hubiera posibilidad de corregirlo durante esos diez días. Esos diez días son los que se utilizan para examinar a fondo la documentación definitiva que se había enviado. Pero le digo más. Como tuve oportunidad de ver la comparecencia en esta sala del señor de Santiago, que dependía de mí, en un momento dado entiendo que se sintió acorralado y no pudo decir lo que yo voy a decir en este momento. Cuando se recibe la documentación, no los días 30 de noviembre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 21

y 1 de diciembre, sino cuando se recibe la documentación formal —la carta es de fecha 7 de diciembre—, en ese momento, cuando se envía —si ve usted el registro de salida es de fecha 7 de diciembre—, se acompaña una copia por correo electrónico ya de la documentación final, la que se ha presentado por registro, a la dirección general. He preguntado y averiguado qué pasó con esa documentación y me consta que existe en los archivos de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Por tanto, si hay alguna duda sobre la fecha del registro de entrada yo insto a sus señorías a que se dirijan a la Agencia de Seguridad Ferroviaria y soliciten la documentación, en donde queda claro que no hubo ninguna irregularidad en el proceso de entrada y salida de la documentación. Le agradezco el tiempo que me ha dado para la explicación.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿El proceso de autorización de esta línea 082 fue un proceso de autorización diferente al que se ha utilizado en otras líneas de alta velocidad que recientemente se han puesto en servicio en este país?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): No, fue exactamente igual. Concretamente, tuve oportunidad durante el periodo que fui director general a estar en otras dos puestas en servicio relevantes, que fueron la línea Madrid-Valencia y la línea Barcelona-frontera. Y el procedimiento y la documentación fueron exactamente los mismos que en este caso.

El señor **DELGADO ARCE**: Ha sido usted preguntado con insistencia por el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios para que emitiese una valoración. Usted ha apelado a la independencia que tiene este organismo, todavía más reforzada desde la última modificación de su normativa vigente y se le ha querido decir que ADIF y Renfe participaron en la elaboración de ese informe. Le pregunto si usted conoce que, como consecuencia de lo que establece el artículo 23 del Real Decreto 810/2007, tanto ADIF como Renfe estaban obligados a la emisión de un informe sobre el accidente pero que en ningún caso participaban en sus deliberaciones. ¿Le consta la existencia de esta normativa y su respeto?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, me consta. Conozco el Real Decreto 810/2007 al que usted ha hecho referencia y se expresa exactamente en esos términos. Supongo que ha sido así; tampoco tengo constancia porque, por supuesto, no intervenimos de ninguna manera en ninguna de las investigaciones como Dirección General de la Agencia de Seguridad Ferroviaria. Pero, vamos, no tengo ningún motivo para dudar que haya sido así.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Usted es ingeniero de profesión?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Ingeniero de caminos, exacto.

El señor **DELGADO ARCE**: Ingeniero de caminos y conocedor del mundo ferroviario. Usted acaba de decir también —preguntado sobre el trazado de esa curva— que no era un punto singular de la red española. La pregunta que le hago es si normalmente las entradas en las ciudades por tramas urbanas obligan en bastantes circunstancias a que los trazados no tengan la linealidad que tienen cuando se puede hacer un trazado nuevo a las estaciones.

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Es exactamente así. Normalmente, cuando las líneas de alta velocidad discurren por campo abierto tenemos gran libertad de poder elegir los trazados. Una línea de alta velocidad lo frecuente es que tenga radios a partir de 5500, 6000 o 7500, como hay en la línea Madrid-Barcelona. Estamos ahora intentando ir un paso más allá, ir a radios superiores pensando en que las evoluciones tecnológicas futuras nos permitan superar la barrera tecnológica que hoy existe de los 300 kilómetros por hora, pero esto es evidente que se puede hacer solamente en campo abierto. Cuando llegamos al entorno de las ciudades tenemos que inscribirnos, casi en todos los casos, por los corredores ferroviarios existentes; no podemos arrasar y demoler todas las casas que nos encontramos en una ciudad. Eso nos obliga a respetar el cordón existente, sea este el que sea. Pero es una circunstancia que no tiene un efecto negativo sobre la explotación, porque como ya estamos llegando a la ciudad correspondiente, el tren necesariamente tiene que ir más despacio. Si no fuera más despacio por motivo del trazado, tendría que ir más despacio por razón de la frenada. Por tanto,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 22

no tendría ningún sentido hacer obras agresivas en los entornos urbanos para conseguir altas velocidades cuando el objetivo es detenerse a los pocos metros.

El señor **DELGADO ARCE**: Varios de los comparecientes que han venido a esta Comisión nos han hablado de que en las líneas de alta velocidad en servicio anteriores las entradas en las ciudades se hacen a velocidades reducidas e incluso transitando del sistema de protección ERTMS que llevan embarcado al sistema ASFA de respaldo. ¿Esto es así, como han dicho?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Exacto. Como he dicho, es muy habitual. Esto está ocurriendo; he puesto antes el ejemplo de la línea Madrid-Sevilla porque es el más paradigmático, ya que es la línea que todos conocemos en España como la línea modelo de alta velocidad. Esta línea ha estado décadas —le hablo de décadas— entrando en la estación de Atocha con el sistema ASFA, lo mismo que...

El señor **DELGADO ARCE**: En su conocimiento —si dispone de él— de la transición que se estableció en esta línea en la llegada a la estación de Santiago, ¿estaba bien resuelta desde el punto de vista de las reglas de ingeniería y también desde su señalización, la que se estableció, la que estaba vigente en aquel momento se hizo conforme a normativa?

El señor **JUÁREZ COLERA** (exdirector general de Infraestructuras Ferroviarias): Me está pidiendo que entre en un campo muy especializado que no es mi competencia profesional. Ya le digo, mi especialidad es la planificación ferroviaria y tengo los conocimientos necesarios de señalización para ejercer esta función. Sé que existe un debate entre los expertos en señalización sobre la aplicación de las reglas de ingeniería. Soy conocedor de ese debate pero me declaro incapaz profesionalmente de pronunciarme sobre cuál de las opiniones vertidas tiene mayor verosimilitud.

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

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

Quiero agradecer al compareciente, al señor Juárez, sus aportaciones que le aseguramos que no caerán en saco roto y serán bien aprovechadas por esta Comisión. Siempre será bienvenido en esta casa, que es suya porque es la de todos. Muchísimas gracias de nuevo y, sin solución de continuidad, pasaremos a la siguiente comparecencia. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR NIÑO GONZÁLEZ (EXVOCAL ASESOR EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, EXDIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y EXSECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/0001519).**

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos con nosotros a don Manuel Niño González, al que primero de todo quiero pedirle excusas porque la comparecencia anterior se ha alargado y le hemos hecho esperar. Tiene usted, si libremente quiere utilizarlos, cinco minutos de intervención y luego con cada portavoz hay un turno de debate de unos siete minutos, con los cuales tendemos a ser generosos, especialmente hoy por lo que estoy viendo.

Adelante, señor Niño González.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Muchas gracias, presidente. Señorías, buenos días a todos.

Aprovechando estos cinco minutos, quiero realizar una brevísima intervención agradeciendo que se me haya invitado a esta comparecencia y expresar una vez más —porque lo he hecho en algunas otras ocasiones mientras he sido secretario general de Infraestructuras— mis condolencias y apoyo a los familiares y allegados de las víctimas del accidente de Santiago. A todos los que trabajamos y hemos trabajado durante muchos años en el sector ferroviario nos ha movido y nos mueve siempre la voluntad y el empeño por evitar que algo como el accidente de julio de 2013 en Angrois se vuelva a repetir. Para ello se ha trabajado desde el instante inmediatamente posterior al accidente en una amplia batería de medidas que se pusieron en marcha en agosto de 2013. Por una parte, se ha trabajado para dar cumplimiento a las nueve recomendaciones que fueron emitidas por la CIAF y, por otra parte, las veintidós medidas que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 23

fueron impulsadas desde el Ministerio de Fomento y que fueron anunciadas en una comparecencia por parte de la ministra de Fomento. De ellas, como conocen sus señorías, se ha dado información periódica a través de distintas comparecencias, tanto de la propia ministra como de otros altos cargos del ministerio. Concretamente yo, como secretario general de Infraestructuras, comparecí el 2 de julio de 2014 para informar de las acciones de carácter técnico para la mejora del sector ferroviario. Quiero indicarles que durante esos años he coordinado a todos los actores que intervinieron en el grupo de trabajo creado *ad hoc*, en el que estaban tanto personas de ADIF, de Renfe, como de la subsecretaría, de la secretaria general de Transportes y de la Agencia de Seguridad Ferroviaria.

Las medidas que se han tomado —tampoco quiero extenderme mucho— han sido de diversa índole y las voy a resumir en algunos bloques: unas dirigidas a una estrategia de carácter preventivo, que tienen que permitir, por una parte, reforzar los sistemas actuales, actuando sobre los factores técnicos y humanos y, por otra parte, minimizar los posibles efectos de los accidentes. Entre las primeras —me consta que ya se ha hablado de manera reiterada en esta Comisión— se encuentran las medidas relativas a señalar los cambios significativos de velocidad; también mejoras en cuanto a la formación y condiciones psicofísicas, así como las condiciones de acceso a la profesión de los profesionales ferroviarios; también se ha promovido el desarrollo del ASFA digital en la versión 4; se han analizado las reglas de ingeniería para las transiciones del ERTMS al ASFA; se ha profundizado en la posible instalación de un sistema satelital para trenes, como refuerzo a los sistemas de señalización; se ha protocolizado el procedimiento de toma de servicio diario por parte de los maquinistas antes de conducir un tren, y se ha revisado la normativa del uso de los elementos de comunicación, es decir, los teléfonos móviles. En cuanto a lo relativo a minimizar los posibles efectos de los accidentes, se han tomado medidas en relación con la ubicación de los equipajes.

Otro paquete de medidas iba dirigido a facilitar la investigación de sucesos para recabar mayor información que permita un mejor conocimiento de los mismos. Para ello se ha valorado la posibilidad de mejorar la grabación de la actividad profesional de los trenes, tanto vía audio como en vídeo; también se han incrementado los controles de los registradores jurídicos, los registradores de seguridad, realizando análisis sistemáticos de la información contenida para promover medidas de mejora. Otra línea de actuación se refiere a la reglamentación ferroviaria que, como conocen sus señorías, concluyeron con la aprobación del Reglamento de Circulación Ferroviaria, en el año 2015. Otro paquete de medidas va dirigido a la estrategia enfocada al refuerzo de las organizaciones del sector ferroviario con competencia en materia de seguridad ferroviaria y accidentes. Para ello se ha promovido la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, agencia que empezó a estar operativa en abril de 2015. En el año 2014 también se aprobó un real decreto de funcionamiento de la CIAF, que es la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Ferroviarios. Por último, quiero referirme a un paquete de actuaciones para mejorar la respuesta en caso de accidentes, que van enfocadas a mejorar la identificación de los afectados y también a la atención de las víctimas y sus familiares, mediante la aprobación de un real decreto de asistencia a víctimas en el año 2014; también mediante la extensión de la información en los controles de acceso; asimismo, la asignación de billetes gratuitos a los menores de cuatro años, y promover los sistemas que permitan la identificación de los pasajeros.

Finalizo poniéndome a disposición de sus señorías para contestar a sus preguntas, si así lo desean, y poder ampliar, si también lo desean, algunas de las medidas citadas anteriormente, indicándoles que, como dejé el cargo de secretario general de Infraestructuras en junio del año 2018, tengo la información hasta esa fecha; posteriormente, no conozco los avances que se hayan podido realizar. También quiero darles la información que me soliciten para contribuir, si es posible, a un mejor desarrollo de esta Comisión de investigación del accidente de Angrois, deseándoles que tengan el atino para poder cumplir con sus objetivos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Saludo muy especialmente a don Manuel Niño, que es una persona vinculada desde hace muchos años, y a muy alto nivel, a la política nacional de infraestructuras, y especialmente a la ferroviaria. Como consecuencia de la brega que tenemos en Asturias a cuenta del tren y de la carretera, hemos tenido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 24

relación y me consta, como a todos los que estamos vinculados a las cuestiones de fomento, sus grandes conocimientos en la materia.

Don Manuel, ¿actualmente sigue usted vinculado al mundo de la política de infraestructuras?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Como conoce su señoría, soy funcionario del cuerpo de Ingenieros de Caminos del Estado y, una vez que fui cesado como secretario general de Infraestructuras, volví al puesto que ocupaba en el momento en que me nombraron, primero, director general de Ferrocarriles y, posteriormente, secretario general de Infraestructuras, que era en la Dirección General de Ferrocarriles. Como sabe, la Dirección General de Ferrocarriles fue extinguida y fue sustituida por la Agencia de Seguridad Ferroviaria, en la que estoy desarrollando funciones como vocal asesor.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Manuel, ¿qué responsabilidades tenía usted en la fecha del accidente de Santiago de Compostela?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): En la fecha del accidente de Santiago de Compostela era secretario general de Infraestructuras y, como conoce, dependía de mí la entonces Dirección General de Ferrocarriles y mis obligaciones se referían a la dirección y coordinación del ejercicio de las funciones de esta dirección general. Como sabe, la Dirección General de Ferrocarriles en ese momento, porque todavía no se había creado la Agencia de Seguridad Ferroviaria, tenía dos cometidos fundamentales relacionados con los temas de seguridad: uno, relativo al desarrollo de la normativa ferroviaria en materia de interoperabilidad y de seguridad, y otro, las competencias relativas al seguimiento de las actuaciones en estos dos ámbitos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Cuál fue su actuación tras el accidente? ¿Usted se personó en Santiago de Compostela el día del accidente o en fechas posteriores?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, me personé al día siguiente. Fui para conocer la situación y colaborar en todas las acciones relativas por parte del Ministerio de Fomento. Como conoce su señoría, en el ámbito del ministerio se creó una comisión en la que estábamos representados altos cargos del mismo y lo que hice fue tener un conocimiento de primera mano junto con otros altos cargos del ministerio, en particular con la ministra de Fomento y el secretario de Estado de Infraestructuras, y conocer exactamente qué era lo que había pasado. Tuve ocasión de recorrer la infraestructura en el ámbito del accidente y también pude recabar todo tipo de información, porque en los días siguientes teníamos reuniones frecuentes todas las personas que formábamos parte de esta comisión, que fue creada por la ministra, para, primero, conocer qué era lo que había pasado y, después, ir ordenando todas las actuaciones del Ministerio de Fomento. Y en base a todo lo que pudimos observar, se produjo la comparecencia de la ministra en agosto de ese año, en la que desarrolló las veintidós medidas a las que me he referido de manera muy telegráfica.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué mejoras inmediatas se realizaron tras producirse el accidente? Por preguntárselo de otra manera, ¿qué fallos detectaron ustedes inmediatamente y cómo los corrigieron?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): De manera inmediata, como también conoce su señoría, la CIAF emitió una recomendación en orden a intensificar la señalización en el punto del accidente, colocando cartelones para advertir al maquinista de la existencia de la curva y también la colocación de una baliza. Esta fue la acción más inmediata. A continuación, empezamos a trabajar en la elaboración de todas aquellas medidas que pudieran en un futuro evitar el accidente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Nos ha comentado usted que ejerció una importantísima labor de coordinación de todos los actores que participaban en la política ferroviaria entonces. Por favor, ¿le importaría ampliarnos la información sobre la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria? ¿Qué incidencia tiene actualmente en la seguridad ferroviaria en España?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Por hacer un resumen muy breve, se creó atendiendo un expediente informativo que había sido abierto por la Comisión Europea, donde advertía la recomendación de la creación de una agencia que pudiera trabajar de manera independiente y autónoma en las labores que le encomendaba en ese momento la Directiva de seguridad.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 25

Sobre esta base, en primer lugar, consideramos necesario que en la Ley de Presupuestos del año 2015 se modificara la norma anterior y se estableciera específicamente la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria. Hasta ese momento estaba establecida la existencia de una agencia de seguridad no solamente ferroviaria, sino del transporte en general. Hubo que cambiar esa norma y posteriormente, mediante un real decreto, se establecieron las funciones que iba a tener la Agencia de Seguridad Ferroviaria, que fue operativa a partir del 1 de abril del año 2015. Las funciones de la Agencia de Seguridad Ferroviaria supongo que las conoce su señoría. Son funciones relativas a la supervisión del sistema ferroviario fundamentalmente para el cumplimiento de dos directivas, la Directiva de seguridad y la Directiva de interoperabilidad. Por una parte, desarrolla funciones relativas a la realización de auditorías y la supervisión de los distintos actores ferroviarios y, por otra parte, otras actividades de carácter más rutinario, como pueden ser las referentes a la autorización de vehículos ferroviarios, la puesta en servicio de las líneas, la formación de los maquinistas o del personal ferroviario en general, etcétera. Sus funciones son bastantes amplias.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Volviendo al accidente, en relación con el material rodante, he leído —lo cual no quiere decir que sea cierto— que usted autorizó la puesta en servicio del tren de la serie S730. ¿Es así?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Efectivamente. La autorización de ese material ferroviario la di yo, después de un proceso. Si tiene interés, le puedo comentar cómo fue el proceso. Comenzó con la comunicación por parte de Renfe de la necesidad de homologar este tren hasta la entrega del dossier de seguridad y de pruebas que se produjo el 11 de mayo del año 2012 y, luego, la autorización de la Dirección General de Ferrocarriles el 11 de junio del año 2012. La autorización se realizó de acuerdo con la normativa que había en vigor en ese momento y que conoce su señoría porque ya se ha explicado de manera reiterada en esta Comisión: era una orden ministerial del año 2006 y una resolución circular del año 2008. Tal como se establece en esta normativa de segundo nivel, la autorización caracterizó a este material como material no interoperable. Esa fue la autorización que se firmó e insistió en que fue una autorización del vehículo. Conocen la autorización porque creo que toda la documentación se ha entregado a esta Comisión y en ella pueden ver no solamente la autorización que yo firmé, sino toda la documentación de apoyo a esa autorización.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Niño, ha hecho usted referencia varias veces al informe de la CIAF. ¿Qué opinión le merece?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Creo que sus señorías conocen perfectamente que el informe de la CIAF se desarrolla sobre la base de la normativa que estaba en ese momento en vigor, donde se establecían las funciones que tenía que desarrollar la CIAF a la hora de emitir un informe sobre un accidente. Tenía que investigar las causas y, lo que es más importante, emitir recomendaciones. Desde el punto de vista del cumplimiento de la normativa, creo que se cumplió la normativa. En cuanto a cuestiones de mayor profundidad, como en ese momento era el responsable de la seguridad —fui también el presidente de la ASF, la Agencia de Seguridad Ferroviaria—, si me permite, sobre el contenido más preciso preferiría no pronunciarme.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Y sobre la independencia?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Para preparar esta comparecencia, lógicamente, he tenido que refrescar algunos datos y, desde mi modesto punto de vista —a lo mejor puedo estar equivocado—, fue independiente. El real decreto sobre cuya base actuaba la CIAF, el Real Decreto 810/2007, establecía expresamente en el artículo 21.2 que las actividades de la CIAF se desarrollarán de manera transparente y no discriminatoria, independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de cualquier empresa ferroviaria u organismo notificado o de certificación y del Comité de Regulación Ferroviaria. Es cierto que en otro artículo habla de la participación de los responsables de seguridad de ADIF, pero esto lo dice en otro artículo y quizá no de forma muy afortunada. Hay un informe, del que supongo que también han tenido conocimiento sus señorías, que elaboró la ERA para valorar las distintas comisiones de investigación de accidentes y, concretamente, cuando evalúa en el año 2015 la labor de la CIAF, indica expresamente que es positivo que los jefes de seguridad de las empresas ferroviarias y el Administrador de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 26

Infraestructuras Ferroviarias estén contribuyendo a los informes de la investigación de la CIAF. Yo creo que el informe del consejo rector de la CIAF lo analizó y lo hizo de manera independiente, a pesar de todas las discusiones que ha habido. También soy conocedor de la opinión que posteriormente evacuó la ERA sobre este tema, pero honestamente esto es lo que le puedo decir.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, por mi parte nada más. Simplemente quiero agradecer al señor Niño las respuestas a mis preguntas.

Muchas gracias.

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

No estando presente el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Gabriel Rufián como portavoz de Esquerra Republicana.

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

Una cuestión previa. Como se ha comentado alguna vez por parte de este grupo parlamentario, sobre todo cuando intervenimos nosotros o la compañera de Anova se vienen repitiendo aspavientos por parte del representante del Grupo Parlamentario Popular e incluso hoy ha habido una regañina por parte del representante del Grupo Parlamentario Socialista. Nosotros respetamos enormemente sus líneas de actuación y lo único que pedimos desde este grupo parlamentario es que respeten las nuestras. No es que consideremos que somos fiscales, pero tenemos que fiscalizar las actuaciones que aquí se están investigando. Y no es que tengamos conclusiones, sino que simplemente decimos que si parece un pato, nada como un pato y grazna como un pato, igual es un pato. Quizá los inocentes no somos nosotros.

Buenos días, señor Niño. Muchísimas gracias por estar hoy aquí. Tengo pocas preguntas para usted pero concisas. ¿Cuál era su función exactamente? Un vocal asesor entiendo que asesora, pero, por ejemplo, ¿su asesoramiento era vinculante? ¿Tenían que hacerle caso siempre?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): En mi currículum aparece que fui vocal asesor en la Dirección General de Ferrocarriles desde el año 2004 al 2011. Le voy a especificar las tres actividades fundamentales que tenía. Por una parte, era el director general adjunto de la Agrupación de Interés Económico Vitoria-Dax, cuyo objetivo era promover la conexión internacional transfronteriza y una parte de mi actividad la desarrollaba ahí. Por otra parte, yo era el coordinador en dos comisiones: la comisión de calidad y la comisión de seguridad, en la implantación de la línea internacional entre Figueras y Perpiñán, que, como sabe, era una concesión que se estaba desarrollando conjuntamente con Francia. Y, por último, era el representante español en el consejo de administración de la ERA. Como usted conoce, la ERA, la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria, funciona con un consejo de administración —el *board meeting* que se llama— en el que hay un representante de cada Estado. Yo acudí a esas reuniones mensuales y estaba también en algún grupo de trabajo, porque la ERA empezó a trabajar en el año 2004. Yo acudí a esos grupos desde el principio y estuve en esa actividad, en reuniones en Lille de manera más o menos periódica. Era mi función, no tenía otras funciones.

El señor **RUFÍAN ROMERO**. ¿Le pedían su opinión cada vez que había algún cambio sustancial, por ejemplo, en alguna línea o en cuanto a los trenes?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): No. Todos los trabajos de carácter ejecutivo que se desarrollaban los realizaba la Dirección General de Ferrocarriles, aunque luego cambió de nombre y se llamaba Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias; ellos tenían las funciones ejecutivas. Por una parte, eran funciones relacionadas con la construcción y planificación de infraestructuras y, por otra, las funciones más incardinadas, por así decirlo, en el cumplimiento de la directiva de seguridad y de interoperabilidad por parte de la Administración española, pero yo no tenía ninguna función ejecutiva, simplemente desarrollar mis actividades en este campo. La denominación de vocal asesor es un nombre estándar que hay dentro de la Administración para las personas que desarrollan una serie de funciones, pero ya le digo que mi trabajo fundamentalmente estaba en esas tres actividades que le he indicado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Según la normativa, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias tiene que supervisar la seguridad en las líneas. Teniendo en cuenta lo que pasó, ¿usted cree que tiene algún tipo de responsabilidad la Dirección General de Infraestructuras?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 27

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Supongo que usted será conocedor de la directiva de seguridad que en esos momentos era la Directiva 2004/49 —ahora es una directiva del año 2016—, que establece claramente que la responsabilidad directa en materia de seguridad es, por una parte, de los administradores de infraestructuras —concretamente en este caso sería ADIF— y, por otra parte, Renfe. Las labores que realiza en ese caso la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias o la Dirección General de Ferrocarriles o, actualmente, la Agencia de Seguridad Ferroviaria, son funciones que tienen que ver con la supervisión, pero, de manera casi fundamental, con las autorizaciones de seguridad que tiene que obtener el administrador de infraestructuras y sobre los certificados de seguridad que tienen que obtener las empresas ferroviarias, amén de otra serie de actuaciones que le he indicado a su compañero con anterioridad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hay un hecho que para nosotros es muy importante y que sobrevuela, prácticamente, todas las comparecencias y nos está costando mucho que la gente que viene aquí se moje. ¿Usted cree que la decisión de desconectar el sistema de seguridad ERTMS en cabina influyó en algo en el accidente?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): A lo largo de esta Comisión creo que sus señorías han preguntado y se les ha contestado de manera reiterada, tanto por el director de seguridad de Renfe como por el director de seguridad de ADIF como por otras personas. Las normativas bajo las que se desarrollan los sistemas de seguridad —en este caso el sistema ERTMS, las normativas Cenelec o la normativas de interoperabilidad— lo que exigen es que los sistemas sean fiables. Fiabilidad quiere decir que funcionen sin defectos y yo creo que la decisión se tomó en base, precisamente, a una falta de fiabilidad y que la falta de fiabilidad lo que hacía era colocar el tren en un sistema que se llama *staff responsible*, es decir, responsabilidad del maquinista, lo que implica que el maquinista gobierna el tren bajo su única responsabilidad. Eso es un sistema muchísimo más inseguro que el poder circular bajo el sistema de señalización ASFA, que es un sistema, por cierto, para el que en su momento se realizó la autorización de la infraestructura. Esto, la fiabilidad, creo que ha sido la clave; llevaba a una situación de inseguridad, lo que produjo que se hiciese esa desconexión. No funcionaba de manera correcta el ERTMS instalado en el tren y por ello se desconectó. Creo que es una actuación adecuada, porque se desconectó y, además, se usaba un sistema ferroviario para el que ese tren específicamente había sido autorizado. Porque el tren había sido autorizado para el ERTMS y para el ASFA.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero, señor Niño, se desconectó contra normativa, porque fue una decisión que se tomó en veinticuatro horas y la normativa dice que se tienen que realizar informes de seguridad que no se hicieron.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, pero, como le he dicho, si usted cree que el sistema no era fiable —y a las pruebas me remito—, si considera lo que ocurría en ese tren desde el 17 hasta el 23 de junio, era suficientemente claro para demostrar que la circulación se producía en unas condiciones de no fiabilidad. Eso, la fiabilidad, es el principio número uno y usted puede hacer cualquier análisis de seguridad o cualquier análisis de riesgo. Es más, se podía haber hecho, porque en un análisis de seguridad uno analiza cuáles son las condiciones de circulación en las que está el tren en ese momento, fruto del fallo que se produce en el ERTMS. Es lo que lleva a tomar esa decisión; que se tome en veinticuatro horas... Creo que si la fiabilidad te dice que es un sistema no fiable es una decisión adecuada desde mi punto de vista. Insisto, puedo estar equivocado, pero es mi punto de vista.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es su opinión. Nosotros sí que consideramos que, desgraciadamente, fue crucial.

La última cuestión. Se está produciendo un hecho curioso esta mañana porque algunos portavoces están preguntando por el señor Cortabitarte, que, como sabe, ha sido imputado. Algunos otros portavoces dicen que eso no se puede decir, que no se puede preguntar, porque estamos atentando contra su presunción de inocencia. Son los mismos que llevan aquí dos meses diciendo que el culpable es el maquinista. Es decir, la presunción de inocencia, depende; para el señor Cortabitarte, sí, pero para el maquinista no tanto. Yo le pregunto, ¿usted cree que, a tenor de la imputación, el señor Cortabitarte debería dimitir? ¿O también le apoya, como el anterior compareciente?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 28

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Yo no soy el presidente de ADIF, con lo cual no es una decisión que me corresponda a mí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero ¿no le chirría que siga en su cargo?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Yo creo en la presunción de inocencia como creo en el sistema judicial como creo que la condición de investigado es una condición en la que, mientras no se vaya a juicio oral y haya un tribunal o la Audiencia Provincial dicte una sentencia... Otra cosa es que alguien considere que por el hecho de ser imputado pueda dimitir o no, pero yo creo que el sistema judicial español está así establecido y yo siento un enorme respeto por la justicia.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Cuando es justa, sí.

Simplemente quiero constatar eso, que los mismos que hoy nos piden presunción de inocencia para el señor Cortabitarte son los que llevan muchísimo tiempo culpabilizando al maquinista.

Muchas gracias.

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

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

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

Mi compañero ha hecho unas preguntas al anterior compareciente referidas a una cosa que nos preocupa. A lo largo de estas comparecencias muchos de los comparecientes han negado conocimiento o responsabilidad diciendo: lo mío acaba aquí; yo llegué en este momento; esto no me corresponde. Quiero recordar que incluso uno de los comparecientes llegó a decir que su responsabilidad se limitaba a la plataforma, pero a la vía no. Es decir, ha habido una compartimentación total que, en parte, creo que es un problema que comparte con muchas organizaciones burocráticas, el solo saber lo que pasa en tu departamento. Pero, en parte, puede ser una compartimentación temporal por el hecho de que los responsables de ADIF o de Renfe vayan cambiando con el cambio político.

El anterior compareciente ha dicho que es normal que el ministro cambie —lógicamente— y que cambie el secretario de Estado, pero que los jefes de área sería ridículo que cambiaran. Pero el caso es que en España el nivel de cambio desciende más que en otros países. Quiero recordar que hace poco había un estudio que decía que aquí cambian como el 99% de los directores generales y en otros países esa cifra no tenía lugar. ¿Cuál es su opinión al respecto?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Le puedo hablar, yo que soy funcionario y he ejercido prácticamente mi carrera administrativa, de los cuarenta años que llevo trabajando ya dentro de la Administración, quitando cuatro años que estuve fuera, y creo en la carrera administrativa. Con lo cual, yo particularmente apoyaría que hasta un determinado nivel sería deseable que hubiera una estabilidad, independientemente de los cambios. Más allá de mi opinión, y fruto de mi experiencia, le puedo asegurar que cuando yo he tenido que montar mis equipos de trabajo, he buscado gente competente y no he buscado una determinada afiliación política, por decirlo de alguna forma. Creo en la profesionalidad de las personas y me gusta trabajar con gente que sea competente. De hecho, a personas que han trabajado conmigo no les he pedido la afiliación política porque creo que la carrera administrativa que desarrolla una persona en la función pública es tan importante como cualquier otra actividad que se pueda desarrollar en la sociedad y por ello me parece que es bueno una estabilidad y en determinados puestos de trabajo más todavía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Claro, seguro. Usted dice que se ha preocupado en buscar a la gente más competente, parece lógico, pero lo que no es tan lógico es que el siguiente no tenga en cuenta que el anterior se habrá preocupado de eso y proceda a esos cambios. La pregunta es si existen procedimientos, concretamente en ADIF, escritos o regulados que evalúen la preparación, la competencia y la experiencia de las personas que van a ser nombradas en altos niveles.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Creo en la presunción de que las personas tanto en ADIF como en Renfe se tendrán que organizar con personas competentes, lo que pasa es que lo que más conozco es la Administración pública y en la Administración pública creo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 29

sí es importante potenciar la estabilidad de la competencia. De hecho, aunque los puestos, por ejemplo, de subdirectores son de libre designación, sí se les exige una relación de competencias y una determinada experiencia, siendo, como son, también puestos de libre designación. Hasta los niveles 29, incluidos los niveles 29, el sistema de selección es prácticamente por méritos. Es en los niveles 30 donde sí son puestos de libre designación.

En cuanto al sistema de selección en ADIF y Renfe no lo conozco, pero supongo que la gente se rodeará de las personas más competentes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Insisto en esto porque ese fenómeno de que con el cambio político descienda mucho la decisión política en la estructura podría provocar un efecto psicológico en la estructura de cierta dejación en el sentido de que esto va a cambiar mañana, lo que me digan los de arriba, una cierta supeditación de los criterios técnicos a los políticos. Lo digo porque en este accidente para los que lo observamos desde fuera, intentando siempre alejarnos de la falacia retrospectiva, nos sorprende que detrás de un eventual error del maquinista no hubiera nada más. Algunos de los que estamos aquí estamos también en la Comisión de Spanair y al menos había seis o siete barreras detrás del error humano. Aquí no había ninguno. ¿Usted cree —dos cosas— que existió mala comunicación y que existió un déficit de seguridad de evaluación de riesgos? Aquí creo que tuvimos que esperar mucho tiempo hasta que un compareciente mencionó el modelo de Reason del queso suizo, de evaluación de riesgos. ¿Usted cree que ha habido realmente o ha podido haber un agujero general en la evaluación de riesgos?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): El tema de la evaluación de riesgos en el sistema ferroviario es complicado, y ahora me voy a explicar. Si usted analiza la normativa en los últimos años, por una parte tiene el Reglamento 352, que es del año 2009, luego tiene el Reglamento 402, que es del año 2013 y luego ha sido modificado en el año 2015. Entonces, parece un poco raro que haya habido en tan poco tiempo tantos cambios. Lo cual quiere decir que el análisis de riesgos en el sector ferroviario es un tema complejo, sobre todo porque al hablar de análisis de riesgos con la estructura de estos reglamentos que están tipificados y se indica cómo hay que hacerlos exactamente, parece como si hasta ese momento las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras no hicieran ningún análisis de riesgo. Y más bien se trata de un sistema ferroviario que tenía una serie de procedimientos para cómo poder cambiar a otros sistemas ferroviarios de una manera uniforme a nivel de la Unión Europea.

Dicho esto, en cuanto al sistema y a la evaluación de riesgos, también quiero indicar que yo creo que a finales de este año o comienzos del próximo año saldrá a la luz un informe por parte de la ERA, porque ahora mismo está pidiendo información a las distintas autoridades nacionales de seguridad sobre el proceso de evaluación de riesgos.

He podido tener acceso a un informe preliminar y realmente lo que ocurre en los distintos países es bastante dispar, desde países donde prácticamente no aplican la normativa de evaluación de riesgos que figura en estos reglamentos hasta otros países donde sí lo hacen, pero no de manera generalizada. Es decir, que es un ámbito bastante complejo. En todo caso, yo creo que las empresas ferroviarias con su certificación de seguridad y los administradores de infraestructuras con su autorización de seguridad tienen que establecer los procedimientos bajo los que se realizan estos análisis de riesgos para todas las actividades, para la puesta en servicio de los distintos subsistemas, para la puesta en servicio de las líneas ferroviarias, etcétera. Es decir, yo creo que, aunque aquí en este accidente se pongan en duda los análisis de riesgos, los análisis de riesgos sí se hicieron tanto en el tema del vehículo como también en la infraestructura ferroviaria. Otra cosa es que no se hicieran de acuerdo con la estructura que en ese momento establecía el Reglamento 352. Otra cosa es que se analice si era aplicable ese reglamento o no.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No sé si lo he entendido bien, pero me ha parecido que ha dicho que existían unos sistemas de evaluación de riesgo que hubo que trasladar o acoplar a la normativa europea. ¿Es posible que en ese traspaso quedara un agujero en la evaluación?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Lo que digo es que en el sistema ferroviario existían unos procedimientos para el desarrollo de sus actividades, sean actividades en cuanto a las infraestructuras, actividades en cuanto al material ferroviario, etcétera, y que lo que establece esta normativa es intentar unificar los sistemas bajo los que hay que realizar esta evaluación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 30

riesgos. Se trata de migrar de una serie de procedimientos a otros procedimientos. No estoy diciendo en absoluto que haya lagunas. Estoy convencido de que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras hacen sus labores y sus evaluaciones de riesgos porque así lo establecen sus procedimientos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Parece que algunas de las modificaciones de los proyectos pudieron ser decisivos para incrementar el riesgo y, por lo tanto, para facilitar la producción del accidente. Una compareciente al hablar de los sistemas de evaluación diferenciaba entre la evaluación del riesgo que hace el gestor de infraestructuras o el operador y el gestor de la evaluación, es decir, el evaluador independiente. Cuando se decide no extender el ERTMS hasta Santiago, no parece que hubiera muchas medidas de mitigación de riesgo, más allá de poner unos cartelones. ¿Le parece correcto, o se evalúa incorrectamente el incremento de riesgo que suponía no extender —como digo— el ERTMS hasta la estación de Santiago?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Yo no tenía responsabilidad en la autorización de la puesta en servicio de la línea, porque todo el proceso se hizo a lo largo de 2011 y yo soy, inicialmente, director de Ferrocarriles desde el 5 de enero del año 2012, y posteriormente desde el 1 de marzo de 2013 secretario general de Infraestructuras; pero por lo que yo he analizado, sobre todo en el período en que fui secretario general de Infraestructuras, lo que he podido observar es que se tomó una decisión que fue cambiar el ancho de la línea y que, como consecuencia de este cambio, a partir de ese momento había que transitar del sistema ERTMS al ASFA, de acuerdo con unas reglas de ingeniería que habían sido aprobadas por ADIF, y el proceso se hizo cumpliendo esas reglas de ingeniería.

Lo que sí le puedo decir es que una de las medidas que hemos estado desarrollando, de las veintidós que le he indicado, es el análisis precisamente de esas reglas de ingeniería para transitar del ERTMS al ASFA y del análisis que se hizo a través de un grupo de trabajo, en el que estaba gente de ADIF, de Renfe y de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, y se comprobó que eran adecuadas esas reglas de ingeniería. Yo lo único que le puedo decir es que se hizo un proceso, una vez que se tomó la decisión, y que estaba justificado todo el desarrollo de ese proceso.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En el caso de la entrada de Santiago es peculiar por dos razones. Primero, por la brusca transición de velocidad; ya sé que no se contemplaba legalmente ese criterio de brusca reducción, pero era un hecho que se tenía que pasar de 280, que es una reducción muy brusca. Y, segundo, que después de una recta muy larga venía una curva bastante cerrada. ¿Por qué cree que no se tomaron en cuenta estos dos criterios a la hora del diseño? ¿No cree que el accidente del metro de Valencia también podría haber sido un indicador que hubiera podido llevar a la introducción de esos factores o a esas medidas de mitigación?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): En la vida ocurre que después de un accidente a veces las cosas se ven con mayor claridad; es un comportamiento humano y así es como funcionamos las personas. Ya conocen ustedes los cambios significativos de velocidad que se estuvieron analizando. En ese momento fue una de las medidas; se identificaron 400 puntos, de los cuales 122 en líneas de velocidad superior a 160 kilómetros por hora. Y ese trabajo se desarrolló a la vista de las circunstancias que existían en torno al desgraciado accidente de Angrois. Y una circunstancia que hasta ese momento no se creía que fuera una circunstancia relevante era el uso del teléfono móvil. Ante esas circunstancias, se consideró que había que cambiar el sistema de señalización.

Hasta ese momento, si usted analiza todos los accidentes o incidentes que estaban estudiados por parte de la CIAF, tan solo en dos accidentes existía el riesgo por una bajada brusca —por decirlo de alguna forma— en la velocidad; uno era este precisamente, el de Santiago, y otro en Medina del Campo. Y en el de Medina del Campo, que fue analizado por la CIAF, no se establecieron recomendaciones más allá de incrementar o seguir avanzando en la formación del maquinista. Es decir, en el ámbito ferroviario, sobre todo si hacemos la extrapolación del ámbito de las carreteras, era normal el sistema de señalización; era normal la señalización que existía hasta ese momento para las curvas; era normal también que el maquinista tuviera una formación adecuada al itinerario que tenía que desarrollar, y también que el maquinista tuviera toda la documentación del tren; es decir, el cuadro de velocidades máximas, etcétera.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por último, ¿usted cree que en las modificaciones de los proyectos, que lógicamente pudieron alterar el riesgo global de la línea, pudo pesar de algún modo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 31

la agenda política? Es decir, ¿el interés por acelerar o no inauguraciones pudo hacer que se evaluaran unas u otras alternativas que no se habrían valorado de no existir esa agenda?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Yo no creo en las presiones políticas con carácter general, porque ante todo está la responsabilidad que uno tiene de sus actos. Es decir, el señor que tiene autorizar una línea o el señor que tiene que firmar un certificado el responsable es él, y es así de claro. Yo no creo que haya habido presiones políticas. Tampoco conozco cuál era el calendario previsto para la puesta en servicio de esa línea, pero no creo que hubiera presiones políticas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muy bien, muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo de En Marea, la señora Fernández.

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

Buenos días, señor Niño. Le voy a decir un poco lo que le he comentado a su compañero. A raíz del auto del juez se ha ratificado en lo que veníamos denunciando desde En Marea, que la responsabilidad no era exclusiva del maquinista. Y le decía también a su compañero que no es que nosotros fuéramos unos visionarios, ni que tuviéramos una bola mágica, sino que es que hay decenas de evidencias de que el cambio del proyecto y la desconexión supusieron un recorte grave en la seguridad, y que son probablemente las causas raíz del accidente. Y todas esas evidencias han sido ocultadas durante cinco años y, sobre todo, a través del informe de la CIAF, que funcionó como el informe que avalaba la teoría de que el maquinista era el único responsable. Ahora, con este auto, conocemos que el maquinista no es el único responsable, que en ADIF las cosas se hicieron mal. Por eso, le pregunto ¿usted cree que sigue vigente ese informe de la CIAF, o que, a raíz de este auto donde se conoce ya que en ADIF se hicieron las cosas mal y que hay responsabilidades también ahí, cabría reabrir esa comisión de investigación de accidentes ferroviarios?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Como he dicho anteriormente, yo creo que el informe de la CIAF no busca responsabilidades; analiza causas. También soy conocedor del informe que en su momento elaboró la ERA en relación con el informe de la CIAF, y también ese informe de la ERA fue contestado por la CIAF, pero luego no lo tuvo en cuenta la ERA, según parece; y la decisión de reabrir o de realizar otro informe yo, personalmente, que creo en la independencia de las instituciones, y concretamente en la CIAF, es un tema que corresponde a la CIAF exclusivamente.

La CIAF —y he dicho que no voy a valorar el informe de la CIAF; por tanto, entienda esto a partir de algo que yo creo que sí es importante del informe de la CIAF, que son las recomendaciones— hizo dos tipos de recomendaciones, unas recomendaciones, digamos, directas y luego enunció las medidas que precisamente había puesto en marcha el Ministerio de Fomento. Yo personalmente no he encontrado ninguna medida que se pueda poner en marcha distinta a las que se indicaron por parte de la CIAF para que no se vuelva a producir un accidente de este tipo. Desde ese punto de vista, considero que la CIAF ha hecho su análisis y ha establecido las causas, y en cuanto a las recomendaciones, me parece que son correctas y buenas para el sistema ferroviario y para evitar que un accidente como este se vuelva a repetir. Yo me quedaría con ese valor. Entiendo que la búsqueda de las responsabilidades está en sede judicial y tendrán que ser los jueces los que decidan, primero, en la fase de instrucción, que es en la que ahora mismo está y que se acaba de producir un auto donde aparecen como imputadas dos personas en este momento, y luego, cuando se desarrolle la vista oral, se podrá ya conocer realmente, en base a los imputados, el nivel de culpabilidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo cuando menos estaría un poco preocupada. Le voy a leer las conclusiones del informe de la CIAF, que dicen que la causa del accidente fue el exceso de velocidad del tren en la curva por no respetar el personal de conducción lo prescrito en el libro horario del tren. Es decir, se carga toda la responsabilidad, toda, en el maquinista.

Las recomendaciones están bien, claro que había que hacerlas porque faltaba seguridad, pero, ¿por qué no aparecen en las conclusiones? Lo que yo no entiendo es cómo ustedes, después del auto según el cual se conoce que hay otros responsables, se pueden quedar tan tranquilos avalando la teoría de que el maquinista debe cargar con toda la responsabilidad de los ochenta muertos, que ustedes miren para otro lado respecto al resto de responsabilidades y sigan avalando este informe. Me parece absolutamente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 32

incomprensible, sobre todo porque además no existe la independencia que usted menciona. No existe independencia en la CIAF cuando el equipo investigador —leo también el informe de la CIAF, página 11— lo integran el citado técnico de la secretaría, junto al director de Seguridad en la Circulación de ADIF y el director de Seguridad en la Circulación de Renfe. Es decir, el imputado, el señor Cortabitarte, formó parte del equipo de investigación de la CIAF. O sea, la persona responsable se estaba autoinvestigando en ese informe que señala que toda la responsabilidad es del maquinista. ¿Le parece a usted independiente que la persona imputada formara parte de esta investigación?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Yo le he leído a su compañero lo que dice el real decreto por el que se hace ese informe de la CIAF, y aunque es cierto lo que dice su señoría de que los responsables de seguridad formaban parte del equipo investigador, yo me quedo con el 21.2, que dice claramente que una cosa es que uno utilice información —que creo que además debe utilizar— de las empresas ferroviarias. Y el cauce más adecuado que desde mi punto de vista tienen las empresas ferroviarias es el de los responsables de seguridad, que tienen la información.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Disculpe, eso está fuera de la normativa.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Respecto a que el informe es independiente, a mí no me cabe ninguna duda de que se ha aplicado el 21.2.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le leo la normativa para preguntarle si usted está de acuerdo. La normativa CE en el artículo 21 dice que el organismo de investigación será independiente en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, etcétera. O sea, la normativa CE imposibilitaba la participación en la investigación de personas con cargos de responsabilidad en ADIF y Renfe, que fue lo que pasó. Por tanto, o usted defiende el incumplimiento de la normativa en cuanto a la independencia de la CIAF o no tiene sentido lo que está diciendo.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Tiene sentido perfectamente, porque cuando el consejo de la CIAF toma la decisión ahí no está ninguna de estas personas. Para mí es absolutamente claro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No le dice nada que el director de Seguridad en la Circulación de ADIF, el director de Seguridad en la Circulación de Renfe, los técnicos de Ineco, todas las personas con responsabilidad en el accidente, participasen en la investigación? ¿Les da igual? ¿Pueden mirar para otro lado?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Yo no lo interpreto así, y si su señoría lo interpreta así yo respeto totalmente su opinión, pero lo que hacen estos directores de seguridad es elaborar unos informes y luego es la propia CIAF la que los toma o no en consideración. Desde luego, conociendo como conozco a las personas que formaban parte de la CIAF en ese momento, que eran personas muy acreditadas dentro del sector ferroviario y con una amplia experiencia, y además personalmente su forma de actuar...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo no estoy valorando eso ni me meto en absoluto en la capacidad técnica de cualquiera de estas personas, sino que estoy valorando la independencia. ¿Cree usted que, participando en la misma personas imputadas, la investigación fue independiente o no?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Yo personalmente creo que fue independiente a la hora de elaborar el informe final, porque ellos pueden utilizar todos los informes que quieran, pero luego la decisión la toman de manera independiente y son personas independientes. Otra cosa es que en el consejo rector de la CIAF hubieran estado esas personas, pero es que no estaban. Es decir, ellos utilizaron la información y utilizaron los informes, algo que además ya se ha dicho en esta sede porque han comparecido tanto el que fuera presidente en ese momento como el anterior y dijeron que habían utilizado los informes.

De todas formas, sobre lo que me pregunta su señoría respecto a la posibilidad de reabrir o no la investigación o hacer un nuevo informe, esa es una cuestión que desde mi punto de vista corresponde a la CIAF.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 33

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Creo que usted participó en una auditoría posterior al accidente o que a través de la dirección general se hizo algún tipo de auditoría sobre el accidente o el cumplimiento de la normativa. ¿Participó usted en eso? ¿Me lo puede explicar?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí. Precisamente a raíz del accidente, la ministra se dirigió al secretario de Estado y el secretario de Estado a los dos secretarios generales, al presidente de ADIF y al de Renfe para que indicáramos el cumplimiento de la normativa que en esos momentos se aplicaba en materia de seguridad. Se trata de un informe —el informe elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles— que creo que ha sido entregado a sus señorías, del cual simplemente le leo la conclusión final: Se cumplió, por una parte, la normativa respecto a las actividades de planificación respecto del proyecto y construcción de la línea por parte de ADIF, y, por otra parte, la relativa a la prestación de servicios por parte de ADIF, Renfe, personal ferroviario y material rodante y la supervisión de los diferentes actores, y que se han analizado otras actividades relacionadas con la seguridad. Es decir, que fue correcto.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ¿podría acumular las preguntas que le quedan pendientes?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Puedo hacer solo dos?

El señor **PRESIDENTE**: Sí. Acumúlelas y hágalas...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Puedo hacerlas separadas, por favor?

El señor **PRESIDENTE**: Hágalas separadas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Solo dos.

En el modificado del proyecto se dice que para todos los enclavamientos se debe asegurar que se cumple la normativa Cenelec. ¿Está usted de acuerdo en que se debería cumplir la normativa Cenelec y, por tanto, entregar los dosieres de seguridad completos, con el informe del evaluador independiente en todos los enclavamientos, tal y como pide el modificado del proyecto?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): A este respecto —también lo sabe su señoría—, hay un dossier de seguridad completo de la línea, incluyendo no solamente la línea principal sino también los accesos a Orense y los accesos a Santiago. Dentro de ese dossier de seguridad estaban distintos documentos y yo considero que sí se cumplió la normativa Cenelec. Estaba, por una parte, lo que se llama el caso de seguridad, el *safety case*, en el tronco, que es Orense-Santiago, y en este caso había un informe de un evaluador independiente. Y en el caso concreto de los enclavamientos de la estación de Orense y sus interfases había también un caso de seguridad tanto en el acceso a Santiago como en el acceso a Orense. Es cierto que en el caso concreto de la línea 082, el informe de seguridad sí tiene un informe de evaluación independiente, pero en el caso de los enclavamientos, tanto en el acceso que se produce a Orense como en el acceso que se produce a Santiago, se había hecho de acuerdo con los procedimientos que tenía establecidos ADIF. Concretamente, por especificar, en el caso del enclavamiento de Santiago —esto que voy a decir ahora ya se ha dicho aquí, es decir, que ya lo han escuchado sus señorías— el dossier de seguridad incluye no solamente el propio dossier de seguridad sino cinco informes de seguridad, uno para cada una de las fases en las que se desarrolló la construcción de ese enclavamiento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Traducido lo que me acaba de decir, es que...

El señor **PRESIDENTE**: La última.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, es la última. Gracias, presidente

... cumplimos la normativa Cenelec en una parte y en otra nos regimos por unas normas internas de ADIF, pero las normas internas de ADIF no pueden estar por encima de la normativa Cenelec. Ustedes tenían que haber cumplido la normativa Cenelec para todos los enclavamientos. Y le vuelvo a leer: En todos sus aspectos los enclavamientos seguirán la normativa Cenelec. No hay lugar a resquicios donde se priorice una normativa interna; ustedes tenían que haber cumplido toda la normativa. Lo grave aquí es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 34

que a ustedes se les pasó dos veces que no habían cumplido la normativa: primero, cuando hicieron la autorización de la puesta en servicio ustedes no analizaron que faltaba ese informe del evaluador independiente; es más, una vez producido el accidente, ustedes hacen una auditoría, en la que usted tiene una responsabilidad, sobre si se cumplió o no con toda la normativa y no llegaron a la conclusión de que faltaba ese informe del evaluador independiente. A ustedes se les volvió a pasar. ¡Vaya! Una vez puede ser un error, pero dos veces ya es demasiada casualidad; es demasiada casualidad que ustedes no hayan reparado nunca en que faltaba ese informe de la curva del evaluador independiente. Y lo que me parece más grave es que las víctimas hayan tenido que buscar, sin recursos, sin medios, esa información —después de cinco años las víctimas han encontrado que faltaba esa documentación—, y que ustedes, haciendo auditorías, no se hayan dado cuenta. ¿A usted le parece normal? ¿Realmente nos tenemos que creer que ustedes, con esa auditoría, querían ver realmente qué es lo que había sucedido, qué cosas habían hecho mal? Por eso, le pregunto: ¿Usted cree que se podía haber certificado esa línea sin el informe del evaluador independiente? ¿No cree que se debería volver —como le dije antes— a investigar por qué no se entregó ese informe del evaluador independiente?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): No voy a discutir sobre la aplicación de las normas Cenelec, a las que tanto hace mención su señoría. Lo que sí le puedo decir es que cuando se hace esa auditoría de la gestión que se había hecho de la puesta en servicio por parte de la Dirección General de Ferrocarriles y se dice que sí se ha cumplido la normativa es porque se considera que el dossier de seguridad tal y como se había desarrollado sí daba cumplimiento a la normativa en materia de seguridad, y además esto también aparece en el informe de la CIAF. Ya sé que su señoría considera que el informe de la CIAF no está bien hecho, pero esto lo avala.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Solo un matiz, en el informe de la CIAF se dice que se entrega el informe del evaluador independiente y no está.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, hasta dos sabemos contar todos. Termine, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Está faltando a la verdad.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, porque la CIAF considera que el informe del evaluador independiente, junto con el dossier de seguridad, sí da cumplimiento a la normativa. Es lo que aparece en el informe de la CIAF. Yo me lo he leído y es la conclusión que saco. Se puede leer de otra forma y yo respeto todas las opiniones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.  
A continuación, tiene la palabra la portavoz socialista, la señora Cancela.

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

Muy buenos días, señor Niño González. Bienvenido a esta Comisión y muchísimas gracias por su comparecencia. Vaya por delante también el reconocimiento de este grupo parlamentario a su trayectoria profesional.

Antes de entrar a hacerle algunas consideraciones y preguntas, me gustaría hacer una reflexión previa sobre algo que me ha llamado la atención. No he entendido muy bien el encaje en esta Comisión de algunas reflexiones que se han hecho en relación con la carrera administrativa y el hecho de cesar o no cesar a determinadas personas. Me llama mucho la atención esto. No quiero personalizarlo en absoluto en el compareciente, pero sí me gustaría decir que la carrera administrativa es como es, que las formas de acceder a la carrera administrativa son conocidas y que, en todo caso, cuando hay un cambio de dirección política, aparte de los cambios en las direcciones políticas subsiguientes que conformen un determinado centro directivo, los cargos de libre designación precisamente son de libre designación y a veces, no siempre, también son removidos de sus puestos de trabajo; eso no significa que vaya en detrimento de su capacitación profesional ni que se ponga en cuestión. Lo digo porque soy funcionaria de carrera y también me han removido de mi puesto cuando he estado de libre designación y no he sentido ningún agravio, en absoluto, en relación con mi capacitación profesional.

Yendo ya a las cuestiones concretas, como usted bien conoce de anteriores comparecencias —ya llevamos un buen número de ellas—, el personal de la Dirección General de Ferrocarriles que ha pasado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 35

por esta Comisión ha ratificado que la documentación que la dirección general recibió para dar la autorización a la puesta en servicio de la línea fue correcta y adecuada a la normativa vigente en ese momento. ¿Comparte usted estas manifestaciones?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, las comparto, aunque, como he dicho, yo no estaba en ese momento con responsabilidades ejecutivas, pero la documentación, que era la que se establecía en el reglamento que desarrollaba la Ley del Sector Ferroviario, era la correcta, era la que indicaba el artículo 16, y se entregó. Yo conozco a las personas de la dirección general y la documentación se analizó de manera adecuada.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Usted fue director general de Ferrocarriles entre enero de 2012 y marzo de 2013. Como bien conoce también, el señor Mazaira, jefe de maquinistas de Ourense, elevó el 26 de diciembre de 2011 un correo a su superior advirtiéndole la necesidad de introducir en la línea señalización que reforzara la advertencia de la llegada a la curva de Angrois. Según manifestó el propio señor Mazaira, esa advertencia no se tuvo en cuenta y diversos comparecientes han negado, sin embargo, que esa advertencia llegase a los órganos de seguridad de la circulación de Renfe en ese momento. ¿Le consta a usted de alguna manera esa advertencia o que existiera alguna otra de la que usted tuviera conocimiento?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Nosotros concretamente no tuvimos conocimiento en absoluto de esos correos electrónicos en la Dirección General de Ferrocarriles; no tuvimos conocimiento de ello. En esta Comisión se han debatido los cauces que hay...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Los procedimientos.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): ... usualmente para poder comunicar todas las incidencias y, según parece, no se utilizaron esos cauces.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Los trenes de la serie S-730 se ponen en servicio cuando usted era director general de Ferrocarriles —ya lo ha manifestado porque ha habido otra pregunta en este sentido— y a los pocos días de ponerse en circulación se desconecta el sistema ERTMS embarcado. ¿Usted tuvo conocimiento de esa decisión?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Esa decisión fue tomada entre el director general de Seguridad en la Circulación de Renfe y el director general de ADIF. No tenían que comunicarlo a la Dirección General de Ferrocarriles.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Algunas cuestiones que suelen manifestarse de forma reiterada en el desarrollo de esta Comisión. ¿Podría usted ratificar —simplemente decir si está de acuerdo o no— que tanto en la línea como en el vehículo siniestrado la autorización de circulación era para sistema ERTMS y para sistema ASFA, adaptando, evidentemente, las condiciones de circulación a las características de ambos sistemas? Es decir, que los dos sistemas estaban operativos para funcionar los dos independientemente y en ese sentido la línea estaba adaptada para que eso fuera así. Quiero decir que si el sistema ERTMS se desconecta hay un sistema de seguridad que sigue vigente y aplicable, por lo tanto no es que no existiera ningún sistema de seguridad, había una cobertura en todo caso en la línea.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): En la autorización de la línea —como por cierto se hace en muchísimas líneas ferroviarias periódicamente por parte de la hoy Agencia de Seguridad Ferroviaria— siempre hay un sistema. Si es una línea de alta velocidad o una línea por la que se va a circular a más de 200 kilómetros por hora se necesita un sistema —que en este caso es el sistema ERTMS— que tiene que ser un sistema interoperable; luego existen otros sistemas de respaldo —en este caso, el sistema ASFA— y se autorizan los dos. Los dos sistemas están igualmente autorizados y así aparece tanto en la autorización de la puesta en servicio de la línea como en el caso concreto del vehículo.

Como conoce su señoría, el vehículo se autoriza inicialmente —ya lo he mencionado— para circular a determinadas velocidades a lo largo de distintas líneas. Inicialmente se autorizó hasta 240 kilómetros por hora en línea de alta velocidad y en líneas convencionales hasta 200 kilómetros por hora, y si es diésel

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 36

hasta 180 kilómetros por hora. Es decir, que la autorización también se hace para circular con el sistema ERTMS y con el sistema ASFA.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Nada más. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señora Cancela.

Finalmente, para terminar, tiene la palabra por el Grupo Popular el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenos días, señor presidente, señorías.

Señor Niño, también me sumo a darle la bienvenida a esta Comisión y a esta casa que en tantas ocasiones ha pisado usted como responsable ministerial a lo largo de estos últimos años.

Ha explicado usted con bastante precisión su participación en estos hechos y su responsabilidad a partir de enero de 2012, cuando accede a la responsabilidad ferroviaria con el nuevo equipo ministerial. Por tanto, ya ha quedado claro que usted no participa en absoluto en ningún proceso que tenga que ver con la autorización de la línea —ni en su planificación, ni en su diseño, ni en su modificación— pero sí participa de una manera decisiva porque es usted —como dijo— el firmante de la autorización de circulación del tren S-730. Al respecto le preguntaré dos cosas. ¿Es cierto que el inicio del proceso para la transformación del tren 130 en un tren 730 tiene lugar en el año 2010?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, concretamente el 11 de febrero de 2010 es cuando Renfe remite una carta a la Dirección General de Ferrocarriles indicando que va a proceder a la homologación, al proceso que concluirá con la posterior autorización de ese vehículo.

El señor **DELGADO ARCE**: A partir de ahí se inicia un proceso complejo e importante de incorporación de documentación, de validaciones. ¿Es cierto que en este tren, al tratarse de una modificación, no fue imprescindible la realización de evaluación de todos los elementos sino aproximadamente de un 80 % de los que conformaban el nuevo tren híbrido?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, concretamente en lo que se refiere al proceso —porque en definitiva se trata de la modificación de un vehículo ya existente— lo que se hace es simplemente reevaluar aquellas características que se considera que son nuevas. Concretamente de las 213 características se reevaluaron 88; es decir, más del 40 %. Quiero indicar que lo que se hizo fue una nueva autorización de puesta en servicio; es decir, que aunque fuese una modificación de un vehículo requirió, de acuerdo con el procedimiento, que hubiera una autorización nueva de puesta en servicio.

El señor **DELGADO ARCE**: Cuando usted se refirió hace un momento a la autorización por la Dirección General de Ferrocarriles, que usted firma el 11 de junio de 2012, habla de que la autorización fue de segundo nivel, que es la que caracteriza al material ferroviario no interoperable que puede circular por la red ferroviaria de interés general. Sobre el tema de la interoperabilidad hemos formulado preguntas a diferentes comparecientes y se ha llegado a la conclusión por varios de los que han respondido de que el certificado de interoperabilidad no aporta un plus de seguridad sino que lo que aporta es una acreditación de que el tren está apto para circular por la red europea, es decir, dentro de lo que es el concepto transeuropeo. ¿Es cierto lo que estoy afirmando y lo que han afirmado otras personas?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, la interoperabilidad, como conocen sus señorías, es un concepto que surge dentro de la Unión Europea para intentar que un vehículo pueda circular por las distintas redes. Para ello se requiere que sea interoperable, es decir, que sea un vehículo que pueda circular por la red ferroviaria española, por la red ferroviaria francesa, etcétera. De hecho, tenemos experiencia ahora mismo de un tren que circula por la red ferroviaria española y por la francesa. En este sentido, no aporta un plus de seguridad; la interoperabilidad surge por una cuestión de mercado.

El señor **DELGADO ARCE**: Continuando con temas del tren, quiero referirme a la operativa. Como usted conoce —que veo que está siguiendo algunas de las sesiones de esta Comisión—, existe una solicitud en un momento determinado por parte de Renfe a ADIF poniendo en conocimiento que existen problemas de conexión entre el material embarcado en el tren S-730, en concreto el material Bombardier, con el sistema que está en vía. Se explica que se está produciendo un fallo cada hora y media, que eso

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 37

está afectando claramente a la fiabilidad del sistema y está creando serios problemas. Existe un intercambio de correos electrónicos entre el proveedor —Bombardier— y Renfe para intentar aclarar las causas de este problema y, al convenir que no es posible solventarlas e identificar que es por problemas de saturación y por problemas de que no se reconocen determinadas balizas, finalmente ADIF acuerda la desconexión. La pregunta que le hago es si comparte la afirmación que hizo el director general de Seguridad en la Circulación de Renfe, el señor Lanchares, de que este incumplimiento de la norma Cenelec —que es la que exige que todos los equipos tengan un nivel de fiabilidad mínimo para garantizar la seguridad— y la infracción de la norma que es la propia ETI de control-mando y señalización hacían recomendable y prudente dar de baja el sistema ERTMS y pasar al sistema de respaldo, el sistema ASFA, para lo cual fue autorizado tanto el vehículo como la línea. ¿Le parece correcta esta decisión?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, totalmente correcta.

Ya he contestado a alguno de sus compañeros que la fiabilidad es el principio fundamental que está detrás de la norma Cenelec y también de la ETI de control-mando y señalización y por ello cuando hay un problema de fiabilidad hay que tomar una decisión, porque circular bajo las condiciones de responsabilidad del maquinista es claramente inseguro, y además teniendo en cuenta que en la autorización que se hizo de la línea ferroviaria se autorizaron los dos sistemas de señalización, el sistema ASFA y el sistema ERTMS. Es decir, que cuando se autoriza no se autoriza un sistema más seguro y otro menos seguro, sino que se autorizan los dos sistemas. Lógicamente, cada sistema se tiene que desarrollar mediante el cumplimiento de sus condiciones de uso.

El señor **DELGADO ARCE**: Dice usted que, al día siguiente del accidente, se desplazó a Angrois, recorrió la traza, vio cómo estaba todo aquello y supongo que vio también la señalización. Se ha dicho aquí en esta Comisión esta mañana que no existía ninguna barrera más allá del maquinista en su conducción. La pregunta que yo le hago es si conoce la señalización que existía en esa línea y si puede, a la vista de la misma, identificarse perfectamente el punto en el que un maquinista que conduce un tren se está aproximando a una estación como es la estación de Santiago.

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): En el propio informe de la CIAF, en uno de los anejos, aparecen distintos elementos identificadores de la proximidad de la bifurcación de A Grandeira y también lógicamente, por tanto, de la existencia de esta curva. Son una serie de cartelones en los accesos, son muchísimos —los pueden consultar en el informe de la CIAF—, y la curva está señalizada de acuerdo con la normativa en ese momento en vigor y con el Reglamento General de Circulación.

Con respecto a las barreras que podía tener el maquinista, de lo que también se ha hablado esta mañana, hay que indicar que el maquinista tiene una formación específica, aparte de la licencia para conducir el tren, tanto en lo que se refiere a esa infraestructura en concreto como al tren. Tiene un número de horas que está supervisado por un jefe de maquinistas, que está pendiente de que esa formación sea adecuada y suficiente. Pero es que además el maquinista también dispone de la documentación del tren: el cuadro de velocidades máximas, etcétera. Cuando se dice que no existían barreras, yo creo que existe, aparte de la señalización, la formación, que es un tema que creo que hay que señalar, y la propia documentación que llevaba el maquinista en el tren.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con la comisión de investigación y su informe, por el que se le ha preguntado, usted ha invocado en varias ocasiones el artículo 21.2 del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, que establece muy claramente que la CIAF realizará sus actividades de forma transparente y no discriminatoria, independiente de la Dirección General de Ferrocarriles, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de cualquier empresa ferroviaria, Organismo Notificado de Certificación y del Comité de Regulación Ferroviaria. En las fechas en las que se emite el informe usted ya estaba al frente de la dirección general. ¿Desde su dirección general existió algún tipo de interferencia, de influencia, de indicación a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios sobre cómo tenía que producirse ese informe?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): No. Desde la dirección general se mantiene una absoluta independencia. Es más, las personas que han comparecido y que hoy están trabajando en la Agencia de Seguridad Ferroviaria, a la hora de emitir su opinión, incluso a nivel individual, de lo que puede ser el informe de la CIAF, no lo han emitido porque está clara la independencia entre los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 38

dos actores ferroviarios: por una parte, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y, por otra parte, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Esa independencia en ese momento estaba reflejada en el artículo 21.2 del Real Decreto 810/2007, que es el que establece cómo se tiene que realizar la investigación de un accidente por parte de la CIAF.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es conocedor usted de que, según el mismo reglamento en su artículo 22.3.b), se establece que el nombramiento del presidente y los vocales es por un periodo de cuatro años para garantizar —estoy hablando de un decreto del año 2007— la inamovilidad y la estabilidad de los miembros del pleno en el desempeño de sus funciones? ¿Es cierto que, además de esta referencia legal por la que le pregunto, el presidente de la comisión de investigación, que tuvo que hacerse cargo de esta investigación, había sido nombrado en la etapa de unos ministros anteriores y que había sido reafirmado, porque no podía ser por otra parte revocado por su inamovilidad, en la etapa ya del nuevo Gobierno?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, es así y de hecho yo creo que esto es un elemento muy importante de cara a garantizar la independencia. Posteriormente, como sabe, en un decreto del año 2014 se refuerza esta independencia e incluso se establece la necesidad de que el presidente comparezca ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, como realmente ha comparecido el actual presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Cómo van sus preguntas?

El señor **DELGADO ARCE**: Ya estoy concluyendo.

Continuando con la CIAF, aquí se ha hablado del equipo investigador, de la obligatoriedad por parte de este mismo real decreto de que se integre en el mismo personal de Renfe y de ADIF para aportar unos informes. Es cierto que no pueden participar en sus deliberaciones para nada, y así ha sido ratificado aquí por los propios responsables de esa comisión, pero le quería preguntar si usted conoce la evaluación independiente que en el año 2015 hizo la Agencia Ferroviaria Europea sobre la CIAF en la que, en relación con el funcionamiento y la composición, dijo cosas como las que yo voy a leer y que figuran en documentación que obra en esta Comisión. Dijo la ERA que la CIAF era una unidad de investigación independiente. Dijo que su presidente y sus vocales tenían experiencia ferroviaria técnica y amplia experiencia profesional. Dijo que la independencia de la CIAF está garantizada por la legislación. Dijo que los miembros de la secretaría de la CIAF son ingenieros competentes y las investigaciones muestran un alto nivel de calidad. Dijo que se identificaban las causas directas y concluyentes. Dijo que los jefes de seguridad de las empresas ferroviarias y del Administrador de la Infraestructura Ferroviaria también están contribuyendo a los informes de investigación. Y dice que se identifican las causas directas y algunas de las contribuyentes y que los informes establecen causas directas detalladas y meticulosas. ¿Usted conoce esta evaluación? ¿Son ciertos estos términos que yo acabo de expresar que se contienen en la misma?

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, son ciertos. Es el informe que hizo la ERA el 20 de julio del año 2015 y en él, efectivamente, se refleja todo lo que ha dicho su señoría. Yo he hecho mención, simplemente, a uno de los aspectos, que es la puesta en valor que hace la ERA en relación con la participación de los jefes de seguridad de ADIF y de Renfe. Creo que claramente ese informe que hace la ERA dentro de su programa de valoración y evaluación de las comisiones investigadoras de accidente avala que es un informe que, desde mi punto de vista, refleja que es independiente y que ha actuado —que es lo más importante— de manera independiente respecto de ADIF y de Renfe.

El señor **DELGADO ARCE**: La última pregunta. Señor Niño, ha sido objeto de crítica el informe de la CIAF sobre la base de que identifica una causa directa y una causa subyacente y se dice que las recomendaciones —esas importantes recomendaciones— que todo el mundo pondera no están relacionadas con el contenido del informe de la CIAF. Sin embargo, si uno lee realmente el voluminoso informe de la CIAF observa que efectivamente hay un análisis de conclusiones, que hay una deliberación y que no hay otra manera de entender las recomendaciones que se emiten si no son consecuencia de un análisis previo. ¿Usted considera que más bien aquí de lo que estamos hablando es de una cuestión metodológica de cómo colocar en cada momento y en el documento expresar causas y recomendaciones pero que las recomendaciones son la consecuencia lógica de una documental, de un análisis y de un estudio previo?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 39

El señor **NIÑO GONZÁLEZ** (exsecretario general de Infraestructuras): Sí, yo creo que este informe —como luego queda reflejado en el decreto de 2014 con el que se modificó cómo se tiene que hacer la investigación de los accidentes— cumple con la determinación de cuáles son en este caso las causas del accidente y el esclarecimiento de las circunstancias. A mí, aunque no lo he dicho anteriormente, me gusta hablar en el caso de los accidentes de causas y circunstancias; es decir, todo aquello que de alguna forma rodea al accidente. Y como causas se pueden establecer muchas y, afortunadamente, creo que en el sector ferroviario nos hemos dado cuenta de que el uso del móvil puede ser una causa por la que se pueda distraer el conductor y por eso se llegó a la conclusión de la necesidad de establecer cambios significativos de velocidad y señalizarlos de manera adecuada. Desde este punto de vista, creo que el informe de la CIAF —estoy de acuerdo con su señoría— a lo mejor en lo de la reordenación y la estructura se podía hacer de otra forma, pero en lo importante, que es el establecimiento —como se dice en la normativa— de las causas y de las recomendaciones para que el accidente no se pueda repetir, el informe de la CIAF cumple dichos objetivos.

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

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

Muchísimas gracias por su paciencia y colaboración, señor Niño; no caerá en saco roto, se lo garantizamos.

Suspendemos la sesión hasta esta tarde a las cuatro.

**Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.**

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

### — DEL SEÑOR FERRE MOLTÓ (EXPRESIDENTE DE ADIF), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/0001520).

El señor **PRESIDENTE**: Según mi reloj han pasado los cinco minutos de cortesía para con el Grupo Ciudadanos. No creemos que tarden, y por lo tanto comenzamos la sesión.

Tenemos el gozo de que esté con nosotros don Gonzalo Jorge Ferre Moltó, expresidente de ADIF, para informar de las cuestiones objeto de esta Comisión. Sin más, iniciamos la sesión dándole la palabra a él por cinco minutos, si así libremente decide utilizarlos. Adelante, señor Ferre Moltó.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Quiero que mis primeras palabras vayan a expresar el apoyo y el cariño a todas las víctimas, a sus familiares y amigos, del trágico accidente que nos trae hoy aquí. La verdad es que creo que jamás voy a ser capaz de olvidar aquellos momentos.

Dicho esto, como ustedes saben, el día 8 de agosto de 2013, dos semanas después de que ocurriera el accidente, comparecí junto con el presidente de Renfe a petición propia en este Congreso de los Diputados, como recoge el *Diario de Sesiones* del Congreso de los Diputados de esa fecha, 8 de agosto de 2013. En aquella comparecencia yo intenté explicarles cómo se producía el diseño, la construcción y la puesta en servicio de una línea ferroviaria, todos los trámites que había que seguir con carácter genérico, y en concreto todos los que afectaban al tramo donde se produjo el accidente, así como la política de conservación y mantenimiento que se había llevado desde que la línea fue puesta en servicio.

Creo que no tiene sentido que yo les vuelva a contar lo que ya les conté y obra en el *Diario de Sesiones* del Congreso de los Diputados. Por lo tanto no voy a abusar más del tiempo que el presidente me concede, y sencillamente quedo a su disposición para lo que ustedes deseen.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, don Gonzalo.

A continuación pasamos al turno de los grupos parlamentarios, el primero de los cuales es el Grupo Mixto. Tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez Oblanca. Adelante.

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

Buenas tardes, don Gonzalo Ferre Moltó y muchísimas gracias también por su comparecencia en esta Comisión de investigación. Don Gonzalo, ¿actualmente continúa usted vinculado al mundo ferroviario?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 40

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No. En este momento estoy jubilado.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Ferre, ha hecho usted referencia a la comparecencia que, junto con el presidente de Renfe, hizo usted aquí, en el Congreso, ante la Comisión de Fomento unos días después de aquella tragedia enorme, el 8 de agosto de 2013. Efectivamente su intervención y la del presidente de Renfe fueron muy extensas. Tengo aquí el *Diario de Sesiones* y estamos hablando de prácticamente cinco horas de comparecencia, que han quedado recogidas en cuarenta y cinco páginas del *Diario de Sesiones* de aquella Comisión.

Permítame, aun a sabiendas de la respuesta, que incida en una de las preguntas que se formularon entonces y que se han repetido hasta ahora. Señor Ferre, ¿por qué un servicio público ferroviario que se vende como de alta velocidad no es un accidente de alta velocidad?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Ya lo respondí en su momento, porque sus compañeros que estaban en aquella época me hicieron la misma pregunta: porque una operación de alta velocidad viene vinculada a tres factores. Uno, una infraestructura de alta velocidad; dos, un material móvil de alta velocidad, y tres, un sistema de seguridad de alta velocidad. En este caso no concurrían y por eso no tiene la característica.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Explíquenos por qué ADIF tomó la decisión de construir el tramo siniestrado en ancho ibérico en lugar de ancho estándar o ancho OIC.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Creo que todos ustedes saben que yo me incorporo a ADIF en el año 2013. Esta vía se pone en servicio en diciembre del año 2011. Por lo tanto yo no le puedo dar esa explicación, pero seguro que aquí comparecerá o habrá comparecido la persona que estuviera y que le podrá satisfacer su pregunta.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: El tramo del accidente —creo que entonces era usted el presidente de ADIF— fue revisado antes; en concreto he leído que auscultado tres meses antes. ¿En qué consistió tal auscultación?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Como usted puede imaginarse no le voy a decir los detalles técnicos de en qué consiste una auscultación del tramo; se miden una serie de parámetros que garantizan la seguridad del mismo, y eso es lo que hace ADIF. Si quiere más detalles cualquiera de los técnicos que aquí han acudido seguro que se lo pueden explicar con todo lujo de detalles, pero yo no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Ferre, ayer el juez de instrucción que lleva este caso dio por terminada la investigación del accidente con dos acusados, el jefe del tren, el maquinista, y el director de Seguridad de ADIF. Le pregunto, ¿falló la seguridad de ADIF?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Yo espero que no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por mi parte, señor presidente, nada más. Muchas gracias.

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

No estando presente el portavoz del Partido Nacionalista Vasco, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya el señor Gabriel Rufián.

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

Muchas gracias, señor Ferre Moltó, por estar hoy aquí con nosotros. Le leo literalmente: Existen indicios suficientes para concluir que la Dirección de Seguridad en la circulación de ADIF, a quien en principio compete la labor de valorar los riesgos inherentes a la circulación, no cumplió con dicho cometido, generando y tolerando una situación de riesgo que finalmente cristalizó en el accidente que costó la vida y la salud a múltiples usuarios. Cortabitarte, teniendo conocimiento de dicha situación de riesgo en virtud de los informes remitidos por la UTE y por Ineco, no consta que haya hecho u ordenado medida alguna destinada a evaluar y gestionar dicho riesgo. Esto lo dice el juez, de manera literal. Usted era una persona con una enorme responsabilidad cuando el señor Cortabitarte firmó y transmitió la orden que dejó fuera de servicio el sistema de frenado automático, que nosotros consideramos que fue una decisión primordial



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 41

y crucial para lo que ahí pasó. Usted en esa época era presidente de ADIF, cuando Cortabitarte firmó la desconexión. ¿Lo volvería a hacer?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Es que yo no era presidente de ADIF, señor diputado. Mire las fechas y verá que yo no era presidente de ADIF. Como le he dicho a su compañero, me incorporé a ADIF en enero del año 2013, y esto se produce antes de que yo me incorpore.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le pido disculpas porque no tenía esa información.

De todas formas ellos alegan una serie de fallos, como seis meses antes, ¿usted considera que esa decisión, en menos de veinticuatro horas, influyó en algo?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¿Quiénes son ellos? Discúlpeme, me ha dicho: ellos consideran, pero no sé ellos quiénes son.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bueno, Cortabitarte. Cortabitarte considera que es por una serie de errores. ¿Usted cree que la decisión de desconectar el ERTMS en menos de veinticuatro horas influyó en algo en el resultado final del accidente?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Desde luego esa opinión no la voy a dar bajo ningún concepto, señor diputado, y menos en una causa que está *sub iudice*. Esto ya lo decidirá.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ha pasado algo curioso esta mañana, y es que cada vez que hemos preguntado por Cortabitarte hay algunos portavoces que nos piden respeto a la presunción de inocencia, algo que nosotros respetamos. Lo que sí es curioso es que son los mismos que llevan dos meses culpabilizando al maquinista. Por lo tanto la presunción de inocencia es para algunos solamente. ¿Usted considera que el señor Cortabitarte después de estar imputado debería seguir en su cargo?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Sobre eso no tengo ninguna opinión.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hay otro hecho importante para este grupo parlamentario, y que ya ha apuntado mi compañero Martínez Oblanca, y es que después del accidente, de repente, todos los cartelones que anunciaban la alta velocidad en Galicia en la línea, y las declaraciones de ministro Blanco anunciando que la alta velocidad llegaba a Galicia, todo aquello cambió. Murieron ochenta y una personas y de repente aquello no era alta velocidad. ¿Usted considera que esa línea era alta velocidad?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Le acabo de responder a su compañero, pero lo vuelvo a repetir. Para que una circulación sea de alta velocidad necesita una infraestructura de alta velocidad, un material móvil de alta velocidad y una tecnología de seguridad de alta velocidad, y aquí no concurrían.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Por lo tanto el ministro y los cartelones mentían.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Es que esa información la tiene usted, yo no la tengo. Cuando pasó esto yo no vivía en España, así que no me hable de aquello porque yo no estaba aquí. No lo he vivido, no lo sé, y por lo tanto no le puedo dar ninguna opinión.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Ferre, la verdad es que respeto enormemente el hecho de que no me quiera contestar, pero tampoco le voy a comprar el discurso de la amnesia.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, no tengo amnesia. Sencillamente es que cuando pasa eso, si tiene usted curiosidad, vivía en Argentina.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Que sí pero...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Me está hablando usted de unos momentos que yo no viví aquí en España; ni tan siquiera por el periódico, de eso yo no me enteré.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No leía el periódico de Argentina? ¿No seguía las noticias?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 42

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Sí lo leía, pero en el periódico de Argentina le puedo garantizar que si se abría un tramo de ferrocarril en España en Orense no venía.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Entiendo que los pobres argentinos no tienen acceso a *El País* ni a *El Mundo* ni a *La Razón* ni al *ABC*...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Seguramente tendrán acceso a todo eso, pero yo no lo leía. Una cosa es tener acceso y otra cosa es leerlo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, ya, está bien.  
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Rufián.  
A continuación tiene la palabra el portavoz de Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Garaulet.

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

En primer lugar, quiero pedirle disculpas al compareciente porque he llegado un poco más tarde, y no le he podido escuchar, pero sí he escuchado las respuestas que ha dado a mi compañero. Muchas de las preguntas que iba a hacerle iban sobre el tema del accidente, pero si usted no estaba en esa época y no supo ni lo conoció, pocas me va a poder responder. Pero sí le voy a preguntar un par de cosas sobre un tema que esta mañana ha salido, y sobre el que me gustaría saber su opinión. Como expresidente de ADIF que es usted, ¿piensa usted que las medidas que se tomaron en ADIF y Renfe tras el accidente, como la señalización y balizamiento de los cambios significativos de velocidad, fueron proporcionales a los riesgos que había en cada curva o fue una sobrerreacción? Se lo digo en función de su experiencia profesional.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Este tipo de decisiones no se cuestionan. Quien tiene la *autoritas* en este caso es la comisión ferroviaria que gestiona esto, y esta comisión ordenó a Renfe y a ADIF la toma de determinadas medidas, y esas medidas se tomaron. No tengo comentarios sobre las medidas, entre otras cosas porque tampoco ganamos nada con eso.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Usted cree que la atención a las víctimas fue la adecuada? ¿No cree que se debería haber recogido algún tipo de fallo en el sistema ferroviario aparte de la negligencia del maquinista? Después de no sé cuántas comparecencias que llevamos, en las que cada uno habla de su tema, como si no conociera absolutamente nada más, y estamos hablando de grandes ingenieros y de grandes profesionales que conocen perfectamente y que tienen una valía profesional íntegra, pero extrañamente cuando se les preguntaba sobre un proceso, dicen: es que yo solamente llevaba la seguridad de tal tramo a tal tramo. Bueno, ¿entonces usted conocería un poco también cómo venía la del anterior tramo y la del tramo siguiente? Y dicen: no, no, yo solo me encargaba de ese tramo. Te queda la sensación de que no había una coordinación entre todas las partes integrantes de este proyecto. Usted, como presidente de ADIF, que teóricamente coordinaba o por lo menos diseñaba una gestión unitaria de su compañía, ¿piensa sinceramente que uno de los problemas que hubo para que se ocasionara este accidente fue la descoordinación que había entre las diferentes partes del proyecto?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Señoría, primero, eso que usted me está preguntando creo que es imposible de responder, y segundo, hay un juez que está instruyendo, que acaba de dictar un auto —que ya veremos si ese auto termina siendo firme o no termina siendo firme—, y después hay una audiencia que va a juzgarlo. Entonces, mire usted, ellos son los que van a contestar a esas preguntas.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Por qué en empresas como ADIF y Renfe, que mueven al año unos cuatrocientos millones de viajes y una cantidad muy importante de pasajeros, con una importante utilización de infraestructuras, cada vez que hay un cambio Gobierno se cambia toda la estructura hasta niveles técnicos realmente bajos en ambas empresas? ¿No cree usted que se pierde el *know how* de aquellos que están trabajando durante unos años en un proyecto, y a la mitad de un proyecto cambian de responsable, y que antes de que termine vuelven a cambiar de responsable, y que al albur del político de turno se cambian las estructuras de una empresa tan importante como la que usted dirigió su momento? ¿Cree usted que eso es normal dentro de una empresa como ADIF o

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 43

Renfe? El caso más claro, el de Renfe en estos últimos tiempos, que ha cambiado todos los sistemas de gestión. ¿Usted cree que es normal que pueda cambiar eso? ¿Usted cree que eso no puede dar lugar a que suceda algo como de lo que estamos hablando, de que nuevos responsables de alguna infraestructura al cambiar de director puedan tener un desconocimiento de lo que se había hecho anteriormente?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Como usted no ha llegado a la hora, a lo mejor no se ha enterado, pero su compañero diputado me ha preguntado antes que a qué me dedicaba ahora, y le he contestado que estoy jubilado. Llevo jubilado un año y medio, y por tanto de estas cosas de las que me está hablando usted comprenderá que no sepa nada de ellas, porque no las sigo, pero sí que sé lo que hice cuando fui presidente de ADIF. Cuando yo llegué a ADIF siguieron exactamente las mismas personas que estaban conmigo; introduje cambios por supuesto en la dirección, porque había unas necesidades que yo entendía que había que cubrir y que no estaban cubiertas. Pero toda la gente con responsabilidad cuando yo llegué seguía teniendo responsabilidad cuando yo estuve allí. Lo que hayan podido hacer los demás no lo sé, y por lo tanto no puedo opinar.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Terminó, señor presidente. ¿No cree que a partir de ahora, como una de las enseñanzas que estamos recibiendo en esta Comisión, eso debería normalizarse y hacerse un *job description* determinado de cada puesto y que el mérito, la experiencia y el cargo vayan en función de la capacidad, del mérito, no de la fidelidad o del amiguismo?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Seguro que eso es buenísimo, pero son ustedes los que lo tienen que hacer.

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

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

A continuación tiene la palabra por el Grupo Podemos la señora Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Ferre.

Usted justo después del accidente reconocía en declaraciones que el accidente hubiera sido evitable si hubiese estado instalado el sistema de seguridad ERTMS, y que habría frenado el tren automáticamente. ¿Ratifica esas palabras que dijo usted?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, yo no dije eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le leo las declaraciones que tengo de una entrevista recogida en 13TV: Si ese tramo hubiera tenido ERTMS y la máquina hubiera tenido el sistema a bordo, ese exceso de velocidad lo habría frenado automáticamente.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Eso sí que lo dije, pero no es lo que usted me ha dicho al principio. Es decir, ...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Decir que la máquina habría frenado automáticamente no es lo mismo que decir que en caso de un error humano el tren nunca habría pasado a más de 80 kilómetros por hora por la curva, porque habría saltado el frenado automático?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Sí, pero usted está sacando de contexto lo que yo dije. Es decir, una cosa es que las medidas de seguridad que amparan a la alta velocidad sean unas determinadas, y aquí, que no era alta velocidad, eran otras determinadas, y no me puede mezclar churras con merinas porque si me mezcla churras con merinas lo que resulta...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues le pregunto: Si el ERTMS estuviese implementado hasta la estación de Santiago en su totalidad, en caso de que hubiese un error humano, ¿habría pasado el tren a más de 80 kilómetros por hora por la curva?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Tendría que haber tenido bastantes más cosas que eso, porque con eso solo no habría sido suficiente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 44

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿El ERTMS no saltaría automáticamente en caso de estar instalado en la totalidad, no tiene un frenado automático en caso de exceso de velocidad?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, porque tendría que tenerlo también el tren, es decir, ...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Obviamente estoy hablando con el sistema activo en el tren y en la línea. ¿Con el sistema ERTMS instalado en la vía y activo en el tren, embarcado, en caso de que hubiese un error humano, un despiste, el tren habría pasado a más de 80 kilómetros por hora en la curva o se habría frenado el tren automáticamente?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Yo creo que esa pregunta la puede responder usted misma. Tal como me la ha planteado, tiene usted la respuesta y la puede responder. Yo lo único que le digo es que ese tren ni tenía ERTMS, ni esa infraestructura tenía ERTMS, y por lo tanto usted me está haciendo una pregunta que no tiene sentido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo no fui directora de ADIF...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, yo fui presidente de ADIF, en efecto, ¿y?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que creo que quien tiene que responder la pregunta es usted. ¿Habría pasado a más de 80 kilómetros por hora por la curva en caso de que hubiese un error humano con el sistema instalado en su totalidad hasta Santiago y embarcado?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Mire usted, si no hubiera salido el tren, no habría pasado nada. Eso es comparable con la afirmación que está usted haciendo o con lo que me está diciendo. ¿Por qué no me pregunta si el tren no hubiera salido de Orense si se hubiera producido el accidente?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me parece que usted debería darse cuenta de la importancia que tiene esta Comisión de investigación...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No tengo ninguna duda al respecto, pero tenemos que darnos todos cuenta de la importancia.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**:... y de guardar también un respeto por las víctimas del accidente. Le vuelvo a preguntar: ¿pasaría el tren a más de 80 kilómetros por hora por la curva en caso de estar instalado el sistema de seguridad?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Si el tren no hubiera salido de Orense, no se habría producido el accidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Desde luego usted tiene muchísimas ganas de colaborar con esta Comisión de investigación...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Fernández. Es evidente que el compareciente tiene derecho a no contestar y a nosotros dejar constancia de que no ha contestado. Reiterar la pregunta tres veces no serviría de nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me gustaría también que se guardase un mínimo de respeto por la importancia que tiene esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero es su derecho, y queda constancia de que efectivamente no ha contestado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, está bien que usted se desdiga de sus palabras.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Yo no me he desdicho de mis palabras, yo en mis palabras me mantengo, otra cosa es que esas palabras que usted me adjudica no sean las mías.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 45

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Tras el accidente usted participó en una investigación, como director de ADIF. ¿Se realizó una auditoría dentro de ADIF para conocer si se cumplió con la normativa?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Eso no es cierto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, desde la Dirección General de Infraestructuras se realizó una auditoría, y se le pidió información...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Disculpe, pues hablemos con precisión. Desde la Dirección General de Infraestructuras que yo sepa tampoco. Yo creo que fue la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios la que lo hizo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabamos de hablar con el director de Infraestructuras, y hubo otra investigación interna, pero bueno. En ese informe se dice que se entregó toda la documentación, que todo estaba acorde con la normativa, y se menciona en concreto la normativa Cenelec y el Reglamento 352, y se dice que el informe de evaluador independiente está. Sin embargo después supimos, a través de técnicos de Ineco, que faltaba el informe de evaluador independiente para el enclavamiento de Santiago. Le pregunto: ¿desde ADIF se facilitó mal la información, es decir, desde ADIF se dijo que se contaba con ese informe de evaluador independiente o fue el encargado de realizar ese informe quien se inventó que existía ese informe de evaluador independiente? ¿Dónde estuvo el error de que en ese informe aparezca que sí hay informe de evaluador independiente y no exista en realidad?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Desde ADIF se colaboró absolutamente, tanto con la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios como con el juez instructor que estaba analizando la causa, y se aportó absolutamente toda la información —y esas fueron las órdenes que yo transmití— que constaba en ADIF en relación con este tema, al igual que vine aquí, al Congreso, y les facilite a ustedes, señores diputados, toda la información que teníamos en relación con este tema.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cuando ustedes facilitaron esa información aseguraban que había informe de evaluador independiente sí o no en el enclavamiento de Santiago?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Nosotros al juzgado le hemos remitido toneladas de información y a la Comisión también, y todo eso no pasaba por mi mano, así que no me pregunte usted el detalle porque yo lo desconozco.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No hablo del juzgado, en concreto hablo de una auditoría que se abrió y que encargó Ana Pastor tras el accidente, donde se decía que ADIF iba a proceder a una auditoría y se iba a entregar esa documentación. Me refiero a ese momento y a esa auditoría. ¿Cuando ustedes entregaron esa información dijeron que había informe de evaluador independiente en el enclave de Santiago sí o no?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Discúlpeme, estando yo de presidente de ADIF no se hizo ninguna auditoría en relación con ese tema. Se lo he dicho antes y se lo vuelvo a decir. Fue la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios la que lo hizo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y ustedes facilitaron que había ISA...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Nosotros facilitamos toda la información que obraba en nuestro poder.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me puedes decir cuál es? ¿Había ISA para Santiago?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, no se lo puedo decir porque, insisto, son toneladas de documentos, y evidentemente es imposible que yo se los pueda relacionar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, usted no sabe si había informe de evaluador independiente para el enclavamiento de Santiago.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, no lo sé. Por supuesto que no.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 46

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No tiene ni idea.

Pues después de todo lo que sale, público, noticias de prensa ¿eh?, señalándoles a ustedes con bastante responsabilidad en la ocultación de información, no preocuparse por lo menos de revisar si esa información estaba o no, me parece cuanto menos grave y poca voluntad de colaborar, que es lo que estamos viendo hoy aquí. Y no solo respecto a la CIAF, sino que en cuanto al juzgado tampoco han mostrado ustedes mucho interés en colaborar con la justicia. Le voy a leer los titulares que fueron dejando a lo largo de estos años mientras usted era director de ADIF: El juez da dos días a ADIF para que entregue documentos que le negaba. Durante un año ustedes se negaron a entregar documentación al juzgado. Otro titular: ADIF admite que omitió por error durante tres años información relevante sobre el accidente del Alvia. Cuatro años más tarde, el titular de *La Voz de Galicia* era ya: ¿Cuántos papeles secretos más se guardan sobre Angrois? Porque ustedes, una vez más, negaban documentación al juzgado.

¿Usted cree que con tantos titulares nosotros nos tenemos que creer que ustedes tienen voluntad de colaborar con la justicia? ¿Nos tenemos que creer lo que usted dice o nos creemos los hechos de la sistemática negativa a entregar la documentación en el juzgado?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Señoría, usted se puede creer lo que le parezca mejor. Yo lo único que le puedo decir a usted es la verdad. Y la verdad es lo que le acabo de decir. Si usted prefiere creerse los titulares de los periódicos, yo no tengo nada contra ellos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y por qué tardaban tres años, cuatro años, en llegar los informes de ADIF al juzgado? ¿Por qué?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Le insisto, yo eso no se lo puedo contestar, señoría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No sabe?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, ¡no sé no! No se lo puedo contestar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Por qué?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Es decir, es imposible que yo tenga esa información.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted no sabe por qué no se entregaba la documentación al juzgado?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Mire usted, si no se le entregó la información al juzgado, alguna información, tenga usted el cien por cien de seguridad de que fue por error. Pero ¡jamás! por falta de voluntad porque si hay alguien en el mundo que tenga interés de saber exactamente qué pasó en ese accidente, le puedo garantizar que son los técnicos de ADIF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Después del auto judicial donde señala directamente a Cortabitarte, que participó en la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios y en realizar ese informe, ¿usted cree que se puede considerar el informe de la CIAF independiente cuando uno de los imputados participó activamente en ese informe?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¿Cuando uno de los...?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De los imputados, participó activamente en la realización...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Porque formaba parte de la Comisión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De la CIAF. Sí. ¿Usted cree que se puede considerar independiente un organismo en el que se juzgan los propios responsables?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Mire. Sobre la independencia o no independencia de la CIAF, en cualquier caso no es un tema que afecte a este accidente. La CIAF es la que ha investigado todos los accidentes ferroviarios que se han producido en este país, que desgraciadamente han sido muchos y con muchas víctimas; este no es el único accidente que se ha producido. Y en base a los informes de la CIAF, que siempre han sido reconocidos y acreditados, se han tomado las decisiones para intentar evitar que se volvieran a producir los accidentes. Y en esta la CIAF ha actuado exactamente igual

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 47

que había actuado en los demás. Si ahora se prefiere establecer un sistema diferente, que lo desconozco porque, insisto, yo me he jubilado y cuando me he jubilado me he jubilado, es decir he dejado de tener actividad en este tema y por lo tanto no sé lo que está sucediendo en los últimos dos años, yo hace dos años que me fui de ADIF; y no me pregunten por cosas que han sucedido en los últimos dos años porque yo no las sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya. Pero usted sí que participó en las auditorías y a mí, cuanto menos, me parece bastante grave...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¡Que le insisto en que no se ha hecho ninguna auditoría en ADIF siendo yo presidente de ADIF! ¡Es que no sé de dónde, señora diputada, ha sacado usted esa información, pero le puedo garantizar que no se ha hecho ninguna auditoría!

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, la investigación...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): La hizo la CIAF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ... que anunció Ana Pastor...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¿Perdón?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La investigación, la auditoría que anunció Ana Pastor, ¿nunca se concluyó, nunca concluyó nada?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Discúlpeme usted, es que ve usted cómo me mezcla conceptos y entonces son cosas distintas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, son cosas diferentes. Yo le hablaba del Ministerio de Fomento.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Una cosa es que el Ministerio de Fomento haya hecho una auditoría... Si el Ministerio de Fomento le ha dicho a usted que ha hecho una auditoría, la habrá hecho, ¡pero ADIF no la ha hecho y usted me está preguntando a mí como presidente de ADIF y yo...!

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero cuando se hace la auditoría por parte del Ministerio de Fomento, entiendo que le habrán exigido a ADIF que les pasase la información.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¡Pero pregúnteselo usted a los que han hecho la auditoría, no me lo pregunte a mí! Cómo voy a saber yo...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero yo quiero saber qué información le pasaron ustedes desde ADIF al Ministerio de Fomento.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¿Pero no entiende usted que yo no le puedo...? Mire, la información de la que usted está hablando, ¡son toneladas de papel!

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y usted no sabe exactamente las cuestiones clave de esas toneladas de papel.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¡Pero ni yo ni hay ninguna persona única que se sepa eso! ¡Eso es una montaña de personas que están detrás de toda esa montaña de papeles!

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Fíjese, ¿sabe qué me parece muy complicado? Que ustedes realizando auditorías, realizando investigaciones desde la CIAF, nunca se hayan dado cuenta, ¡nunca!, de que faltaba el informe de evaluador independiente en el enclave de Santiago, ¡que ustedes no se hayan dado cuenta jamás! Y sin embargo las víctimas, sin recursos, sin medios para acceder a la información, después de cinco años han conseguido las actas en las que se demuestra que falta ese informe de evaluador independiente. ¿Se pueden dar cuenta las víctimas, sin medios y sin recursos, y ustedes haciendo auditorías no se dan cuenta de nada? ¿De verdad me está diciendo eso?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 48

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¿Pero no le estoy diciendo que no hemos hecho ninguna auditoría, señora diputada? ¿No le estoy diciendo que esa línea se puso en servicio en diciembre del año 2011 y que cuando yo llegué a ADIF, en enero del año 2013, esa línea llevaba un año y pico en funcionamiento? ¿Usted se cree que nosotros nos dedicamos a revisar las puestas en servicio de las líneas que están abiertas antes de que nosotros lleguemos a los sitios? ¡Eso ya se ha hecho!; se ha revisado, se ha cotejado con las autoridades, con el regulador que es el que da los permisos para las puestas en circulación y se ha puesto en circulación. Y cuando un tren está pasando por una vía...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, ¿se dio la autorización?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ... se da por sentado que se han cumplido todos los requerimientos necesarios para ello.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estoy de acuerdo, se da la autorización de la puesta en servicio, pero falta la documentación y ustedes son incapaces de analizar que faltaba la documentación.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): ¿Pero cómo que nosotros...?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y hacer una autocrítica.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, si es que nosotros no es que seamos incapaces de analizar, señorita, es que nosotros no lo analizamos, que es distinto. Es que no se analiza las puestas en servicio. Mire usted, España tiene quince mil y pico kilómetros de líneas ferroviarias.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces estará de acuerdo conmigo en que después del auto del juez cabe realizar una buena auditoría dentro de ADIF para ver si faltaba información o si faltaba documentación o no.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Bueno, yo creo que evidentemente eso se hará, no tengo ninguna duda. Y si es verdad que falta algún documento, explicarán por qué falta y a lo mejor lo que sucede es el documento sí que está. No lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De momento no hay nadie que haya salido a entregar el documento, solo hay gente declarando en el juzgado que ese informe no se encargó. Estaría bien que algunas de las personas con cargos de responsabilidad vinieran aquí a decir: Aquí está el documento.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Eso es una afirmación que hace usted; pero como me ha hecho ya tantas afirmaciones que no eran correctas, permítame que en esta tenga yo la duda.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La última pregunta. Usted insistió muchísimo, justo después del accidente, en salir diciendo que esto no era un accidente de la alta velocidad. O sea usted niega el BOE, las revistas internas de ADIF, las declaraciones oficiales de que era la llegada de la alta velocidad a Galicia. Entonces, la pregunta —para que nos lo aclare a los gallegos— es: ¿Se nos mentía al principio, cuando se anunciaba que era la llegada de la alta velocidad a Galicia o se nos mentía después, cuando se dijo que no era un accidente de la alta velocidad?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Yo, por no aburrir a todas las señorías, daría por repetida la respuesta que he dado ya dos veces en relación con ese tema, es decir, yo no sé lo que se decía cuando se produjo eso porque yo ni tan siquiera vivía en España, como ya le he dicho antes a su compañero. Segundo...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero entonces, para salir diciendo que no era alta velocidad, usted ya era director de ADIF, supongo que se leería un poco el BOE, de qué es el accidente. ¡Hombre!, es un accidente de tren de alta velocidad. ¡Ah! Una cosa es que estuviese en Argentina antes y otra cosa es que cuando usted era director de ADIF...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Bueno, yo ya le he dicho, yo ya les he explicado; lo que pasa es que también hay que hacer voluntad para oír las cosas. Yo ya les he explicado los tres requerimientos que son necesarios para que una operación ferroviaria se considere de alta velocidad; y



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 49

no los voy a repetir. Y en esta operación ferroviaria no concurrían y por lo tanto no era una operación ferroviaria de alta velocidad diga el Boletín Oficial que usted dice lo que diga.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entiendo entonces que era una estafa a los gallegos, no era alta velocidad.

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

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

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy buenas tardes, señor Ferré. Muchísimas gracias por comparecer en esta Comisión.

Abusando de su paciencia, porque es verdad que ya lo ha repetido —creo que dos veces—, dígame cuáles son los tres requisitos que usted considera que tiene que tener una línea para ser considerada de alta velocidad. Una vez más.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Bien. No es que los considere yo, estos son los requisitos que los técnicos me han dicho que tiene que tener una línea, una operación, para considerarse una operación de alta velocidad. Uno es que la infraestructura tenga diseño de alta velocidad; dos, que el material rodante que circula por ella tenga las características de alta velocidad; y tres, que el sistema de seguridad implementado para ese servicio sea el de alta velocidad.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Bien. Como usted ha sido tan tajante en esa definición...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Bueno, yo igual de tajante que fueron los técnicos que me explicaron que esos eran los tres requerimientos. Como se puede imaginar, no los he puesto yo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Estoy convencida de ello.

Pero permítame en todo caso que yo comparta una reflexión con usted.

Hay una normativa aplicable de ámbito europeo y también de ámbito nacional que es la que determina y califica cuándo una línea es de alta velocidad o no lo es y en ese sentido hay que hablar de la directiva 2008/57, de la Comisión Europea, que define cuáles son las líneas de alta velocidad o qué requisitos tienen. Y entre los requisitos o la calificación que hace, dice que son líneas de alta velocidad aquellas especialmente construidas para la alta velocidad, para circular a una velocidad igual o superior a 250 kilómetros por hora, líneas especialmente acondicionadas de alta velocidad equipadas para circular a una velocidad de 200 kilómetros por hora o bien líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico, que en todo caso determinen. Luego el Real Decreto 1434 de 2010, que traspone a España normativa europea, se reafirma en estos extremos en cuanto a lo que se considera una línea de alta velocidad, pero hace referencia específica a los vehículos concebidos para circular por esas líneas de alta velocidad y para determinar si un vehículo que circula por esas líneas lo es de alta velocidad o no. Y dice que lo son aquellos que circulan a 250 kilómetros por hora como mínimo, a 200 kilómetros por hora en las líneas de la sección 2.1 —habla de la sección 2.1 que yo desconozco porque no soy experta en el tema, pero se refiere a una velocidad de 200 kilómetros por hora—, y luego habla también de vehículos concebidos para una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora. Yo entiendo que, según esta normativa y teniendo en cuenta la línea en la que ocurrió el accidente y el vehículo que circulaba por esa línea y que tuvo el accidente, reúne los requisitos que establece esta normativa y que, por tanto, el vehículo y la línea son de alta velocidad porque circulaba a más de 200 kilómetros por hora o es una línea para circular a más de 200 kilómetros por hora.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No se podía pasar de los 200 kilómetros por hora en esa línea, señorita.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿No es una línea que está habilitada para circular hasta un máximo de 200 kilómetros por hora?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Sí, a un máximo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: A un máximo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 50

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Es que usted primero ha dicho que se puedan sobrepasar los 200 kilómetros por hora, y yo lo que le digo es que los 200 kilómetros por hora no se podían sobrepasar.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Es que son tres clasificaciones distintas: más de 250 kilómetros por hora, más de 200 kilómetros por hora y hasta 200 kilómetros por hora en determinadas circunstancias. Por tanto, esta línea sí que se incluye dentro del concepto de una velocidad de hasta 200 kilómetros por hora.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Algo de lo que estamos diciendo debe estar mal, y le voy a hacer un razonamiento. En España existen miles de kilómetros por los que se puede circular a 200 kilómetros por hora y no se consideran de alta velocidad.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿Usted considera, entonces, equivocado el testimonio que hemos escuchado aquí del representante de la ERA, ante una pregunta directa sobre si se trataba de una línea de alta velocidad, que nos dijo que sí y que el vehículo era de alta velocidad? Yo creo que es una persona cualificada que entiende perfectamente cuál es la normativa aplicable, y lo ha calificado así.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No esté usted tan segura —no digo de su cualificación que seguro que es enorme—; no esté usted tan segura porque lo de la alta velocidad no es un objeto jurídico determinado, ¿sabe usted?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¡Hombre! es un concepto técnico más que jurídico, ¿no?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): No, es que es diferente en cada país. A pesar de que usted nos lea la normativa de la Unión Europea, el concepto de alta velocidad en Alemania no es el mismo que en Francia, que en Italia o que en España. En España no consideramos alta velocidad hasta que se pueden alcanzar y superar los 300 kilómetros por hora, y tenemos una red de alta velocidad que no recuerdo exactamente su extensión pero de unos 2800 kilómetros. Eso es alta velocidad en España, ese es el concepto que aquí tenemos acuñado de alta velocidad. En otros países cualquier tren que supera los 200 kilómetros por hora se considera de alta velocidad. En otros países son los 250 kilómetros por hora. Le digo que no es pacífico el concepto alta velocidad dentro de la Unión Europea. Si usted se fija, a pesar de que existe la Agencia Europea de Ferrocarriles, cada país de Europa está absolutamente aislado frente a los demás. El sitio en el que menos se ha avanzado en la integración europea es en el ferrocarril. No existe ni la más mínima integración; es más, hay barreras absolutamente infranqueables. A eso es a lo que se suponía que se dedicaba o todos creíamos que se dedicaba la ERA. A ver si son capaces de romper esas barreras y que los trenes españoles puedan circular en Francia, y los franceses en España y en Alemania, y así sucesivamente, que se supone que es la función que debe tener esa institución.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Pero verá usted, señor Ferre, yo respeto lo que usted está comentando, por supuesto...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Y yo lo que dice usted también.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Pero discrepo humildemente y le voy a decir por qué. Porque estamos hablando precisamente —ya que usted ha hablado en términos jurídicos y de un concepto jurídico— de trasposición de normativa europea a Estados miembros. Y la normativa europea lo que intenta de alguna manera es homogeneizar y normalizar un determinado sector...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Es cierto.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ... que, en este caso, es el sector del ferrocarril y de la alta velocidad, que es de lo que estamos hablando, en todos los países de la Unión. Por tanto, estas normas que acabo de leerle son aplicables a todos los países de la Unión. Lo único que ha hecho el Estado español es trasponer esa normativa al ámbito territorial español. Esta es la normativa vigente; no es porque yo la lea, sino porque es la que es aplicable. En todo caso, no nos vamos a poner de acuerdo. Usted tiene su punto de vista y, evidentemente, yo le traslado lo que yo interpreto y lo que entendemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 51

que es aplicable y que, además, paradójicamente, coincide con lo dicho por la persona que compareció en representación de la ERA, que algo del tema sabrá, yo no voy a poner en cuestión, al contrario...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Ni yo tampoco.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Me parece, además, de una fiabilidad bastante respetable. En todo caso, le agradezco la contestación.

Hizo usted referencia a la comparecencia del 8 de agosto de 2013, cuando usted estuvo en el Congreso de los Diputados, y habló usted también del cambio de ancho de vía de la línea y del cambio de señalización que se realizó. Repasando un poco esa comparecencia, me dio la sensación —usted me corrige, por supuesto, si yo lo he entendido mal; pero ya que está usted aquí, se lo pregunto para que me clarifique el posicionamiento— de que era como si usted en esa comparecencia diera a entender que son el mismo modificado, es decir, que forman parte del mismo modificado de la misma decisión, cuando hay dos modificados diferentes: un modificado de montaje de vía —por la decisión previa de haber cambiado el ancho— y un modificado de señalización independiente del ancho de vía. ¿Esto es así o lo entendí yo en todo caso mal y era una forma de expresarse?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Es que es así, es que son tres líneas, tres actuaciones: plataforma, vías y señalización.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Me llamó también la atención otra manifestación que usted realizó en esa comparecencia. Cuando hablaba usted del cambio de ancho de vía, decía que ni la propuesta de modificado del contrato que se realizó en junio de 2010 ni la continuidad de las obras —firmada el 25 de abril de 2011— especificaban las razones que llevaron a tomar esa decisión del cambio de vía. Me llama la atención y le digo por qué. Porque, por ejemplo, el informe de propuesta de autorización para la redacción del modificado del contrato de montaje de la vía del tramo de Oirixio-Santiago del 13 de octubre de 2010 no deja lugar a dudas sobre ese extremo al constatar que el objetivo de esa instalación del ancho ibérico no es otro que mejorar, en todo caso, la conexión con la línea de Santiago de Compostela-La Coruña. Me llama la atención porque, si bien es cierto que seguramente es algo que le viene dado porque es anterior a su incorporación como presidente del organismo en cuestión, también lo es que supongo que usted conocería o al menos le comentarían que existía una documentación previa que clarificaba la necesidad de ese modificado.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Yo expuse —y se lo puedo leer si usted quiere; lo busco y se lo leo...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No, no hace falta.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Yo expuse las razones por las que se hizo esto, las razones que nos dijeron los técnicos que estaban en aquel momento y que fueron los que propusieron que se hicieran las cosas así. Las expuse y además le tengo que decir que me parecían razonables.

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

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

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

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

Señor Ferre, bienvenido a esta Comisión. Me tocó a mí presidir el 8 de agosto de 2013 la Comisión de Fomento en la que, tras el desgraciado accidente, usted y el señor Gómez Pomar —a la sazón, presidente de Renfe— comparecieron pocos días después para empezar a dar las primeras informaciones sobre las que ustedes tenían conocimiento acerca del accidente. Efectivamente, en el *Diario de Sesiones* número 387 de ese día se recogen sus manifestaciones, en las que usted empezó explicando toda la información que había recabado —porque usted entra en 2013 y, por tanto, todo lo anterior le es ajeno— y nos habla de cuestiones como la planificación estratégica en el año 2000 de esta incipiente línea Ourense-Santiago, de los estudios informativos, proyecto, su modificación, la construcción, los replanteos y hasta de las empresas que trabajaron, la UTE o las adjudicatarias de diferentes subsistemas. Recomiendo que se lea; efectivamente, ha hecho usted bien en no reproducirlo porque está a disposición

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 52

de todos. Nos habló de los sistemas de señalización y control, tanto del sistema ERTMS como del ASFA, del bloqueo telefónico, del LZB, el ERTMS nivel 1 y nivel 2. Después se concentró usted en explicar los equipos de seguridad que se instalaron en el acceso a la estación de Santiago y cómo se ubicó la transición de un sistema a otro, en qué punto, y qué actividades realizaron ustedes tras el accidente. Se sometió usted a las preguntas de los diputados en esa Comisión, que aparecen recogidas en las páginas 42 y 43, y ya de entrada le pregunto: ¿Usted ratifica, como es lógico, todo lo que expresó en esa comparecencia?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Es que todo es referencia documental, quiero decir que todo lo que yo dije aquí tiene los documentos detrás.

El señor **DELGADO ARCE**: Una diputada interviniente en aquella Comisión del Bloque Nacionalista Galego, la señora Pérez, le hizo una pregunta que hacía alusión a si usted había hecho poco tiempo después de ocurrido el accidente unas determinadas declaraciones sobre el tema y usted dio una respuesta que ha ratificado hoy aquí. La respuesta está en la página 42, dijo usted: Yo no hice ninguna declaración ni a las veinticuatro ni a las cuarenta y ocho horas del accidente; las primeras declaraciones que hice fueron muy posteriormente; y, en segundo lugar, jamás en la vida se me habría ocurrido inculpar a nadie. Esto lo digo para que lo tengan en cuenta y revisen de dónde ha captado esta información. Es decir, el 8 de agosto usted estaba manifestando —creo— lo que usted está manifestando ahora aquí en 2018: que no hizo declaraciones sobre inculpación de nadie tras el accidente. ¿Es así?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Absolutamente.

El señor **DELGADO ARCE**: Mire, hemos escuchado aquí sus respuestas reiteradas a la cuestión de si esta línea es o no de alta velocidad. Yo no voy a hacer preguntas pero si voy a decir que este tema ha surgido en esta Comisión constantemente. Yo tengo aquí tres documentos de tres comparecientes que dicen lo siguiente. El señor José Luis González Navarro, un técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias dijo que el debate de si es una línea de alta velocidad es un debate más terminológico que desde el punto de vista que a nosotros nos interesa como autoridad de seguridad. Y decía: En este caso, las condiciones de circulación eran similares a las de una línea convencional, no eran las de una línea de alta velocidad pura. Estamos hablando de que se circulaba bajo ASFA, con velocidad limitada a 200 kilómetros por hora, al igual que en otras líneas convencionales.

El señor Iñaki Barrón de Angoiti, veinte años en la Unión Internacional de Ferrocarriles, un gran experto, también fue preguntado sobre este tema, que yo comprendo que es de interés, y le preguntaban: ¿Cree usted que la línea era una alta velocidad? Y él respondió —y esto está en el *Diario de Sesiones*, no es una manipulación que yo haga aquí en este momento—: Es una cuestión de terminología —respondió—, yo creo que lo que importa es el fondo, cómo se está explotando. Y explicaba: Si tomamos la secuencia —y decía: se describe en el informe de la CIAF— de lo que hace un tren cuando sale de Madrid en dirección a Santiago vemos que tiene un tramo de alta velocidad, luego un tramo de transición, luego un tramo convencional, luego otro tramo de alta velocidad, y decía: Entiendo que la línea de alta velocidad a Galicia se está construyendo por fases y en este momento hay una parte que está en funcionamiento y en otra todavía no está en funcionamiento. Y apuntaba que el accidente se produce en un tramo de aproximación a una ciudad y, por lo tanto, un tramo en transición.

Y ya finalmente el señor Del Río Alonso, un ingeniero especialista en material rodante al servicio de la ERA en este momento, preguntado sobre este tema decía: El tren es de alta velocidad pero sus condiciones de operación, para las cuales está autorizado, son inferiores, porque el proceso se realizó en esas condiciones. Y preguntado sobre la línea decía que en este momento no estaba operando como alta velocidad en todo el recorrido. ¿Usted está de acuerdo con estos testimonios?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Sí, yo ya les he dicho lo que yo creo. Y por otro lado, no me voy a contener, le voy a hacer un comentario. Yo sinceramente veo que hay un enorme interés por este tema de la alta velocidad, que para mí también es un tema de nomenclatura fundamentalmente, pero desgraciadamente a las ochenta víctimas les da lo mismo que esto sea alta velocidad, velocidad tal; o sea, esto es una desgracia que ha sucedido y tenemos que intentar por todos los medios que no nos vuelva a pasar y que podamos aplicar las medidas necesarias, que se investigue a fondo lo que ha pasado para que podamos tomar las medidas para que esto no vuelva a pasar, esto es lo esencial y creo que ese es el objetivo de esta Comisión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 53

El señor **DELGADO ARCE**: Indiscutiblemente, eso es lo esencial.

Mire, el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios fue elaborado por un equipo investigador y en ese equipo investigador había gente de Renfe y gente de ADIF porque la ley del sector ferroviario, la normativa vigente obligaba a que tanto ADIF como Renfe emitieran un informe. ¿Le consta que ADIF a requerimiento de la CIAF y en cumplimiento de la normativa emitió su informe?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Seguro.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Pero es cierto que en las deliberaciones de la comisión de investigación solo intervenían los integrantes de la comisión de investigación?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): A mí no me consta, pero vamos, es que es así como dicen que tiene que ser, con lo cual seguro que se hacía así.

El señor **DELGADO ARCE**: Es que se ha dicho aquí que Cortabitarte participó en la CIAF...

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Ya, ya.

El señor **DELGADO ARCE**: ... y sobre ese hecho yo le pregunto: ¿es cierto que el señor Cortabitarte no participó en la toma de decisiones de la Comisión Investigación?

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Yo estoy casi seguro de lo que usted me está diciendo porque es así como se tiene que hacer pero no se lo puedo garantizar porque yo no estaba allí.

El señor **DELGADO ARCE**: El señor Martínez Oblanca le hizo una pregunta al principio interesándose por la auscultación geométrica y dinámica, la auscultación de la vía. Efectivamente —lo digo para el que le pueda interesar—, en las páginas 73 y 74 del informe de la CIAF se habla de que la última auscultación geométrica antes del accidente se hizo el 21 de noviembre 2012 y la última auscultación dinámica fue realizada el 8 de mayo 2013. Esto según el informe de la CIAF que recoge multitud de información sobre las características y todo lo que ocurrió en esa vía después del accidente y la información que había antes del accidente.

No tengo nada más que preguntarle. Muchas gracias.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, don Celso.

Agradezco una vez más al señor Ferre su comparecencia. Todas sus aportaciones no caerán en saco roto, le aseguro que las aprovecharemos en lo que valen. Simplemente, bienvenido a esta casa, que es su casa, porque es la de todos. Muchísimas gracias.

El señor **FERRE MOLTÓ** (expresidente de ADIF): Muchísimas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sin solución de continuidad, continuaremos con el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

### — DEL SEÑOR GONZÁLEZ MARÍN (EXPRESIDENTE DE ADIF), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001521).

El señor **PRESIDENTE**: Reiniciamos la sesión con la comparecencia de don Antonio González Marín, expresidente de ADIF, para informar en relación con el objeto de esta Comisión. Tiene cinco minutos, si quiere utilizarlos, para hacer las puntualizaciones que usted considere convenientes.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Gracias, señor presidente.

Señorías, quiero que mis primeras palabras sean de recuerdo y de condolencia a las víctimas, a sus familiares y a sus amigos.

Paso a presentarme. Me llamo Antonio González Marín, desempeñé la presidencia de ADIF desde el día 1 de enero del año 2005, fecha de su creación, hasta el 24 de enero de 2012. Con anterioridad, había desempeñado la presidencia del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias desde el 4 de mayo del año 2004 hasta el 31 de diciembre del mismo año, fecha en la que se produce, como conocen, la extensión de GIF. Durante mi mandato como presidente de la entidad ADIF todas las líneas se pusieron en servicio con el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 54

sistema de ERTMS en la infraestructura. La primera línea que se puso con ERTMS en España fue la línea Madrid-Lérida el 19 de mayo de 2006, que, como saben, había sido inaugurada en el año 2003 con ASFA, antes de mi llegada a ADIF. A partir de esta fecha lo hicieron con ERTMS desde el primer día de su puesta en marcha. Así, el 19 de diciembre del año 2006 se inauguró el tramo Lleida-Tarragona de la línea Madrid-Barcelona, el 22 de diciembre del año 2007 lo hizo la línea Madrid-Valladolid y el tramo Antequera-Málaga el día 23 de diciembre de ese mismo año. El tramo Tarragona-Barcelona, que estaba previsto inaugurar también en diciembre de 2007 por problemas en la ejecución de las obras de infraestructura a su llegada a la ciudad de Barcelona, tuvo que retrasarse hasta el 20 de febrero de 2008, apenas tres meses después, y con ello quedó en servicio con esta fecha toda la línea Madrid-Barcelona, como he comentado, con ERTMS. Posteriormente, el 18 de diciembre de 2010 fue inaugurada la línea Madrid-Levante, conectando en alta velocidad Madrid con Albacete, Cuenca y Valencia. Y, por último, la línea Ourense-Santiago fue inaugurada el 10 de diciembre del año 2011, también con el ERTMS en la infraestructura y todo ello gracias al rigor y la profesionalidad del equipo humano de técnicos y directivos que componían la compañía y con los cuales tuve el privilegio de cumplir con mi labor de presidente de ADIF.

Señor presidente, señorías, querría iniciar también esta intervención con unas consideraciones previas. Las líneas ferroviarias Ourense-Santiago así como el eje atlántico entre A Coruña y Vigo estaban planteadas en ancho estándar o UIC 1435 milímetros. La previsión de puesta en servicio, tal y como se recogía en el protocolo firmado entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia el 21 de julio del año 2009, el Pacto del Obradoiro, era a finales de 2011 para la línea Ourense-Santiago y 2012 para el eje atlántico entre A Coruña y Vigo. De haber continuado con ese planteamiento, ancho UIC, la red gallega se habría encontrado en el horizonte de la puesta en marcha de esas dos líneas en una red ferroviaria de dos anchos diferentes y de difícil conexión.

Con el planteamiento inicialmente previsto, ancho UIC, la puesta en servicio de la línea Ourense-Santiago exigía la construcción de dos cambiadores de ancho, uno en Ourense y otro en Santiago, para poder dar continuidad al servicio ferroviario. Ante esta situación, en el año 2010 se estudian diferentes alternativas de explotación entre las que se identifica como las más adecuadas el mantenimiento del ancho ibérico en el eje atlántico cuya construcción estaba, como saben, en el ámbito de la Dirección General de Ferrocarriles y el montaje de este mismo ancho en la línea Ourense-Santiago. ¿Por qué? Porque, de no ser así, habría complicado sobremanera la gestión de la red interior de Galicia con la instalación de intercambiadores de ancho tanto en Ourense como en Santiago que hicieran posible la compatibilización de la circulación de trenes entre las líneas de ancho UIC con las líneas de ancho ibérico. De no mediar la modificación adoptada, Galicia habría afrontado un escenario complejo. En 2011 habría entrado en servicio en ancho UIC la línea Ourense-Santiago, pero también una de las vías entre A Coruña-Santiago-Ourense, situación que habría de hacerse compatible en 2012 con la excepción de la vía en ancho UIC del eje atlántico hasta Vigo, hasta tanto se concluyese la conexión de Galicia con Madrid y se diese continuidad en ancho UIC a la isla interior gallega. Así, la llegada de la conexión con la Meseta en ancho internacional, fijado entonces para finales del año 2015, marcaría el momento del cambio de ancho para Galicia simplificando la gestión ferroviaria.

Ante esta situación, en 2010 se adopta la solución de montar el tramo Ourense-Santiago en ancho ibérico utilizando traviesa polivalente, posponiendo la introducción del ancho estándar a la llegada de la línea procedente de la Meseta, la Olmedo-Lubián-Ourense. De hecho, el entonces director general de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento lo anuncia el 26 de noviembre del año 2010 en el marco de unas jornadas sobre el futuro del ferrocarril que organizó el Colegio de Ingenieros de Caminos de Galicia. Al mismo tiempo, en las mismas fechas, se lo comunica el *conselleiro* de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras el día 9 de diciembre del año 2010, durante la reunión de seguimiento del protocolo entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia, a la que me he referido, sobre el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad, y más tarde, el día 13 de diciembre del año 2010, en la reunión celebrada en el seno de este pacto con el presidente de la Xunta de Galicia. Esta alternativa se estimaba más racional desde el punto de vista técnico, ya que permitía la integración inmediata, sencilla y homogénea del tramo de alta velocidad Ourense-Santiago en la red gallega y se evitaba la formación de una isla de 88 kilómetros Ourense-Santiago en ancho UIC durante los años que tardaran en concluir la conexión de la línea con la línea de alta velocidad procedente de Madrid. La instalación de dos cambiadores, uno en Ourense y otro en Santiago, para poder circular en distintos anchos supondría, en definitiva, un incremento del tiempo de viaje, porque obligaba a sustituir la locomotora con ancho UIC en el tramo, tiempos que superaban a los que se ahorraban para la inauguración de este nuevo tramo. Además también había unos elementos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 55

colaterales importantes al quedar en isla el propio mantenimiento de la maquinaria de alta velocidad y de la maquinaria de ADIF en el ámbito de la alta velocidad, lo que evidentemente generaba disfunciones, por ejemplo, dificultaba las propias relaciones entre A Coruña-Ourense y la conexión con el País Vasco y con Cataluña en las relaciones transversales. Como digo, esa alternativa mejora la relación con la Meseta al ser únicamente necesario disponer de un cambiador de ancho, el de Medina, cambiador que debería avanzar posteriormente hasta Zamora, cuando se completara la línea hasta dicha ciudad. Esta es una solución que había sido adoptada de idéntico modo con otras líneas, por ejemplo, en la Madrid-Barcelona-frontera francesa o en la Madrid-Córdoba-Málaga. En conclusión, con esta alternativa se ofrecía un mejor servicio al ciudadano y una solución que se entendía y se entiende más racional.

La línea se concibió para su explotación con el sistema ERTMS, niveles 1 y 2, siendo el ASFA el sistema de respaldo, una previsión en materia de seguridad que estaba por encima de las exigencias establecidas por los reglamentos comunitarios, en concreto, el Reglamento UE 1315/2013, dado que la línea de alta velocidad Ourense-Santiago forma parte de la red básica de las redes transeuropeas de transporte, pero no de los nueve corredores que integran la RTE-T, lo que hacía que la línea de alta velocidad no tuviera que contar con ERTMS hasta el año 2030. Y en lo que se refiere a los nuevos sistemas de seguridad instalados, tenía un equipamiento mayor al establecido por la propia Orden Ministerial FOM 3317/2010, sobre medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas al amparo de su disposición transitoria segunda. Por tanto, los sistemas de seguridad implantados en la línea excedían de lo normativamente exigido.

Una vez aprobada la modificación del ancho del vía, los técnicos de ADIF competentes en la materia decidieron que era necesario modificar la instalación de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistema de protección del tren, una modificación esta última adoptada, como digo, con criterios técnicos por los técnicos de ADIF.

Dicho esto, señorías, quedo a su disposición.

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

Iniciamos el turno de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez Oblanca.

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

Saludo a don Antonio González Marín y le agradezco sinceramente su introducción, los detalles que nos ha aportado. Si no le he entendido mal, usted fue el primer presidente de ADIF y ocupó ese cargo durante siete años.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ** (expresidente de ADIF): Correcto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Actualmente sigue usted vinculado a la política ferroviaria?

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ** (expresidente de ADIF): No, estoy jubilado.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Cuándo se jubiló?

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ** (expresidente de ADIF): Como he comentado, en enero del año 2012 fui relevado en el cargo de presidente de ADIF y evidentemente desde esa fecha no he tenido contacto alguno con el ámbito ferroviario.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Con usted de presidente de ADIF se construyó y se puso en servicio este tramo ferroviario accidentado?

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ** (expresidente de ADIF): Sí, correcto. Como ya he comentado, se hizo el día 10 de diciembre del año 2011, según las notas que tengo y está recogido en la documentación.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué cambios especialmente significativos, qué modificados tuvo este proyecto? Usted apuntaba que en 2010 se acordó colocar ancho ibérico y traviesa polivalente en lugar del ancho de vía UIC que estaba previsto. ¿Qué otros cambios hubo?

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ** (expresidente de ADIF): En lo que se refiere a la línea, como en todas las líneas de alta velocidad y no de alta velocidad, en el desarrollo de las obras surgieron multitud de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 56

modificados que derivan, como en todas las obras públicas y en todas las obras en general, de circunstancias sobrevenidas que hay que atender y que derivan también de mejoras que se producen en las propias líneas. En esta línea primero voy a hablar de un tema de seguridad, que quiero decirles que era la mayor preocupación de ADIF y la de quien les habla, porque estamos hablando de un sistema que es verdad que es muy seguro, pero es un sistema en el que permanentemente hay que trabajar para mejorar la seguridad porque debe ser absolutamente seguro, aunque bien es verdad que esa palabra en el ámbito de la seguridad, sea ferroviaria, sea de carreteras o aérea no existe, pero aspiramos a que tenga la máxima seguridad. Por tanto, ahí se hizo un modificación en infraestructura francamente muy importante, que era la protección de la línea a su paso por unas minas en explotación cercanas al río Ulla, las minas del Serradal. Inicialmente ese proyecto no estaba previsto y en pro de la seguridad se hizo un sistema de protección de cerchas, una especie de falso túnel, que impide e impediría que eventualmente la explotación de la mina pudiera afectar a la seguridad. También recuerdo en esa línea, y ya estando en curso, que hubo un proyecto complementario muy importante muy cerca de la entrada de Santiago, en el que al lado de un núcleo de población —del que ahora mismo no recuerdo exactamente el nombre— estaba abierto y, para posibilitar la permeabilidad y evitar riesgos tanto en el ámbito de la seguridad ferroviaria como en el de las personas que habitaban en la zona, se hizo un cerramiento muy importante. En realidad se llevaron a cabo múltiples actuaciones en esa y muchas líneas pensando siempre en la seguridad.

En cuanto a otros modificados, y he empezado diciéndolo, señalo que la vía prevista inicialmente aprobada por el ministerio en ancho UIC se pasa a ancho ibérico. Advierto que lo que se hace es poner una traviesa polivalente que posibilita que funcione en ancho ibérico, pero está abierta la posibilidad para ancho UIC, no se cambia realmente la vía. La vía sigue en su proyecto inicial, en el proyecto diseñado, aunque es verdad que se cambian las traviesas y eso posibilita que estando operando en este momento y en el momento de la apertura en ancho ibérico, por razones de explotación de la línea en pro de la seguridad de los ciudadanos y para permeabilizar y no convertir en una isla la zona del tramo Ourense-Santiago, se establecen las traviesas polivalentes. Hacer esa transformación de traviesas tiene un pequeño sobrecoste de casi un millón de euros, pero, como he dicho, se consigue que pueda funcionar toda la línea de modo homogéneo y más eficiente. Al mismo tiempo, posibilita que, cuando la línea Madrid-Valladolid-Zamora-Lubián-Ourense esté ya conectada, se pueda pasar inmediatamente a ancho UIC sin problema de ningún tipo, porque no habría que hacer más que un mero cambio de ancho. Paralelamente a esto y de una forma inducida —he podido analizarlo en estas fechas justamente preparando esta comparecencia con todo detalle; no recordaba ese tema concretamente—, un cambio en la infraestructura y en las vías obviamente lleva aparejado también un cambio en el resto de técnicas que están ligadas a este tema y, dentro de esto, se hace también una modificación en el ámbito de la señalización.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le agradezco mucho esta respuesta y los detalles que nos ha facilitado.

Don Antonio, usted habrá leído y probablemente escuchado que hubo precipitación para la puesta en marcha de esta línea; es decir, que hubo prisas electorales por tenerla en funcionamiento justamente antes de unas elecciones generales en el año 2011. ¿Hubo prisas?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): En modo alguno. Es una acusación que no es correcta. He podido oír a veces la forma en que se ha planteado y no se hace justicia para nada ni a los técnicos ni a los profesionales de ADIF ni a todas aquellas personas, empresas y profesionales de todo tipo que han trabajado en el desarrollo de la línea. La línea estaba programada con mucha antelación, como ya he comentado antes. En el año 2009 —creo que fue en junio o julio; lo he dicho antes— se firma el llamado Pacto del Obradoiro. (**La señora Cancela Rodríguez: En julio**). Ya en esa fecha se recoge —no quiero faltar al rigor y lo tengo anotado aquí— que la línea de la que estamos hablando entraría en funcionamiento a finales del año 2011 y la línea se puso en funcionamiento en diciembre de 2011. Creo que se había dicho de una forma correcta. Efectivamente, se puso en servicio en la fecha en la que se había previsto. El protocolo lo firmó el presidente de la Xunta, el señor Núñez Feijóo, con el ministro de Fomento y en ese protocolo, que está fechado en Santiago de Compostela el 21 de julio del año 2009, ya se estaba recogiendo como compromiso —leo en la página 2, punto 4.º del protocolo— que a finales del año 2011 entraría en servicio la primera línea de alta velocidad en Galicia entre Ourense y Santiago con doble vía electrificada y ancho internacional. También dice: Y en 2012 se pondrá en servicio la totalidad



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 57

del eje atlántico entre A Coruña y Vigo. Estamos hablando de julio del año 2009 y, como se decía aquí, se llegó a esa fecha. La línea iba a un ritmo absolutamente correcto y normal. Cuando se mira hacia atrás, como se ha comentado alguna vez aquí, la línea arranca en el año 1999 y es verdad que el estudio informativo se aprueba en el año 2001; se tarda dos años en empezar. En el año 2003 ya empieza a discutirse todo tema de la vía, pero por parte de todos los intervinientes en la línea desde su arranque hasta el final se sigue una secuencia normal en una línea de esta naturaleza y cuando se asumió ese compromiso se podía cumplir perfectamente. No hubo prisas de ningún tipo ni hubo nada más. Si ya en el mes de julio del año 2009 se hablaba de que dos años y medio más tarde entraría en funcionamiento la línea, no podemos hablar de improvisaciones ni de prisas porque no las hubo en ninguna técnica ni en ningún momento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Apelando a su trayectoria ferroviaria, señor González Marín, le pregunto qué falló, según su criterio, para que se produjese este terrible accidente de Santiago de Compostela.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No sabría decirle. El informe de la CIAF es muy determinante y dice a qué fue debido el accidente. Es una realidad que se entró en una curva que estaba marcada a 80 kilómetros por hora a una velocidad de en torno a 180 kilómetros por hora. Luego, hubo una circunstancia colateral que afectó a la persona que estaba conduciendo, porque hubo un tiempo en el que no estuvo atendiendo a eso. Es lo que yo he podido deducir claramente. He estado fuera de este tema y, por tanto, no he vivido en primera línea toda la casuística, pero sí he podido seguir lo que aquí en esta Comisión que han creado en sede parlamentaria han dicho los diferentes actores, intervinientes y ustedes mismos, y eso es lo que se indica.

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

Señor presidente, por mi parte nada más. Quiero simplemente agradecer al señor González Marín sus respuestas y sus detalles. Creo que es una buena forma de participar en una comisión de investigación.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Muchísimas gracias.

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

Ahora, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Gabriel Rufián Romero.

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

Muchas gracias, señor González, por estar hoy aquí. Me sumo a las palabras de mi compañero Martínez Oblanca y le agradezco las explicaciones que está dando y su tono, muy diferente al de la anterior comparecencia.

Le leo: Se trataba de publicitar y de transmitir a la sociedad el logro de la prometida llegada de la alta velocidad a Galicia con la adelantada apertura de una nueva conexión ferroviaria entre Ourense y Santiago de Compostela que redujese los tiempos de viaje. Un obstáculo a ese objetivo era su construcción en ancho universal por las demoras que ocasionaban las operaciones o maniobras que había que hacer en los cambiadores de ancho y, para superar ese obstáculo, no se dudó en tolerar el incremento del riesgo que conllevaba el recorte de la implantación del sistema ERTMS desde la estación de Santiago hasta unos kilómetros antes. Se han dejado prevalecer determinados intereses en la creación de ese nuevo enlace ferroviario entre Ourense y Santiago de Compostela por los responsables de velar prioritariamente por la seguridad. Esto, como sabe, lo dice un juez, el juez Aláez. Le pregunto como expresidente de ADIF si no le parece que se deberían haber asumido más responsabilidades por parte de ADIF.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Señor Rufián, créame que el esfuerzo que se hace en el desarrollo de todas las líneas es enorme. Usted ha conocido de cerca también otras líneas que se han realizado en la propia Comunidad Autónoma de Cataluña y sabe las dificultades a salvar. Por ejemplo, antes de llegar a Tarragona hubo también problemas en la línea por algún deslizamiento donde estaba de alcalde —no me acuerdo del nombre; la memoria me falla, pero me acordaré— un diputado de Esquerra Republicana en aquellas fechas. Era un buen personaje y una persona proactiva y colaboradora; ya le digo que era muy colaborador y que no nunca renunció a sus funciones de alcalde pero colaboraba en el tema. Las dificultades de todas las líneas son extraordinarias y en todos los casos la actuación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 58

millares de personas —ADIF tenía entonces 14 000 personas— ha sido correcta. Era gente comprometida e implicada y con un espíritu de trabajo y de servicio y un conocimiento enormes. Créame que por encima de la seguridad no había nada. No puede haber nada, señor Rufián; es que no puede haber nada. Es que estamos hablando de la seguridad desde el inicio; desde el inicio porque están jugando con la seguridad, con la salud y con la vida de las personas que están trabajando en las líneas, que son obras muy complicadas y también hay que empezar por ahí. Hablamos de la seguridad en la puesta en marcha, en la fase de puesta en servicio, en la fase de explotación y en la fase de mantenimiento y seguimiento. No hay que olvidar este tema, porque la seguridad no acaba cuando se pone en servicio una línea. Bajo ningún concepto ha habido ninguna renuncia en materia de seguridad, ninguna excepción que fuera a favor de ninguna cosa de ningún tipo, ni de poner antes la línea ni de ponerla después, para nada. He dicho antes que la fecha en la que se anuncia la puesta en marcha de la línea, francamente, proporcionaba un espacio relativamente holgado para llevarla a cabo, y si no se hubiera llegado no habría pasado nada. En Barcelona se anunció en diciembre de 2007 y no llegó en diciembre de 2007; no pudo llegar y no pasó nada. Tiene que primar por encima de todo el fin que persiguen y tienen que perseguir las administraciones y también ADIF, como administrador y como gestor de esa línea. No pasa nada. ¿Llega más tarde? ¿Hay una crítica por ello? Pues muy bien, pero es que no puede ser de otro modo, no puede ser de otro modo, y ese ejemplo está ahí encima de la mesa, y mira que era importante y es importante llegar en la fecha prevista en todos los sitios. Lo que le digo es que el ancho de vía no viene en modo alguno a reducir un ápice la seguridad de la línea, en modo alguno.

Y sobre lo que me comenta del tema de la señalización, quiero indicarle claramente, señoría, que mi conocimiento de esas técnicas me impide ser capaz de saber si era de un modo o de otro. Yo he conocido el tema de las señales y demás leyendo las intervenciones que han tenido aquí sus señorías en las interpelaciones a los diferentes comparecientes, pero claramente jamás, jamás se pensó ni se hizo nada que significara ahorrar aquí para esto, ni para poner antes la línea en funcionamiento ni para nada. Se hizo lo que los técnicos —que son los que saben de este tema, señoría— entendieron que había que hacer tanto en las técnicas de implementación de la red como en la señalización, que —lo han comentado aquí varios intervinientes— de alguna forma era una modificación sobrevenida por el hecho de cambiar el ancho de UIC a ancho ibérico.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor González, a mí me suena muy bien lo que acaba de decir y, de hecho, me alegra que lo diga de una forma tan clara, pero es que estamos hablando del auto de un juez. No es un titular periodístico, no es una opinión, no se trata de una afirmación de un grupo parlamentario, en este caso del nuestro, sino que estamos hablando del auto de un juez que hace afirmaciones que yo creo que en cualquier otro lugar serían motivo de un mínimo de asunción de responsabilidades, y aquí no pasó nada, al contrario. Le vuelvo a preguntar: ¿Qué opina usted, como expresidente de ADIF, de las acusaciones de este auto del juez Aláez? Y repito, a mí me suena bien lo que dice; yo no quiero acusarle a usted de nada, ni a los técnicos, evidentemente, pero estamos hablando de un juez.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Mire usted, a mí jamás se me ocurriría discutir las decisiones que adopte un juez en su ámbito de competencia, bajo ningún concepto. Lo ha dicho un juez y respeto todo lo que ha dicho el juez, como no podría ser de otro modo. Respeto las decisiones judiciales que se adopten, porque lo entiendo así, lo comparto así y soy respetuoso con las reglas constitucionales y legales que nos hemos dado. Evidentemente, si lo ha dicho un juez, respeto lo que ha dicho ese juez.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por qué se modificó a última hora un proyecto de quince años y unos pocos meses, en el que, según las informaciones publicadas, esos cambios supusieron un ahorro de 3000 millones de euros?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Perdón ¿Un ahorro de...?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De 3000 millones de euros. No lo digo yo, ¿eh?, lo dicen en prensa.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Mire, yo no lo he leído en ningún lado, pero si alguien lo ha dicho, evidentemente, no ha debido leerlo bien o se le ha corrido la coma para un lado. Eso es lo que costó la línea. El coste final debía estar en torno a eso.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 59

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perdone, igual no me he expresado bien. Me refiero a que supuso un ahorro del coste de 3000 millones de euros, no a que el ahorro fuera de 3000 millones de euros, perdón.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): ¡Ah! Vale. Mire, por citar nada más que un tema —lo he estado viendo, porque, si no, sería imposible acordarme—, le diré que el complementario que se hace a la entrada de Santiago para proteger una zona que evitara un riesgo para las personas en el entorno de la línea supuso prácticamente 10 millones de euros. ¿Vale? Pero no sabría decirle —porque no me acordaría— cuál fue el coste de la obra a la que me he referido antes, también en materia de seguridad, cercana al río Ulla. Eso no representa absolutamente nada en términos ni relativos ni absolutos en relación con el coste de la línea, y jamás, jamás se habría tomado una decisión porque significara un ahorro ni de un céntimo ni de los millones de euros que fueran, jamás, jamás. La seguridad está por encima de todo eso. Jamás, jamás. Yo no habría tolerado jamás que un tema de seguridad hubiera significado un ahorro, jamás, ni se contempla. Es más, como he comentado antes, por las reglas comunitarias y aplicando las reglas de eficiencia —que eran aplicables, porque se produce esa regla en el año 2010 y era aplicable perfectamente a esa línea que estaba en construcción—, se habían previsto tres sistemas de seguridad —ERTMS nivel 1 y nivel 2 y ASFA— y no se renuncia a ninguno, y la norma posibilitaba decir: renuncio a esto. No, no; no se ha tocado nunca nada que pudiera afectar a la seguridad, señoría.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le vuelvo a leer, señor González: Los responsables de ADIF fueron los que tomaron la decisión trascendental de modificar el proyecto original. Esta modificación parece haber supuesto para la sociedad tan solo un beneficio menor que no ampara aquel incremento del riesgo. Presumiblemente, la única utilidad que obtuvo la sociedad con aquella decisión ha sido el ahorro de unos minutos de viaje. Como contrapartida, supuso un importante aumento del riesgo para la vida de los cientos o miles de personas que utilizaban esa línea cada día. Esto sigue siendo el auto de un juez y contradice todo lo que está diciendo usted aquí.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Pero yo le vuelvo a decir que las razones por las que se hace el cambio de ancho han quedado expresadas. Es verdad que el cambio de ancho, al suprimir una serie de instalaciones que los técnicos determinan, significa un pequeño ahorro, pero cuando se compara ese ahorro con el coste de la línea es cero. Jamás se habría tomado una decisión de esa naturaleza por este tema. Es cero, es nada. Jamás se habría hecho una modificación en detrimento de la seguridad, jamás, jamás.

En cuanto a lo que comenta el juez, vuelvo a decirle que yo no entro para nada en ello. Respeto absolutamente las decisiones, los autos y lo que determinen los jueces, que son independientes y que tienen autonomía en la definición de los temas, pero vuelvo a decirlo: nunca, nunca se ha hecho en esa línea, jamás, ni una medida en pro de un ahorro. Es que no hay tal ahorro, señoría, no hay tal ahorro. Eso no es un ahorro. En un presupuesto de la naturaleza de la que estamos hablando, eso no es un ahorro.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted, señor González, ¿está de acuerdo con la línea oficial, sobre todo a nivel político, que se siguió durante mucho tiempo —aun a día de hoy se sigue por según quien— de que el principal o el único culpable del accidente fue el maquinista?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Yo no tengo que hacer esa valoración, señoría. Al final, los jueces determinarán de quién ha sido o de quién ha dejado de ser la responsabilidad en este tema. Yo, en un tema que, evidentemente, está en el ámbito judicial no creo que deba decir nada ni opinar nada. Mi opinión aquí no sería válida. Será la de los jueces la que al final prevalezca, como es evidente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La última pregunta ya, señor González, es por curiosidad. Si el ministerio se afanó constantemente en decir que se sabría toda la verdad, que no habría ningún tipo de problema, y si muchos de ustedes han venido aquí y han dicho que lo único que quieren saber es la verdad, ¿por qué algunos de ustedes se negaron a declarar frente al juez?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No sé cuál es el tema. ¿Que por qué se negaron? No lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted, por ejemplo, no declaró frente al juez, tengo entendido.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 60

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Bueno, en aquel momento, claramente, sí. En una citación con un plazo de no sé cuántos días, cuando ya no sé si iban por el folio 80 000 o 120 000, yo seguí la posición que mi defensa determinó. No éramos capaces de leer nada de lo que había pasado, era imposible. Evidentemente, yo no estaba en el ámbito ferroviario, estaba en otras labores completamente distintas, y no conocía el tema más que de la forma en la que cualquier ciudadano se entera de estos temas tan desgraciados, tan lamentables, tan luctuosos. Para quienes hemos estado trabajando en el sistema ferroviario, no se pueden imaginar lo que tiene de doloroso un asunto de esta naturaleza. Únicamente se planteó esto por la situación de «ya para ya», y la defensa entendió que no había tiempo material de decir nada, porque era imposible aprehender nada.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No sé si tengo tiempo o no. Le hago la última pregunta, señor González. Se lo he preguntado a todos los comparecientes hoy; usted es el último y también se lo pregunto. Está pasando algo curioso esta mañana. Estamos preguntando por el señor Cortabitarte, porque, como sabe, ha sido imputado conjuntamente con el maquinista. Algunos portavoces consideran que esto es atentar contra la presunción de inocencia del señor Cortabitarte, algo que nosotros respetamos, pero nos parece curioso que sean los mismos que llevan mucho tiempo culpabilizando al maquinista; es decir, la presunción de inocencia es solamente para algunos. Yo le pregunto, señor González, su opinión sobre esto. ¿Le chirría que el señor Cortabitarte, después de ser imputado, siga en su cargo?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Mire, si yo estuviese ocupando una responsabilidad de una naturaleza diferente podría hasta emitir mi opinión, pero en este caso concreto, créame, no estoy capacitado para dar una opinión sobre este tema ni debo darla.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias. Una vez más le agradezco el tono.

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

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente. Gracias, señor González. ¿Nos podría contar cómo es la estructura de dirección de ADIF por debajo del presidente?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): En la fecha en la que yo asumía esa responsabilidad era una estructura bastante compleja. Había un primer nivel, que eran los directores generales, operativos y corporativos; un segundo nivel, en el que había otra tipología de directores, y finalmente, responsables de área, territoriales, etcétera. La estructura de ADIF en aquellas fechas —ignoro en este momento cómo es— tenía la complejidad que tenía la propia compañía. Quiero recordar que ADIF nace el 1 de enero de 2005, como he comentado, y nace de la absorción de Renfe por GIF y, luego, la segregación de Renfe Operadora. Había una estructura central muy importante, pero la estructura periférica también lo era, en las áreas de mantenimiento, en las áreas de circulación, en las áreas de seguridad en la circulación, en las diferentes áreas. Era una estructura bastante compleja, pero en la primera línea había una serie de directores generales operativos y, por debajo, había segundos niveles con rango de directores, subdirectores, etcétera. No recuerdo exactamente, perdóneme. Soy incapaz de retener la estructura, pero era un organigrama que había sido bastante analizado. De hecho, en ADIF hicimos un plan estratégico muy al principio de su creación, en el que se analizó cuáles eran las competencias que la Ley del Sector Ferroviario —en el reglamento y en el estatuto— le asignaba, y se hizo una estructura que fuera capaz de dar servicio a los ciudadanos de una forma correcta en las diferentes áreas en las que tenía competencias.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Todos estos cargos que ha mencionado —directores generales, directores, subdirectores, jefes de área— eran de libre designación?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No. Si no recuerdo mal, el nombramiento de los directores generales se realizaba en el seno del consejo de administración. En cuanto a las estructuras de segundo nivel —que no soy capaz de decirle hasta dónde llegaban—, la presidencia de ADIF hacía una propuesta al consejo de administración que era el que hacía la aprobación pertinente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero cada vez que había un cambio de Gobierno, ¿alcanzaba a toda esa estructura de dirección?, ¿se movía toda la estructura de dirección?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 61

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No. Yo estuve, como he comentado, desde el 1 de enero de 2005 hasta finales de 2011 o principios de 2012 —hasta finales de 2011 en la práctica—. Se hicieron algunas modificaciones de nombramientos de directores que derivaban de que alguien determinado se marchaba o de algún ajuste en la estructura que se entendía necesario. Se cambiaban algunos aspectos de la estructura o algunas personas porque se entendía que eran mejores.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se lo pregunto porque cabría pensar que en ADIF había una estructura de técnicos, de ingenieros, que podrían ir progresando normalmente *cursus honorum*, pero luego había, desde arriba, una estructura política, es decir, había una confrontación de estructura técnica por abajo y estructura política por encima que pudiera dar que pensar al técnico que a partir de un nivel su modo de ascenso podría ser estar bien considerado por el político.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): En modo alguno, señoría. Yo no he tenido en ningún momento en mi etapa de director en toda la línea de responsables operativos ningún sello, ningún marcaje ideológico. Eran los mejores para las tareas más complicadas y para aquellas áreas que, evidentemente, supieran hacer mejor. La carrera en el seno de ADIF —al menos yo lo viví así en la etapa en la que estuve— era que quienes eran capaces subían, pero nada más. No hay ningún componente de otra naturaleza.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No dudo de la capacidad de todos los que allí estuvieran, pero, llevado a ese extremo, creer que tanto usted como cualquiera de los presidentes de ADIF simplemente buscaran a los mejores haría que nunca tuviera que ser movida la estructura, porque ya estarían allí los mejores, con lo cual parece que sí hay un cierto margen o una cierta holgura. Se lo pregunto porque, si fuera así, podría dar esa impresión.

Le voy a preguntar otra cosa antes.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Perdona que le haga un inciso. Yo me estoy refiriendo al ámbito temporal en el que yo ejercí esas funciones. No sería capaz de expresarme en ningún sentido respecto al antes o al después, en ningún sentido.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando estuvo aquí el señor Carr, de la ERA, dijo, por ejemplo, que el informe de la CIAF era muy exhaustivo en el cómo se había producido el accidente pero muy *light* —creo que dijo— en el porqué, en las causas. Mencionó una ausencia —creo que dijo *risk management*— de gestión de riesgos. Aquí hemos visto, en todos los comparecientes que ha habido, una gran compartimentación, es decir, la gente iba diciendo: esto no era lo mío, esto fue antes de que yo llegara, esto... Sin embargo, no vimos —hasta que llegó un compareciente— que nos hablaran de modelos de evaluación de riesgos, y nos hablaron del modelo de Reason. Ahora, efectivamente, se ha mencionado la apertura de juicio oral, en la que se ha hablado de un déficit de evaluación de riesgos. ¿Usted cree que el sistema de evaluación de riesgos era correcto?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): ¿Está hablando de evaluación de riesgos en el ámbito de las líneas?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí. En el ámbito de ADIF.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Francamente, en un porcentaje altísimo de las sesiones del consejo de administración que yo tuve ocasión de presidir el tema de la seguridad formaba parte del orden del día, para conocimiento de los señores consejeros, con una explicación profusa de lo que pasaba. Periódicamente, el responsable, el director que tenía funciones en materia de seguridad, explicaba este tema. Yo siempre he tenido la convicción de que los técnicos que están haciendo esas tareas las hacen correctamente. Si en algún momento ha habido alguna laguna, no sería con mi conocimiento —ya se lo digo—, y no creo que haya sido tampoco por indolencia o por falta de diligencia de quienes estaban haciendo esas funciones. En ADIF había un equipo de gente muy profesional, gente muy dedicada, gente que, evidentemente, no pasaba de las cosas. El tema de la seguridad estaba metido muy profundamente en el ADN de todos y no creo que hubiera habido ninguna omisión voluntaria de alguna acción que hubiera provocado algún problema.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 62

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Usted nos ha hablado de las modificaciones del proyecto original, nos ha hablado de la modificación por el cambio del ancho de vía. ¿Fue esa modificación la que determinó que el ERTMS no llegara hasta la curva?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Como no soy experto en este tema, faltaría al rigor si hablara de asuntos de esta naturaleza, con toda franqueza. El tema de las técnicas de señalización he podido verlo con más profundidad si cabe cuando he ido leyendo las diferentes comparecencias del señor Tamarit, del señor Carr, de personas de la Unión Europea conocedoras de este tema o de personas del Cedex, que tienen una formación de una complejidad extraordinaria. Yo diría que hay una especie de club vip de los que entienden de este tema, y una opinión de una persona que sea lega en la materia... De hecho, en las comparecencias aquí he visto cómo ingenieros de Caminos con veinte o treinta años de experiencia en el ámbito ferroviario, cuando les preguntaban por temas como este, no es que eludieran la respuesta para no clarificar, señorita, es que no eran capaces de entender el alcance del este tema y la implicaciones que tiene. No es por otra razón.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha dicho usted que la modificación del ancho de vía fue para no dejar una isla de ancho UIC entre Orense y Santiago. Sin embargo, esto se sabía desde el principio, se sabía que se crearía esa isla. Es decir, ¿por qué el proyecto original sí la contemplaba o por qué se decidió o se dieron cuenta de ello en el último momento?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): La verdad es que no sabría decirle el momento exacto de la génesis en el que se decide el tema este, porque yo no he firmado ninguna resolución en el sentido de que se cambiase o se dejase de cambiar. Es cierto que estaba creada una comisión de seguimiento de toda la línea de alta velocidad, en la que estaban la propia operadora, la Dirección general de ferrocarriles, técnicos de Renfe Operadora y de ADIF, y que en algún momento, en el curso de esas reflexiones, de esos análisis y de esa coordinación necesaria vieron que la línea no era... Es verdad que siempre ha habido ese enlace de la red convencional con la de la alta velocidad que se ha ido recuperando conforme ha ido avanzando la línea de alta velocidad. Pasó en Lleida, donde había un cambiador en Alcover, a la salida, hasta llegar a Barcelona; luego, en la línea de Tarragona, se puso a la salida del Camp de Tarragona un cambiador para llegar a Barcelona; en Málaga pasó igual, primero en Córdoba, luego en Antequera, etcétera. Iba avanzando así. Ahí se debió entender que, claramente, la configuración que tenía... Había un problema añadido, y es que un tren que iba, por ejemplo, de Orense a A Coruña o venía Madrid-Orense-Santiago-A Coruña, venía ochenta o noventa kilómetros, hasta Orense, en una red con un ancho UIC y luego entraba en el otro. En apariencia es una disfunción, pero cuando lo analizan los técnicos con toda profusión, tanto los técnicos que construyen la infraestructura, que saben de infraestructuras, como los que van a ser los operadores de dicha línea —en ese caso concreto, el único operador que había era Renfe Operadora—, advierten que es una disfunción que no aporta mejora de ningún tipo y que lo que hace es castigar a los ciudadanos en el desarrollo del tema este. Ahí, ¿tiempo o no tiempo...? El propio paso de un tren por un cambiador de ancho significa también una parada de viajeros para hacer el cambio pertinente; mayor o menor, es una parada, que al final no es la mejor forma de atender al ciudadano en un servicio ferroviario. Eso, a la postre, qué significa y en términos de qué. En el fondo, no había ahorro de tiempo ni ahorro de nada, quizás una mayor incomodidad para el ciudadano. Lo que se pretende, sin detrimento alguno de la seguridad, es posibilitar que esas relaciones sean lo más homogéneas y lo más racionales posible.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Eso me queda claro, pero la cuestión es que esas razones estaban presentes desde el principio.

Junto dos preguntas en una. La primera es si cree usted que la línea Orense-Santiago está correctamente diseñada y construida. Lo pregunto porque es una de las más caras de España, pero una en la que las velocidades medias están más alejadas de las máximas. La segunda pregunta es si en todas las soluciones del estudio informativo en el punto del accidente se contemplaba un trazado de curva de radio pequeño tras una recta de gran longitud —no me acuerdo cuál es el radio, si eran 400 metros tras los 4000 metros de recta— o bien existía alguna otra variación del trazado.

Con esto termino. Muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Hay un relato que está muy bien articulado en el informe de la CIAF que viene a decir —perdone si no lo digo con mucha claridad— que en el estudio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 63

informativo se plantearon —estoy mirando al diputado, señor Delgado, porque sé que se lo conoce bien— cinco alternativas. Las cinco alternativas que se contemplan plantean esa misma zona, las cinco alternativas. Los estudios informativos se someten, como su propio nombre indica, a información pública. Están en información pública una cantidad de tiempo enorme y se reciben en torno a trescientas alegaciones. Ninguna de las alegaciones hace referencia alguna al tema este, ninguna de las alegaciones. Entonces, el trazado que se lleva a cabo entre Ourense y Santiago es el trazado que se aprueba en el estudio informativo. No se modifica nada, absolutamente nada. Es un trazado, como digo y ya comentaba el señor Rufián, del año 1999; desde el año 1999 esa era la entrada que estaba prevista. Tampoco sabría decirle los radios, pero —lo recuerdo por haberlo hecho en la fase de construcción y de entrada— cuando te acercas del Prat de Llobregat a Barcelona y ves las curvas que hay en la entrada de Barcelona... Hay que entrar no en tren, sino andando para ver las curvas que hay en la entrada de Barcelona, pero si pasas por Puertollano ves temas parecidos y en algunas entradas de otras líneas también. Lo que quiero decirle es que el estudio informativo contempla un trazado que es el que se lleva a cabo. Se hacen las alegaciones y se hace la vía pertinente. En el año 2003 —si no recuerdo mal— se hacen las licitaciones de los contratos, y cuando yo asumo la responsabilidad de presidir, primero GIF, que hacía esa línea, lo que hago es simplemente ejecutar los contratos que estaban previstos con su trazado. Habla de la velocidad en relación con el trazado. No creo que haya ninguna línea —claramente en España no la hay, no sé si la habrá en Europa o en el resto del mundo— que tenga más túneles y más infraestructuras singulares que las que tiene esta línea. Basta ver también en planta o andando por el entorno el perfil de por dónde tiene que pasar la línea. Cuando usted sale, por ejemplo, de Puertollano y sigue hasta Madrid no encuentra nada; encuentra un pequeño túnel que da paso a un paso superior. No hay nada. Es una línea recta sin más. Pero si usted recorre entre los dos puntos que hemos citado la orografía de Galicia, hay una cantidad de accidentes geográficos extraordinarios. Si usted ve el viaducto del Ulla, sabrá a lo que me estoy refiriendo, incluso los diferentes túneles, con unas condiciones también desde el punto de vista geológico que no son las mejores de las mejores. Por tanto, francamente, en esos trazados la velocidad al final será la que los técnicos determinan que es válida para circular con seguridad. No se mira la velocidad media y tal, se determina por la seguridad, pero los trazados son los que se aprobaron en su fase inicial, con todas las observaciones pertinentes y creo que se ha ejecutado tal y como estaba previsto. Como digo, eso debe tenerse en consideración, cuál es la orografía, cuál es el territorio por el que pasa la línea, evidentemente, y la cantidad de infraestructuras singulares que la componen; como dos tercios del recorrido o el 70 % como mínimo, de ese orden, deben ser viaductos y túneles.

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

A continuación, tiene la palabra la portavoz de En Marea, Alexandra Fernández.

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

Buenas tardes, señor González Marín. Creo que usted era responsable de ADIF en el momento en que se produce el cambio del proyecto.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Nos podría explicar quién fue la persona que tomó esa decisión?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): ¿Habla del proyecto de vía?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, bueno, el proyecto modificado.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Se refiere al proyecto de vía.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, bueno, en conjunto todo.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Sí, pero aquí se ha explicado creo que más de una vez que el proyecto de señalización es una modificación sobrevenida —creo que lo dijeron aquí el señor Galindo o el señor Corrales— del proyecto de vía, en el sentido que voy a comentarle. Ya he comentado anteriormente los antecedentes de por qué se decide cambiar la vía. Se había creado una comisión...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 64

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Discúlpeme si le interrumpo, después entraremos en eso, pero en primer lugar quisiera que me respondiera quién es la persona que toma la decisión de modificar el proyecto.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No es un tema de una persona, sino que hay una comisión, que es lo que le estaba comentando. En el seno de la Secretaría General de Infraestructuras se crea una comisión, creo que en el año 2009, que es la Comisión para la puesta en servicio de las nuevas líneas de alta velocidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero quién toma la decisión? Es una decisión que viene de algún sitio.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Esa comisión, que analiza toda la casuística de la implementación de la línea de alta velocidad, la integran la propia Secretaría General de Infraestructuras, la Dirección General de Ferrocarriles, técnicos de Renfe Operadora, técnicos de ADIF y en alguna ocasión pudo haber estado incluso el secretario de Estado. En esas comisiones lo que se va estudiando es —en aras de algo que aquí se ha podido comentar en el sentido de que no había coordinación, que no es así— el análisis del avance de todas las líneas de alta velocidad y toda la casuística que surge en el tema del desarrollo de las líneas en todas las técnicas y en todos los sentidos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero entiendo que usted responde no ante esa comisión sino a órdenes de alguien como director de ADIF. ¿Quién le dice a usted la modificación...?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Yo no recuerdo ese tema, pero sí se plantea en el seno de la comisión que se acuerde llevar a cabo la transformación del tema del ancho de vía...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero, ¿a quien le transmite que se va a modificar...?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Yo le doy traslado al secretario de Estado en el año 2010 y le digo: En cumplimiento de los acuerdos adoptados en el seno de la comisión para la puesta en servicio de las líneas..., y le mandó la memoria que se había hecho ya por los técnicos de ADIF, que no podían ser otros a quienes les encargan en el seno de la comisión que lleven a cabo propuestas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Su sucesor en el cargo, el señor Ferre Moltó, decía esto en una entrevista: Si ese tramo hubiera tenido ERTMS y la máquina hubiera tenido sistema a bordo, ese exceso de velocidad lo habría frenado automáticamente. Es una opinión coincidente con la de otros muchos técnicos y peritos y por eso le pregunto: Si hubiera estado instalado el sistema hasta Santiago, ¿habría pasado el tren a más de 80 kilómetros/hora por la curva en caso de un error humano?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No sabría responderle. Yo he escuchado aquí muchas opiniones, por ejemplo, la del señor Tamarit, que se pronunció de una forma tajante. El planteaba tres puntos, dos de ellos muy contundentes y una conclusión en relación con este tema. También he oído las declaraciones que han hecho aquí otros técnicos, incluso un técnico de la Unión Europea...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero usted qué cree? Usted sabe lo que es un sistema ERTMS. Es un sistema en el que si hay un exceso de velocidad, el sistema frena automáticamente el tren. ¿Si estuviese instalado ese sistema de seguridad, en caso de un exceso de velocidad, habría frenado automáticamente el tren?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No lo sé, señorita. He dicho antes que si yo conociese las técnicas de señalización y sus implicaciones... En algún momento, incluso he visto aquí discrepancias de expertos del propio sistema de FEVE, versus expertos también en señalización. Aquí han estado, por ejemplo, desde representantes de...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero por una cuestión de pura lógica, es un sistema de control de la velocidad que frena automáticamente el tren —eso usted lo sabe—, por tanto, si frena automáticamente el tren, cuando hay un exceso de velocidad es imposible que el tren pase a más de 80 kilómetros por hora por la curva. ¿Usted no llega a esa conclusión?



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 65

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No sería riguroso que yo diera una opinión sobre un tema respecto del que no tengo conocimiento técnico. Se lo digo con toda franqueza.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me está diciendo que como director de ADIF es incapaz de diferenciar las consecuencias de la instalación del sistema ERTMS a las del sistema ASFA? ¿No sabe diferenciar las implicaciones que tienen en la seguridad?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No, le voy a decir que como presidente de ADIF las funciones que tenía encomendadas por el estatuto de ADIF, que se aprobaron a finales del año 2004 o principios del año 2005, no está el que yo diga, corrija, verifique o rectifique un tema relacionado con una tecnología que es francamente —y lo sabe sobradamente al igual que yo— súper compleja. Por tanto, si dijera una cosa o la contraria, estaría diciendo algo que atentaría al rigor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bien, pues le voy a explicar las consecuencias. Después de escuchar a muchos técnicos, todavía no he escuchado ninguna opinión contraria al sistema ERTMS justificada. Es decir, las únicas respuestas que nos encontramos para decir que con el sistema de seguridad no era más seguro son: no tengo ni idea, no sé, no quiero contestar. Pero no hemos escuchado ninguna opinión justificada de la desconexión del sistema de seguridad. Sí que escuchamos muchas justificaciones sobre por qué tendría que estar instalado, y es porque en ese proyecto inicial, cuando se instala el sistema hasta Santiago, la curva sería segura ante un fallo humano porque saltaría el sistema de control automáticamente. La modificación suponía que la seguridad pasaba a depender del maquinista. ¿Usted, entre estos dos escenarios, de una curva controlada y segura y una curva dependiente del error humano, no ve un cambio significativo en las condiciones de seguridad?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Señoría, la línea se construye con ERTMS nivel 1, nivel 2 y ASFA de respaldo. Eso es lo que he podido ver sistemáticamente en toda la información a la que he tenido alcance. Lo que sí se ha comentado es qué pasaría porque el ERTMS existiera en la línea, qué pasa porque el tren no lleve el ERTMS. ¿De qué vale el ERTMS de infraestructura si el equipo embarcado no tiene ERTMS? Pregunto. ¿De qué vale?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me estoy refiriendo siempre con el sistema operativo. Todos ustedes vienen aquí a hacer el juego de preguntar si con el sistema encendido o el sistema apagado. Obviamente, estamos hablando con el sistema embarcado y operativo. En esas condiciones habría frenado el tren y a mí me parece un cambio significativo en las condiciones de seguridad. Según la Agencia Ferroviaria Europea, la evaluación de riesgo se debería haber hecho porque esto suponía un cambio significativo en las condiciones de seguridad. Le pregunto: ¿Por qué no se evaluaron los riesgos que suponía esta modificación? Porque ustedes me podrían haber dicho: No, evaluamos los riesgos y esto no era problema; pero es que ustedes no evaluaron los riesgos de la toma de esa decisión.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Le voy a responder, señoría, es que quien le habla no era quien tenía esas funciones. Hay un departamento de seguridad que es el que tiene las funciones pertinentes en esa materia, al igual que no se me habría ocurrido jamás decir por qué la pila número 7 del viaducto del Ulla tiene tal sección y no tiene tal otra. No se me ocurrió porque sería francamente una falta de rigor absoluta que yo hiciera esa pregunta. En un ámbito que es de unas personas competentes determinadas, que tienen esa competencia y tienen también competencia profesional para hacerla, he entendido en todo momento que todo se había hecho absoluta y correctamente, ¡absoluta y correctamente!

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Entonces entiende usted que se debería haber realizado esa evaluación de riesgos, no?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): ¿Perdón?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cree usted que se debería haber realizado esa evaluación de riesgos para ver qué implicaba esa modificación del proyecto?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Si usted se remonta al año 2010-2011, la respuesta que le estoy dando es la que le daría. A mí nadie me ha hablado de que el cambio de vía va a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 66

significar un cambio de señalización. No lo sabía. Un cambio o, si quiere, unos cambios de los límites o de lo que sea. No lo sabía. Porque realmente no soy experto en el tema y he dado por supuesto, con un criterio que se ha aplicado siempre en la casa, que estando la seguridad por encima de todo, las cosas las han hecho los técnicos correctamente. Ese era mi supuesto y en ese supuesto he estado trabajando.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha justificado el cambio de implantación del sistema de seguridad vinculándolo al cambio del ancho de vía. Pero hay numerosos peritos, técnicos, que han dicho que una cosa es independiente de la otra. Es decir, que cambiar el ancho de vía no tenía por qué llevar aparejado el recorte del sistema de seguridad en los últimos kilómetros, que eran dos cosas independientes y que se podía haber mantenido la implementación del ERTMS hasta Santiago. De hecho, usted conocerá que el único perito independiente que existe en la causa, César Mariñas, ha dicho que no se ha constatado ninguna razón que hiciese imposible ubicar la transición de nivel ERTMS/ETCS más cerca de la estación de Santiago de forma que protegiese la curva. Ustedes, por parte de ADIF, hacen el relato general de que había unas reglas de ingeniería que impedían esto. Pero recientemente hemos recibido un correo del director del Cedex, precisamente la persona encargada de hacer esas reglas de ingeniería, que explica que esas reglas de ingeniería no dicen que no se pudiese llevar el sistema ERTMS hasta Santiago. Lo dice el mismo que hizo las reglas de ingeniería. Y le leo lo que dice: Se podría haber mantenido el equipamiento de la estación de Santiago con ERTMS, esto obviamente no lo prohíbe de ninguna manera el documento de reglas de ingeniería, y la transición se hubiera realizado a la salida de la estación de Santiago cumpliendo el requisito de transitar antes de la siguiente señal avanzada.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): A lo mejor lo que he dicho no lo he dicho correctamente o no se me ha entendido bien. Lo que he dicho es que la modificación de la señalización los técnicos determinan llevarla a cabo —si en la infraestructura ferroviaria desaparecen un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes y otra serie de elementos— una vez que cambió la infraestructura y necesariamente decían ellos que tenían que cambiarlo. Lo han dicho aquí, a mí en aquella fecha esa discusión no se me planteó, porque dijeron: hay que hacer un modificación de la señalización para adecuarlo a este tema, y ya está. Entonces, no digo que se pudiera o no se pudiera hacer. Digo que lo que determinan los técnicos, que son los que tienen la capacidad y la competencia profesional para llevar a cabo este tema, es ese planteamiento, ¿de acuerdo? Y si yo hubiera intuido que aquello podía haber incidido aunque fuera en lo más insignificante en el tema de la seguridad, habrían tirado para adelante costase —porque no es un tema de costes— en tiempo lo que fuera, lo que hiciera falta. Bajo ningún concepto, bajo ningún concepto, bajo ningún concepto, bajo ningún concepto, se hace nada que pueda mermar o disminuir o hacer que la seguridad pueda ser inferior, ¡bajo ningún concepto, señorita!

En el tema que estamos comentando —y termino—, ADIF firma —firmó estando yo de presidente— convenios con todos los expertos en las diferentes técnicas desde el IGME, el Instituto Geológico y Minero de España, que se usó profusamente en la línea de Galicia, hasta el Cedex, para tener los mejores técnicos al servicio de la construcción de la línea. Tanto es así que a la persona a la que usted se refiere se le trajo —la palabra sería se le pidió que se incorporara a ADIF— no sé si fue en diciembre o enero, en fin, a finales de 2010 o principios de 2011, justamente para que ayudara en el tema del ERTMS, para que ayudara en el tema de la mejora de las líneas, no solamente de la línea de Galicia, de todas las que estaban en marcha.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ¿puede concentrar sus preguntas?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Quisiera que me explicara realmente si se podía hacer el cambio de Santiago y las reglas de ingeniería lo permitían, por qué ustedes recortaron. Nosotros la única lógica que entendemos no es tanto por el tema económico como por el tema de los tiempos: haber instalado el sistema de seguridad ERTMS hasta Santiago habría ampliado los plazos. ¿Me puede usted contestar cuántos días de diferencia hubo entre la puesta en servicio de la línea y el final de la legislatura? Porque yo creo que igual había que analizarlo en si daba tiempo o no a instalar el sistema ERTMS hasta Santiago.

Voy a formularle una última pregunta, porque tengo que acumularla. No sé si usted conoce un informe de la Unión Europea donde se habla sobre las líneas de alta velocidad en el Estado español y para Ourense-Santiago se dice que tiene instalado el sistema de seguridad en 90 kilómetros. Las víctimas han hecho una pregunta a la Comisión Europea de por qué aparecen 90 kilómetros cuando ustedes modificaron

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 67

el proyecto para recortarlo. Y la respuesta de la Unión Europea es que se basan en los datos que el Estado español les aporta. Es decir, que nos expliquen por qué el Estado español está enviando documentación falsa a la Unión Europea sobre la implementación del sistema ERTMS, porque se dice que está implantado en la totalidad, a la Unión Europea se le está diciendo esto, mientras la realidad es que ustedes decidieron recortar el sistema de seguridad en el último tramo.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Mire, bajo ningún concepto, bajo ningún concepto se tocó nada en la línea, en la pretensión que se hace en el modificado de la línea, que pudiese afectar a la seguridad. No se hace eso bajo ningún concepto.

Dice usted que para acelerar la fecha. Ninguna. Pero si la fecha —lo estaba comentando— estaba prevista desde julio del año 2009; pero además es que no había prisa de ningún tipo. O sea, el modificado lo que hace es incrementar el plazo en un mes más, todo lo contrario, no reduce plazos. El plazo del modificado de la...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero me puede contestar a la pregunta de cuántos días de diferencia hay entre la autorización de la puesta en servicio y el final de la legislatura? Es decir, entre la inauguración de la línea y el final de la legislatura, ¿cuántos días pasan?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Pues no sé los que pasan. No sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No se acuerda?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): No lo sé; pero en julio del año 2009 el presidente de la Xunta y el ministro firman un protocolo en el que ya están diciendo que la línea estará en servicio antes de finales del año 2011. En aquellas fechas no creo que estuviera previsto terminar ya la legislatura. Es que no hubo prisas de ningún tipo, señoría. De ningún tipo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Están los correos repletos de advertencias de las prisas. ¿Me puede contestar a la última pregunta, la de la Unión Europea?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Pues mire, pregúntele a quien se relacione con la Unión Europea porque nosotros, en ese ámbito, como es evidente, en este campo y en otros, esa relación la lleva directamente el Estado con la Unión Europea, no la lleva un ente como es el caso de ADIF.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Fernández. Ahora por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora Cancela.

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

Señor González Marín, muy buenas tardes y muchísimas gracias por comparecer en esta Comisión. Antes de nada me gustaría hacer una breve reflexión sobre el contenido y el valor que tienen los autos judiciales, porque se ha hecho referencia a algunos en concreto y yo creo que es importante contextualizar las cosas porque si no puede derivar a engaño. Al final, los autos judiciales son resoluciones judiciales —valga la redundancia— que precisamente lo que hacen es resolver cuestiones previas o incidencias del proceso sobre aspectos que están relacionados con el objeto principal del litigio pero que no resuelven el objeto principal del litigio; y un auto que se dicta en un determinado momento no tiene por qué coincidir con otro auto que se dicta *a posteriori* o con la resolución judicial que al final se emite. En ese sentido quiero decirlo porque es cierto que existe algún auto judicial del juez que estaba conociendo de esta causa en un cierto momento y en un sentido determinado y, sin embargo, el juez actual que conoce la causa no está manteniendo la misma posición sino todo lo contrario. Por lo tanto, es importante también contextualizar las cosas y darles el valor que tienen.

Señor González Marín, de las comparecencias que ya se han celebrado en esta Comisión, sobre todo las celebradas por las personas de un perfil técnico, existe un consenso amplio en el sentido de que la decisión de montar provisionalmente en ancho ibérico la línea Ourense-Santiago fue una decisión adecuada. Yo le pregunto por qué se llegó a esa solución. Se que ya ha comentado usted algún aspecto en ese sentido, pero me gustaría volver a preguntarle sobre este extremo.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Sí, lo he comentado antes y aquí incluso se aludía a si en el diseño inicial se planteaba UIC. Es verdad que en el año 1999, cuando se plantea el tema

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 68

desde el inicio, se piensa en una línea de ancho internacional, también porque desde el comienzo había una vocación clara de que la alta velocidad llegara a Galicia. Y la alta velocidad, en el diseño que nace cuando se pone en marcha la línea Madrid-Sevilla, se decide que debía ser en ancho UIC. Aquí alguien creo que ha explicado el tema de por qué se decide que sea en ancho UIC y cómo incluso el Consejo de Ministros determina la aprobación de que fuera de ese modo, porque en aquel momento en ancho ibérico no había trenes que circularan a lo que está considerado como alta velocidad. En aquel momento se asociaba alta velocidad a ancho UIC. Hoy no es así, porque hay tres que pueden circular en ancho ibérico en toda la Península, Portugal y España, a velocidades que son consideradas de alta velocidad. El diseño era ese, y claramente la vocación de los Gobiernos que hubo desde el inicio de la línea —en los anteriores y en los actuales— era que Galicia tuviera naturalmente, como el resto del país, una línea en ancho internacional, en ancho UIC, que además tiene unas características técnicas distintas de radio, de peralte, etcétera. Eso es lo que define la alta velocidad, no solamente que el ancho de vía sea de un modo o de otro. Ese es el planteamiento que se formula. En cuanto a por qué se decide pasarlo a ancho ibérico, aquí lo han explicado múltiples técnicos de una forma infinitamente mejor de lo que yo pueda hacerlo. He leído todo lo que han dicho y les he oído y he visto unos razonamientos que son perfectamente correctos. La línea de alta velocidad Madrid-Galicia se empieza desde Madrid, Segovia, Valladolid, Medina, Zamora y se sigue avanzando, pero se decide que el último tramo también se empiece a la par para ir ganando tiempo. ¿Es justo que hasta que no termine la conexión con la Meseta Galicia sea una isla castigada? Se dice que siempre Galicia estuvo castigada en el tema ferroviario, más castigada aún incluso habiendo hecho una línea con un diseño de alta velocidad. Al final, surge este tema en la comisión que he comentado, que era una comisión técnica con el título que le he dicho, creada en el seno del propio ministerio, en la que están los técnicos de nivel de Renfe Operadora y también directores generales de Renfe Operadora y directores generales de ADIF, el director de Ferrocarriles y otros técnicos del ministerio, la secretaria de Estado o la propia secretaria general, donde se tenían discusiones que eran absolutamente propositivas y no de otra cosa, y de coordinación y de decidir cómo se hacían las cosas para no penalizar en último término al usuario, al ciudadano, que es el que usa las líneas. Y alguien dice: ¿Y por qué no analizamos una fórmula para salir de este *impasse*? Había un elemento añadido que también han considerado aquí los técnicos, que era que si había un tramo en ancho UIC entre Ourense y Santiago, toda la maquinaria de ancho UIC queda presa en el seno de ese ámbito. Por ejemplo, la maquinaria de vía del propio mantenedor quedaba presa en ese ámbito, por lo cual había pérdida de eficiencia por todos los lados. Se hace una línea de alta velocidad que significa una ganancia de unos minutos determinados en el recorrido, pero al final esos minutos se pierden por el paso por los cambiadores, y también se castiga al ciudadano haciéndolo esperar allí después de venir de un viaje de Bilbao o de A Coruña camino de Bilbao porque le haces parar allí para que haga el tránsito. Lo que allí se plantea es un tema que, en principio, parece de racionalidad y de eficiencia. No estamos hablando aquí de economía; estamos hablando de racionalidad y de eficiencia, de eso es de lo que hablamos.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias por su claridad.

En cuanto al modificado de señalización, de acuerdo con la documentación que se ha entregado a esta Comisión, su firma aparece en algunos documentos, pero siempre está acompañada de la firma de otros cargos de ADIF: el gerente de construcción, el director del contrato, la directora de operaciones e ingeniería de red de alta velocidad, el director de instalaciones de control de tráfico, el director general de operaciones e ingeniería, el director de la línea de alta velocidad noroeste, el director de contratación de compras, etcétera. Por lo tanto, al hilo de lo que usted viene comentando en relación con el puesto y la responsabilidad que usted ocupaba, las decisiones que ampara su firma están sustentadas siempre en criterios técnicos de los responsables de las distintas áreas o de los distintos ámbitos de actuación en los que se bifurca o en las que se distribuye el trabajo de ADIF. Entiendo que eso es así cuando usted dice que siempre ha contado con los mejores técnicos y el aval de los conocimientos del personal cualificado de ADIF.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Y es así porque, por ejemplo, en el expediente del modificado al que se está refiriendo, el informe de propuesta de autorización para la realización del modificado, que es el documento primero, de 7 de diciembre —no sé si tendré todos los documentos, pero les indico los que tengo—, es una propuesta que se firma en 2010, en la que viene el director del contrato, el director de instalaciones del contrato de tráfico, el de telecomunicaciones, el director de la línea de alta velocidad noroeste, el de operaciones de ingeniería de alta velocidad y el director general de operaciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 69

e ingeniería. Si ven el siguiente, que es el informe de valoración, ahí vuelven a firmar de nuevo los técnicos pertinentes en esta materia; firma el responsable de la supervisión del proyecto, el jefe de gabinete de calidad del medio ambiente en su calidad de tal. El siguiente, en el que establecen el acta de precio, lo firman el director del contrato, el director de la obra de instalaciones, de señalización, sistema de protección del tren, STC, el director de la obra, el jefe de la unidad de asistencia técnica de Ineco y el gerente de la UTE Ourense-Santiago. Llega un momento en que el informe de propuesta del director del contrato sobre modificación del contrato lo firma el presidente de ADIF, es decir, en el momento en el que entra por primera vez un documento en el que ya tiene que haber un tema relacionado con la contratación, firma el presidente de ADIF porque las competencias en materia de contratación por estas cuantías las tiene el presidente de ADIF. Pero delante de la firma del presidente de ADIF están las del gerente de construcción, el director del contrato, el director de instalaciones de control de tráfico, el director de telecomunicaciones, el de la línea noroeste, el de operaciones de ingeniería, el director general de operaciones de ingeniería. Y al final, en calidad de órgano de contratación tiene que firmar el presidente de ADIF, como órgano de contratación. Esa es la firma que hace. Pero yo no puedo entrar ahí. No habría sido capaz de aportar un ápice a lo que están diciendo, y habría sido una temeridad si hubiese entrado a definir si esto era así o era de otro modo, por razón también de la propia ley, o porque la continuación de las obras la tiene que firmar el presidente, el secretario de Estado y el ministro, ¿por qué? Porque así lo establecen las leyes pertinentes en relación con esta materia; por razón —he dicho— de las capacidades o las competencias en materia de contratación.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Está claro, se llama procedimiento administrativo, por eso es garantista. Por eso es garantista.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Eso es, eso es. Eso es la sujeción a la formalidad del procedimiento administrativo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Exacto. Dígame una cosa: ¿de quién dependía orgánicamente ADIF cuando usted presidía el ente?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): ¿Perdón?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿De quién dependía orgánicamente ADIF?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): La propia Ley del Sector Ferroviario atribuye el control de eficacia a la Secretaría General de Infraestructuras. En el momento de estar yo en estas funciones dependía de la Secretaría General de Infraestructuras, pero la estructura orgánica del ministerio, por ejemplo, se modifica en mayo de 2010. El Real Decreto 638/2010, de 14 de mayo, modifica y desarrolla la estructura orgánica del Ministerio de Fomento, y establece en su artículo 3.5 lo siguiente: Están adscritas a la Secretaría General de Infraestructuras las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Ferrocarriles de Vía Estrecha, correspondiendo a dicho órgano la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de la actividad de dichas entidades.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Ya termino, señor presidente, una más y ya termino.

Quería hacer dos reflexiones que voy a subsumir en una, y es la siguiente: cuando se enfatiza de una manera tan determinante como si fuera una verdad incuestionable que se modificó la fecha de puesta en servicio de la vía porque había prisas, porque había razones políticas, creo que simplemente, como usted también ha hecho referencia más de dos y tres veces, hay que ver el contenido y la fecha de la firma del Pacto del Obradoiro, que fue en julio de 2009, y que paradójicamente hablaban de finales del 2011 en concreto...

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Finales de 2011.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No hacía referencia a ningún mes, y al final fue en diciembre de 2011. Por lo tanto es muy difícil abstraerse de un hecho que fue público y además de un alto contenido y derivación política, porque incluso el propio presidente de la Xunta, señor Feijóo, se encargó reiteradamente de reclamar el cumplimiento de los acuerdos del Obradoiro y por tanto de dar cumplimiento a esa fecha.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 70

Por otro lado, en la comparecencia anterior se ha puesto en cuestión que esta línea en concreto fuese una línea de alta velocidad, y que de alguna manera se vendió a Galicia una línea de alta velocidad que supuestamente no lo era. Yo quería preguntarle cuál es su opinión al respecto, ¿es una línea de alta velocidad o no? Teniendo en cuenta que para calificar como tal a una línea concurren tres circunstancias determinantes, y creo que en este caso se daban; en todo caso me gustaría saber su opinión.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Yo he dicho antes, en un planteamiento de política de infraestructuras con carácter general, que afortunadamente se siguió por el Gobierno que pone en marcha la línea, y también por el anterior, que Galicia tenía que tener una línea de alta velocidad, eso era un lugar común para todos, y todos querían una línea de alta velocidad fuese cual fuese su credo político, como se quería también una línea de conexión en alta velocidad hasta Valencia o hasta Francia por el País Vasco o hasta Perpiñán por Barcelona; pero claramente se producen disquisiciones. Yo he leído que un representante de la Unión Europea decía que cada país tenía una definición de las líneas, pero en todo caso había una convención que establecía que por encima de una velocidad determinada eran líneas de alta velocidad. Y es verdad que hay una...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Una directiva europea.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Una Directiva Europea que es la 2008/57/CE que las define y dice: Las líneas de alta velocidad incluyen las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 kilómetros por hora. Y sigue incluyendo: Las líneas especialmente acondicionadas para alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora. Pero por esas discusiones de que si el tramo tal o tal lo es porque la entrada en ciudad es siempre muy complicada, por no decir diabólica, porque es muy complicado que se pueda entrar a una ciudad a esas velocidades por la propia estructura, dice: Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico debido a dificultades topográficas de relieve o de entorno urbano cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye también la línea de interconexión entre las redes de gran velocidad y convencionales, estamos hablando por ejemplo, de cómo se produce esa integración en Italia, por ejemplo, donde hay tramos de red convencional que están incluidos en la alta velocidad o incluso en otros países europeos; los tramos de estación, el acceso a las terminales, almacenes, etcétera, que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de alta velocidad. Yo creo que queda definido así, y luego están las apostillas, matices o lo que se quiera hacer sobre este tema cada cual puede —o debe— hacerlas. Pero creo que aquí quien define o quien creo que marca la pauta en esto es la Unión Europea; estamos en la Unión Europea y nos sometemos a sus directivas, reglamentos y todo su acervo, y esa es la definición que debería prevalecer cuando hablamos de líneas de alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, doña Pilar.

A continuación y para terminar tiene la palabra don Celso Delgado, en nombre del Partido Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenas tardes. Gracias, señor presidente. Señorías. Señor González Marín, quien habla el último ha visto cómo algunas de las preguntas que iba a hacer han sido ya formuladas, en su caso además ha dado bastante información, y a mí su intervención me ha traído muchos recuerdos de otra época, porque quien habla entró en esta casa en el año 2000 y desde aquel momento estoy en la Comisión de Fomento, no he dejado de estarlo, y he tenido una dedicación plena a la alta velocidad a Galicia, y por tanto a esta línea, una de las tres líneas, la del eje atlántico por una parte, la línea de alta velocidad Ourense-Santiago y la conexión con la meseta; hoy las dos primeras felizmente en servicio, la última todavía en fase constructiva.

En relación con el AVE Ourense-Santiago es cierto que el inicio viene del año 1999, así lo dice el informe de la CIAF y lo dice el propio señor presidente de ADIF, que compareció antes y tuvo su primera intervención en el Congreso en agosto del año 2013 —así lo explica—, cuando efectivamente la Dirección General de Ferrocarriles hizo un estudio informativo en el que se contemplaban cinco alternativas de trazado, pero con la misma solución para el acceso a Santiago. Usted antes se refería a ese tema, efectivamente eso figura en la página 63 del informe de la CIAF, y se hace mención ahí a que se somete a información pública en noviembre de 2001, que se reciben 310 escritos de alegaciones, se modifica el estudio informativo, pero que ninguna de las alegaciones ponía objeciones al tramo objeto del accidente. Esto es un dato objetivo, ha sido ya comentado en otras ocasiones. Después vino la licitación de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 71

redacción de los proyectos, los primeros en el año 2003, otros fueron aprobados entre junio de 2005 y abril de 2006, todavía en etapa de Gobierno del Partido Popular, y después se produjo el cambio de Gobierno, el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, y hubo una nueva responsabilidad ministerial. Ahí hubo una serie de años en los que existieron controversias y polémicas para que las obras fueran arrancando, pero lo cierto es que efectivamente, y usted ha recordado una fecha que es importante, que es la fecha de julio de 2009, el Pacto del Obradoiro, suscrito entre don José Blanco y don Alberto Núñez Feijóo, usted estaba en ese acto y yo estaba también en ese acto como persona observadora, y allí se establecieron unos plazos objetivos, y para esta infraestructura en concreto era diciembre de 2011. Había otras fechas para el eje atlántico y otras para la conexión con la meseta. Hoy estamos hablando del Ourense-Santiago. Así que, en honor a la verdad, pues es cierto que allí lo que se comprometió era una puesta en servicio antes de que concluyera 2011. Los medios de comunicación dan cuenta de todo esto, las hemerotecas dan cuenta de todo esto, y en el año efectivamente 2010 se hicieron presentaciones públicas de cómo iba a ser la línea y de cómo avanzaban las obras. Fue anunciado en el mes de junio, y en septiembre de 2011 ya se avanzó cuándo los trenes híbridos entrarían en servicio en el año 2012. Es decir, ha habido mucha información a este respecto. Por tanto efectivamente yo no puedo objetivamente decir aquí que existieron prisas por inaugurar una línea que estaba previsto que se inaugurara en esas fechas.

Dicho esto, señor González Marín, usted que ha seguido, por lo que he escuchado, las intervenciones de esta Comisión, ha visto que nosotros hemos llamado aquí a comparecer a personas que han trabajado en ADIF y en la línea como el señor Díaz Arroyo, director de la línea de alta velocidad noroeste, el señor Sánchez Corrales, director de instalaciones de control y tráfico, el señor Ochoa, de la Dirección General de Operaciones e Ingeniería, el señor Cortabitarte, de la Dirección General de Seguridad en la Circulación, y efectivamente hemos constatado algo por lo que le acaba de preguntar la señora Cancela, y es la compartimentación que existe para tomar decisiones en cada ámbito y en cada subsistema, y cómo la mayoría de las decisiones son colegiadas. He visto en la documentación del proyecto modificado varios de los documentos que han sido aludidos, y que usted ha referenciado, y veo en efecto que, por ejemplo, el 8 de marzo de 2011 hay una autorización de continuidad provisional de las obras del modificado que está autorizada por usted, con el conforme y la firma de otras personas: el señor Díaz Arroyo, el señor Sánchez Corrales, el señor Santos García, el señor García García, la señora Lourdes Porta, el señor Alfonso de Ochoa, y así he visto varios. La pregunta se la han hecho y yo la reitero: ¿es cierto que la toma de decisiones en estos ámbitos del modificado fueron tomadas de modo colegiado y con la participación de diferentes responsables?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Ya le he comentado que evidentemente en la complejidad de este tipo de proyectos no es la decisión de un persona en concreto la que determina cómo tiene que ser o cómo no tiene que ser, porque al final, cuando aquí alguno de los que ha citado narraba, por ejemplo, la casuística en el desarrollo de la línea quedaba de una forma meridianamente patente que efectivamente cuando tocaban una cosa estaban afectando a múltiples técnicas. Por tanto evidentemente se requería de la aportación, del estudio, del consenso y del valor añadido de los diferentes departamentos, diferentes técnicos o equipos de profesionales, porque al final, cuando habla del director de la línea...

El señor **DELGADO ARCE**: Hay un equipo detrás.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): ... tenía un equipo de gente muy grande detrás. Estamos hablando de planteamientos que evidentemente eran analizados yo creo que con bastante rigor y con bastante profesionalidad, porque hay muy buenos profesionales en el seno de la compañía, de ADIF, y que evidentemente cuando se llevaba a cabo una propuesta de la naturaleza que estamos comentando, al final lo que hacía cada uno de ellos no era otra cosa que con su firma estar ratificando la presencia en esos órganos que tenían de deliberación, de estudio, de toma de decisiones, etcétera. Y en muchos casos, y lo he comentado, por ejemplo, de los proyectos modificados lo que llega en último término al presidente es que el órgano de contratación es el presidente porque tiene esa competencia directamente asignada o delegada. ¿No? Y tenía que firmar eso, porque al final significaba que era una operación de gasto, y de acuerdo con la propia Ley de Contratos del Sector Público una operación de esta naturaleza la tiene que acabar firmando también el que tiene la competencia para llevar a cabo ese contrato. Pero en último término, como bien ha comentado usted, no era uno que propone y otro que firma, no, es un colectivo de personas de muy variado perfil directivo o profesional en el seno de la empresa, y donde están todas las técnicas que afectan al tema ese en concreto.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 72

El señor **DELGADO ARCE**: En una de las comparecencias que tuvo lugar en esta Comisión, en concreto el día 7 de noviembre de 2018, compareció don Alfonso Ochoa de Olza Galé, director general de operaciones e ingeniería, y que fue responsable de la Dirección General de Explotación y Desarrollo de Infraestructura, y fue preguntado por la toma de decisión de los cambios en el proyecto. Él en ese momento contestó literalmente: en rigor quien como persona que tomó la decisión de los cambios no lo sé, yo no he visto ninguna resolución firmada por nadie que diga cámbiese el ancho. Entiendo que esa decisión no se tomó en ADIF porque yo entonces era director de la Red de Alta Velocidad. Yo no la tomé. Mi jefe inmediato tampoco y el presidente creo que tampoco. Más adelante dice: No sabría decir quién tomó esa decisión, no lo sé, sinceramente no lo sé.

Ahora usted a preguntas de varias personas, varios diputados y diputadas, nos está informando de que —es para que me corrobore si yo le he entendido bien— hay una comisión en aquellas fechas de seguimiento de las obras de las líneas de alta velocidad, hay técnicos del ministerio y técnicos de Renfe, técnicos de ADIF, hay debate en concreto en esta cuestión, y a partir de una memoria técnica que se elabora para justificar la conveniencia de hacer esta modificación del ancho con las implicaciones que tiene en función de los criterios que han sido expuestos, y que esto se eleva —me ha parecido entenderle— a la secretaría de Estado del ministerio, y es a partir de ahí cuando empieza la tramitación del modificado. ¿He entendido bien?

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): En el seno de la comisión, que era una comisión multi como ha comentado también, porque al final claramente la modificación del ancho de vía no afecta únicamente a ADIF como el gestor luego de esa infraestructura...

El señor **DELGADO ARCE**: Afecta al conjunto, claro.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Son los operadores. ¿De acuerdo? No es una decisión que sea aséptica. Es decir, hay cosas como que voy a pintar el punto kilométrico de otro color que no tienen incidencia de ningún tipo, pero estamos hablando de una línea que está hecha para los operadores. Entonces en esa comisión, como he comentado, en el seno de la Secretaría General de Infraestructuras, hay directores de Renfe Operadora, directores de ADIF, de la Dirección de Ferrocarriles, técnicos también del propio ministerio entre esos mismos ámbitos, Secretaría de Estado, etcétera, y ahí lo que se discute es este tema. Yo no sería capaz de decirle, porque no recuerdo haber estado en esas reuniones y en esa concretamente le diré que no, pero seguramente es en sucesivas reuniones donde se analiza un tema de esa naturaleza, y de ahí surge el acuerdo de que se lleve adelante esa modificación, porque todos entendieron que era necesaria; es que era necesaria.

Fíjese, la modificación de la operación esta significa, cuando se adjudica el modificado, un incremento del plazo de un mes. Aquí hay algo que no es coherente. Si se está hablando de que aquí se hace todo para correr, para correr menos, porque al final claramente ese modificado lleva aparejado un incremento del plazo de la obra. Nunca, nunca estuvo en la mente creo que de ninguno de los actores de este tema nada de adelantar, simplemente decir: implantemos aquí racionalidad, porque también la propia Renfe me cuentan —que yo no estaba en esas reuniones— que dice: bueno, cuando venga un tren, por ejemplo, del País Vasco en el invierno cargado de nieve por todos los lados, ¿cuánto tiempo tarda la locomotora en el intercambiador para que siga en la línea? Y ese tema no se hace apeando o haciendo que se bajen los viajeros y que estén disfrutando, no, es con viajeros allí sentados; es así. Eso lo he experimentado en algunos cambios de ancho en otras épocas, en que era muy complicado hacerlo.

El señor **DELGADO ARCE**: Y en estas.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Por ejemplo, en el de Córdoba a Málaga, que estamos media hora o tres cuartos de hora en el interior del tren, presos del tren. Ahí hay claramente que hacer un ejercicio de reflexión en pro de una mejora del servicio a los ciudadanos. Y eso lo determina este tema.

El señor **DELGADO ARCE**: Termino. Usted cita los fríos y los intercambiadores de ancho. En la actual línea, en el intercambiador de Zamora, en los días en los que hiela y hay un frío intenso a veces se producen demoras en el intercambiador, hasta que se consigue que se caliente. Luego ese es un hecho objetivo y cierto.

Muchas gracias.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 108

5 de diciembre de 2018

Pág. 73

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor González Marín, por sus explicaciones, por la prolijidad, pero también por la claridad de las mismas, que no caerán en saco roto y serán de mucha utilidad para esta Comisión. Bienvenido a esta casa, que es la suya, porque es la de todos.

El señor **GONZÁLEZ MARÍN** (expresidente de ADIF): Muchísimas gracias, presidente, y muchísimas gracias, señorías, por haber atendido mis explicaciones. Espero haber sido de utilidad para esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos un momento la sesión, porque tenemos que hablar de la reorganización de los trabajos, lo que nos llevará unos diez o quince minutos.

**Eran las siete de la tarde.**<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Continúa la sesión con carácter secreto, de acuerdo con el artículo 64.4 del Reglamento de la Cámara.