



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2019

XII LEGISLATURA

Núm. 113

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. 20*

celebrada el lunes 11 de febrero de 2019

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 Blanco López (exministro de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001607) | 2 |
| — De la señora Pastor Julián (exministra de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001608) | 30 |

* El diario correspondiente a la sesión número 19 de esta Comisión de Investigación no se publica en aplicación del artículo 64.4 del Reglamento de la Cámara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

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

— DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ (EXMINISTRO DE FOMENTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001607).

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

Antes de empezar, quisiera hacer unas consideraciones previas, que son, simplemente, recordatorios, pero que para esta sesión sería bueno mencionar. Primero de todo, si algún portavoz tiene algún tipo de material audiovisual, recuerde que hay un acuerdo de esta Mesa y portavoces de que, para poderlo exponer, tiene que ser revisado primero por la Mesa y junta de portavoces. Si alguien lo tiene, rogaría que lo dijera ahora, para luego estar más tranquilos. En segundo lugar, y como saben, esta Presidencia es partidaria de la tolerancia, tanto respecto al tiempo como respecto a las formas; el único límite que me gustaría establecer —a veces hemos rozado ese límite— es el de las acusaciones penales. No voy a permitir que ningún portavoz acuse penalmente a ninguno de los comparecientes: en primer lugar, por decoro parlamentario y, en segundo lugar, porque el sitio para hacer esas acusaciones no es aquí, sino en el juzgado de Santiago. Supongo que no les gustaría que el juez de Santiago empezara a emitir opiniones políticas, de manera que nosotros no deberíamos hacer ese tipo de acusaciones. Este es el límite. Además, ustedes saben, por sentido común, que hay que atenerse al decoro y hablar de buenas maneras. Estos son los límites que esta Presidencia va a establecer.

Tenemos con nosotros al excelentísimo señor don José Blanco López, que, como saben ustedes, es exministro de Fomento, para informar sobre los temas que tienen relación con la Comisión, que, después de tantos meses, ya saben ustedes cuáles son. Sabe que tiene cinco minutos, con flexibilidad, para exponer lo que quiera y, posteriormente, un turno de siete minutos de toma y daca con cada portavoz. Adelante, señor exministro.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Muchas gracias, señor presidente, señorías.

Comparezco ante esta Comisión de investigación todavía hoy impresionado por la tragedia ocurrida en Santiago. Como tuve ocasión de trasladar en mi encuentro con la plataforma de víctimas en noviembre del año 2015 y también en otros encuentros con familiares y víctimas, conocía a tres personas fallecidas y perdí a una persona muy cercana. Por tanto, sé lo que han sufrido y siguen sufriendo todas las víctimas.

Señorías, es conocida mi posición general contraria a la creación de comisiones de investigación parlamentarias mientras haya abiertas sobre su mismo objetivo, como ha ocurrido en este caso, actuaciones judiciales. Siempre mantuve esta posición y, ahora que tanto hablamos de Europa, es la que sigue el Parlamento Europeo, pues, de acuerdo con los tratados de la Unión, no se pueden abrir comisiones de investigación mientras no concluyan los procedimientos jurisdiccionales en curso. Hoy, sin embargo, quiero decir que lamento haber sido consecuente con esta tesis, porque ello se ha interpretado como un deseo de encubrir hechos o dificultar su investigación. Nada más lejos de mi ánimo, nada más lejos de la realidad. Lo diré con claridad: si esa postura ha añadido dolor a las víctimas, quiero manifestarles y ofrecerles mis más sinceras disculpas.

Señorías, quiero aclarar, igualmente, que nunca, en ningún caso, bajo ninguna circunstancia, sugerí, alenté o participé de ninguna estrategia solo o con terceros para promover un determinado relato en relación con el accidente. En este tiempo, guiado por un ánimo de prudencia, no he querido entrar a debatir, responder, menos aún polemizar, sobre las noticias, declaraciones de dirigentes políticos, informaciones o afirmaciones que se han ido conociendo y que han ido configurando un relato —mejor dicho, varios— de lo sucedido, aunque muchas de ellas faltaran a la verdad en relación con el ejercicio de mi cargo de ministro de Fomento y mi intervención en relación con el diseño, la construcción, la seguridad y la puesta en servicio de la línea de alta velocidad. El único relato de hechos que comparto es el que hoy voy a aportar a sus señorías.

Quiero señalar que no tuve conversación alguna durante su mandato con quien me sustituyó en el cargo, doña Ana Pastor, ni con persona alguna del Ministerio de Fomento ni del Partido Popular. Tampoco me he valido de mi condición de eurodiputado para mantener reunión o relación de ningún tipo ni con la comisaria europea de Transportes ni con la Agencia Ferroviaria Europea ni con ningún responsable europeo para influir o condicionar de algún modo sus visiones o trabajos en relación con el accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 3

Señorías, desde que asumí el cargo de ministro, mi objetivo fue garantizar que la alta velocidad llegara a Galicia en condiciones de competitividad equiparables a otras líneas. Para ello, dado que se habla permanentemente de que se hizo un único modificado en el último momento, nada más llegar al ministerio se impulsó un modificado para reformar el trazado entre Lubián y Ourense para ganarle tiempo al tiempo y que pudieran alcanzarse velocidades superiores a 300 kilómetros a la hora, frente a los 200 previstos, aunque ello conllevara un pequeño retraso en la ejecución de la línea. Así, la integridad de la línea se dotaba de características uniformes, sin cuellos de botella. Igualmente, antes y después de mi llegada al Ministerio de Fomento, la línea entre Ourense y Santiago fue objeto de numerosísimos modificados y complementarios, cerca de cuarenta —tengo aquí la relación de todos ellos por si sus señorías la quieren—, entre ellos, como ha recordado el expresidente de ADIF en esta sede, el túnel de la mina de Serrabal, para garantizar seguridad, o el falso túnel de O Castiñeiríño, en el acceso a Santiago. Todos ellos supusieron retraso en la ejecución de las obras.

Junto con la redefinición del proyecto, el objetivo prioritario fue el impulso presupuestario, y así se cumplió. El presupuesto no fue impedimento para la ejecución de las obras, de acuerdo con los contratos firmados —reitero, de acuerdo con los contratos firmados— y con los plazos establecidos en ellos, constituyendo esta inversión para mí una prioridad política. Fueron, de hecho, los años de mayor ejecución presupuestaria en Galicia y de mayor licitación, más de 4400 millones de euros entre 2009 y 2011. Es más, cuando en el año 2010, como consecuencia de la situación económica, debimos realizar una reprogramación general de la obra pública en marcha, la decisión política —y esta sí es política— que adoptamos fue que no se iba a tocar el AVE a Galicia en cuanto a su reprogramación.

El proyecto que preveía el acceso a Santiago fue adjudicado a finales del año 2003. Se ha dicho que lo había adjudicado yo, con la inclusión de la curva que contempla. Fue adjudicado en 2003 y les recuerdo que yo fui nombrado ministro en abril de 2009. La línea empieza a construirse por sus dos extremos, desde Galicia hacia la Meseta y desde la Meseta hacia Galicia. Es una obra que, además, se había previsto con tramos de distintos anchos, lo que había generado un problema de falta de homogeneidad, dado que desde Madrid hasta Santiago estaba diseñada en ancho internacional y de allí a A Coruña en ancho ibérico. Esta será la razón que, a la postre, lleve a dos decisiones importantes. La primera, montar la línea con travesía polivalente, de forma que se pudiera explotar en su día toda ella en ancho internacional y provisionalmente en ancho ibérico; y la segunda, adelantar la electrificación del tramo Santiago-A Coruña, prevista para 2012, para homogeneizar el conjunto de la línea. Esta, la electrificación del tramo Santiago-A Coruña, será la única modificación sobre el calendario previsto a mi llegada al ministerio.

Señorías, cuando tomo posesión del cargo, y partiendo de la información existente, los contratos vigentes y el estado de situación de los proyectos, se me traslada la planificación prevista para la puesta en servicio de las líneas en construcción. Era, por tanto, una planificación anterior a mi llegada al ministerio, que yo no alteré, y que establecía que la línea de alta velocidad Madrid-Valencia entraría en servicio a finales del año 2010; y que la línea de alta velocidad Ourense-Santiago entraría en servicio a finales del año 2011. Este último compromiso figura, de hecho, en el acuerdo firmado con el presidente de la Xunta de Galicia, el conocido como Pacto del Obradoiro, del que tantas veces se ha hablado en esta Comisión, compromiso que fue ratificado —hay actas de ello— en la reunión bilateral de seguimiento celebrada el 13 de diciembre del año 2010, en la que, por cierto —porque también se dio a entender que se hizo con nocturnidad—, también se informó del cambio del ancho de vías, que yo también trasladé a los grupos políticos; entre otras cosas, recuerdo la conversación que tuve con el señor Delgado con motivo de este cambio. Lo digo porque algún grupo político, que ahora no está aquí, se las hace de nuevas, y yo informé al que estaba en aquel momento en la Comisión del cambio del ancho de vía. Por lo tanto, yo asumí esa planificación y, reitero, no se modificó, salvo en la electrificación del tramo Santiago-A Coruña.

A comienzos de 2011, y presidida por la secretaria general de Infraestructuras, doña Inmaculada Rodríguez Piñeiro, se constituyó la Comisión para la puesta en servicio de la línea de alta velocidad a Galicia, celebrando su primera reunión el 8 de febrero del año 2011, y en cuyas actas se constata que nunca se planteó ningún problema en relación con la puesta en servicio de la misma. Señorías, las actas están aquí (**muestra un documento**); supongo que estarán también en la documentación que tienen a su alcance. Nunca —repito, nunca— nadie me trasladó dificultad alguna para cumplir el calendario que me habían señalado al principio de mi mandato, dotándose en los presupuestos generales de cada año los recursos necesarios para construir la línea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 4

El 23 de junio del año 2011 —subrayo esta fecha, 23 de junio del año 2011—, se anuncia la fecha de puesta en servicio, cumpliendo con los compromisos que había, para el día 10 de diciembre. Si se fijan en las fechas, no había perspectiva electoral alguna, dado que las elecciones correspondía celebrarlas en marzo del año siguiente. Sin embargo, con posterioridad a este anuncio, el presidente del Gobierno convocó el 26 de septiembre, es decir, tres meses después, elecciones para el 20 de noviembre. Por tanto, el calendario electoral no alteró el calendario de la puesta en servicio.

Es más, señorías, tras las elecciones, desde el ministerio, trasladamos a la comisión que en los últimos días de noviembre y primeros de diciembre del año 2011 se constituyó entre el Gobierno y el Partido Popular para el traspaso de poderes la posibilidad de retrasar la puesta en servicio de la línea y dejarla en manos del nuevo Gobierno. La respuesta recibida fue que no había problema alguno en la puesta en servicio, aunque sí se nos solicitó que se paralizaran las adjudicaciones que estaban previstas de otros tramos de la red de alta velocidad a Galicia —está en los medios de comunicación— y, efectivamente, así se ha hecho.

Por tanto, y en resumen, en ningún caso propuse modificar, alterar, condicionar o cambiar las fechas establecidas, de acuerdo con los contratos en vigor, para la puesta en servicio de la línea. No hubo prisas, y resulta chocante tener que afirmarlo cuando de lo que se me acusaba entonces era de retrasos. A la hemeroteca me remito.

Señorías, permítanme ahora hablarles del modificado de ancho de vía. Como ya se ha dicho en esta Comisión, para homogeneizar una línea mal planificada, debido a la combinación de tramos en distintos anchos, en el seno de la comisión para la puesta en servicio de las nuevas líneas de alta velocidad —ya se ha hablado de esto aquí también—, se inicia un debate para alcanzar una mejor solución a ese problema. La conclusión alcanzada fue que la mejor opción era que se explotara el conjunto de la línea en ancho ibérico hasta que concluyeran las obras de conexión con Madrid. Sería en ese momento cuando se procedería a realizar el cambio a ancho internacional. Así consta en un documento elaborado por la Dirección General de Operaciones de ADIF, y así lo hizo público el director general de Infraestructuras Ferroviarias. **(Muestra varios documentos)**. Aquí está el documento; si no lo tienen, también lo pongo a su disposición. Y aquí está la comunicación que hace, en el mes de noviembre de 2010, el director general de Infraestructuras Ferroviarias sobre el cambio de ancho de vía. Lo digo para aquellos que hablan de nocturnidad, de alevosía, sin información, etcétera.

De todo esto me informa el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Víctor Morlan, que era la persona con quien despachaba habitualmente. Por cierto, tras haber revisado ese documento para esta comparecencia, en él no se hace mención a cambio alguno en los sistemas de seguridad de la línea. Con posterioridad, ADIF procede a la realización de un modificado del contrato de montaje de vía; contrato realizado al amparo de la Ley 30/2007; y subrayo —por lo que les diré a continuación— contrato firmado al amparo de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, instalándose traviesas polivalentes. Este modificado, porque así lo establece esa ley, es autorizado por ADIF; no lo he autorizado yo, limitándose exclusivamente mi participación a autorizar, en abril de 2011, la continuidad provisional de las obras hasta que no se resolviera el modificado, sin que en tal autorización —está en el expediente, aquí lo tengo, pero también obra en su documentación— se haga mención alguna a cuestiones de seguridad o señalización de la vía. Se ha dicho o se ha dado a entender que, como ministro, firmé —a veces se dice que uno y a veces se dice que dos modificados— el del cambio de ancho de vía y el de señalización y seguridad. No es así; repito, no es cierto. Lo que yo firmé, como acabo de decir, fue la autorización de la continuidad provisional de las obras de montaje de vía; exclusivamente esto.

Por ello, y como acabo de manifestarles, no tenía nada que ver con la modificación de la cobertura del ERTMS, algo de lo que no tuve conocimiento, ni tenía por qué tenerlo, porque el contrato de señalización y el modificado se hacen al amparo de la Ley 31/2007, de sectores excluidos, y de ahí que no tenga que ser autorizado por el ministerio. Por eso les quise hacer la diferencia entre el contrato contratado y modificado al amparo de la Ley 30/2007 y el contratado y modificado al amparo de la Ley 31/2007. Insisto en esta cuestión porque sobre el modificado de seguridad tuve conocimiento con posterioridad al accidente y así se lo trasladé a las víctimas. Por tanto, en conclusión, hubo dos modificados porque había dos contratos diferentes, uno relativo al montaje de vía y otro relativo a la señalización y seguridad, sometidos cada uno de ellos a una legislación diferente.

En el debate generado a partir del accidente se ha incurrido en algunos errores en relación tanto con la definición de la línea como con su seguridad y sobre los que me gustaría realizar alguna precisión. La primera es que, diga quien diga lo contrario, la línea Ourense-Santiago es una línea de alta velocidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 5

acuerdo con lo establecido en la normativa europea y en su trasposición literal —por cierto, durante mi mandato— vía Real Decreto de 5 de noviembre, y el tren también. La segunda se refiere a la instalación del sistema ERTMS. Señorías, la línea estaba prevista para su explotación con el sistema ERTMS, siendo el ASFA el sistema de respaldo. De hecho, esta es la forma, bajo sistema ERTMS con ASFA de respaldo, en que circulan a partir de su inauguración, el 10 de diciembre de 2011, los trenes de la serie 121 entre A Coruña y Ourense, en ASFA entre A Coruña y Santiago y con ERTMS entre Santiago y Ourense. Lo digo para señalar que había otros trenes, los trenes Avant, que iban incluso hasta a 250 kilómetros por hora, además del tren Alvia. Esta era una previsión en materia de seguridad que iba más allá de lo exigido por los reglamentos comunitarios —Reglamento número 1315/2013—, dado que la LAV Ourense-Santiago forma parte de la red básica de las redes transeuropeas de transporte pero no de los nuevos corredores de esta última, lo que hacía que no tuviera ni tenga que contar con ERTMS hasta el año 2030. Así —tanto que invocamos a Europa— lo ha ratificado la comisaria de Transporte, Violeta Bulc, quien en una carta remitida al presidente de la plataforma de víctimas el 3 de julio del año 2017 constataba que en la época en que tuvo lugar el accidente la legislación de la Unión Europea no exigía que la línea Ourense-Santiago de Compostela estuviera equipada con ERTMS. Sin embargo, la línea fue equipada con ERTMS nivel 1, ERTMS nivel 2 y ASFA.

El señor **PRESIDENTE**: Exministro, le he de decir que ha cuadruplicado su tiempo, por lo que le pediría que terminase en un par de minutos.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Lo intento, señoría. Estoy desmontando argumentos que se han utilizado y que me parecen de mucha utilidad para esta Comisión.

Como algún compareciente ya ha hecho, cabe incidir en que podría haberse suprimido uno de los tres sistemas de seguridad, dado que en aplicación de la Orden de eficiencia de 2010 solo se exigía un sistema principal y un sistema de respaldo, pero se mantuvieron los tres previstos. Con relación a este punto, cabría recordar que, salvo en el caso de la línea Madrid-Valencia, todas las líneas de alta velocidad han sido puestas en servicio primero con ASFA únicamente. Así se ha hecho antes y después del accidente, ya hablemos de la línea Valladolid-León, Madrid-Lleida, Albacete-Alicante, Olmedo-Zamora o del eje atlántico de alta velocidad, explotado con ASFA desde su inauguración y donde aún no está operativo el sistema ERTMS. Por tanto, la acusación de que el modificado de señalización es una consecuencia de las prisas por inaugurar la línea no se sostiene, en primer lugar, porque tal modificado no acelera sino que amplía el plazo de ejecución de las obras, tal y como figura en el expediente, y en segundo lugar, porque la línea podría haber entrado en servicio solo con ASFA, como tantas otras. La tercera precisión es que tampoco autoricé, como se ha dicho, la puesta en servicio de la línea, algo que hizo la dirección general, que es la autoridad de seguridad competente para ello.

Señorías, al iniciarse las obras en ambos extremos nos encontramos con la paradoja de que, habiendo finalizado varios tramos de las mismas, no se podía optimizar su explotación y extender sus beneficios a los ciudadanos acortando distancias y tiempos de viaje debido a que quedaba un tramo en el medio sin electrificar. En consecuencia, no se podían utilizar trenes capaces de lograr para la ciudadanía el mejor rendimiento de la infraestructura existente. En esta situación, la Secretaría General de Transportes y Renfe, en diálogo y colaboración con Talgo, impulsan un nuevo material móvil que puede circular tanto por trazados de ancho internacional como ibérico, electrificados o sin electrificar, con diferentes tensiones eléctricas. Yo mismo presenté el 20 de septiembre de 2011 los conocidos como trenes híbridos explicando las características de los mismos, entre las que se encontraban velocidades máximas de alta velocidad. Lo único que les puedo añadir es que cuando abandoné el ministerio, en diciembre de 2011, las primeras unidades de estos trenes se encontraban todavía en fase de homologación, siendo autorizados para circular el 13 de junio del año 2012 y entrando en servicio comercial el 17 de junio.

Finalizo, presidente. Nunca participé de ninguna estrategia para construir una verdad sobre el accidente. Nunca propuse modificar o alterar los calendarios para la puesta en servicio de la línea, a excepción de la electrificación del tramo A Coruña-Santiago. Nunca se me informó ni tuve conocimiento del cambio del sistema ERTMS, y por supuesto nunca autoricé la puesta en servicio de la línea ni de los trenes híbridos. Señorías, como ministro siempre hice lo posible y dediqué los recursos necesarios para garantizar la construcción de una línea de alta velocidad competitiva en su integridad a Galicia en beneficio de los ciudadanos, quienes en este tiempo han hecho suyos los servicios en ella prestados. Finalmente —y una vez más—, quiero trasladar mis más sinceras disculpas si por acción u omisión, de hecho o de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 6

palabra, a lo largo de este tiempo no he podido o no he sabido contribuir a paliar el dolor causado por esta tragedia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, eurodiputado y también exministro, por su explicación.

A partir de ahora empieza el turno de los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Parlamentario Mixto, para lo cual tiene la palabra su portavoz el señor Martínez Oblanca. Adelante.

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

En primer lugar, y con carácter previo, recojo el sentir de toda la Comisión para trasladar un recuerdo a las víctimas del accidente de Barcelona del pasado viernes, así como un emotivo abrazo a la familia de la maquinista fallecida y el deseo de restablecimiento a todos los heridos.

Buenas tardes, señor Blanco López, gracias por comparecer ante la Comisión de investigación del accidente del Alvia a Santiago de Compostela sucedido el 24 de julio de 2013. Si no tengo mal el dato, usted fue ministro de Fomento hasta el 11 de diciembre de 2011; es decir, usted dejó de ser ministro de Fomento año y medio antes del accidente. ¿Es esto así?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Así es.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: A mí me parece que usted ha sido en su introducción absolutamente firme y rotundo y en lo que a mí respecta convincente, por tanto, no le voy a formular muchas preguntas, entre otras cosas porque creo que también ha hecho una aportación documental extraordinaria y de gran utilidad para fijar las conclusiones de esta Comisión. No obstante, permítame que incida en algunas de las cosas que usted ha apuntado en su intervención.

Ha recordado que efectivamente fue usted quien puso en servicio la línea accidentada y ha recordado la construcción de esta línea. Se lo pregunto sin rodeos. Lo ha comentado usted, pero le vuelvo a insistir en ello: Se ha dicho que hubo precipitación electoral para la puesta en servicio de esta línea, e incluso creo que fue usted objeto de una denuncia judicial, que no sé qué periplo seguiría. ¿Le importaría comentar esto?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Efectivamente, se ha dicho. Yo he tratado de demostrar con el calendario que no es así, porque a estas alturas deberían saber sus señorías que los plazos de ejecución de una obra vienen marcados por los contratos; por tanto, no se han alterado los contratos ni se han modificado, y los modificados que hubo en todo caso conllevaron retrasos, nunca recortar tiempo. Por lo tanto, era una previsión que estaba perfectamente pensada y que tenía un calendario, y se cumplió con él; en ningún caso el tiempo electoral marcó la puesta en servicio. Además, me va a permitir que le diga una cosa. Señoría, yo tengo una concepción de la obra pública que trasciende a un ministro y a un Gobierno, porque normalmente una obra pública de esta envergadura la comienza un Gobierno y la acaba el siguiente o el siguiente. Tengo, por tanto, una concepción que trasciende al Gobierno. Eso es lo que me llevó —y se lo agradecí en mi intervención aquel día; el señor Delgado lo recordará— a invitar al ministro Álvarez-Cascos, que vino a la inauguración de la puesta en servicio, y a la ministra Magdalena Álvarez, que no vino. Pero, además, he hecho otra cosa. Aquí se acusa de las ganas que tenía de poner la placa; pues bien, durante mi mandato se eliminó el nombre del ministro en todas las placas que se pusieron en toda España, en esa también, porque tengo una concepción de la obra pública que trasciende a un Gobierno y a un partido. Y por si alguien va a la hemeroteca, he de decir que esto tiene una excepción. ¿Sabe cuál es la excepción? El puente sobre el río Miño de Lugo, porque el día que tomé posesión, señorías, mi padre, que era un trabajador de maquinaria pesada del Ministerio de Obras Públicas —por cierto, alguno nunca ha perdonado que el hijo de un trabajador del ministerio llegara a ministro—, que tenía un cáncer terminal y no podía venir a mi toma de posesión, me dijo: Recuerda que tienes una deuda con Lugo. Ese puente se hizo y se puso una placa donde está mi nombre. Es la única excepción, señorías. No quería placas con mi nombre; no tenía ganas de protagonizar y no protagonicé nada ni en esta ni en ninguna otra obra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le honra a usted dar sentido y continuidad a la carrera de relevos que supone la ejecución de una gran obra pública. Es verdad que desde que se concibe hasta que se pone en servicio en no pocas ocasiones intervienen en su desarrollo varios equipos ministeriales, incluso de partidos políticos diferentes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 7

Algunos de los comparecientes en esta Comisión han considerado que en esta línea hubo errores de trazado y carencias de seguridad. También ha explicado usted al principio —pero le pido que nos lo explique de nuevo— que la línea se publicitó como de alta velocidad y, sin embargo, sus prestaciones, sus características no son de alta velocidad. Se refería usted en su exposición previa a la existencia de una normativa europea. ¿Le importa ampliarnos esta cuestión?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Señoría, es verdad que *a posteriori* se pueden decir muchas cosas, incluso he visto que un compareciente, cuando hablaba de las reglas de ingeniería, tuvo la honestidad de decir que se le ocurrieron *a posteriori*, y yo pensé que era una pena que no se le hubieran ocurrido con anterioridad, porque era un trabajador del Ministerio de Fomento y, en todo caso, habría sido su deber ponerlas en conocimiento del Ministerio de Fomento.

Aquí hay una confusión, pero yo desde luego no voy a enmendar al señor Catalá, que compareció aquí. He leído y he seguido todas las comparencias, pero hay una confusión cuando se trata de distinguir entre una línea de alta velocidad, un tren de alta velocidad y una operación de alta velocidad. Señorías, ¿por qué homologamos los trenes híbridos? Porque no podían circular desde Madrid hasta Ferrol por una línea de alta velocidad, porque había un tramo entre Madrid y Valladolid que era de alta velocidad, luego pasaban a un tramo que era red convencional, luego pasaban a otro tramo de alta velocidad y luego a otro tramo de red convencional. Por ello, esa operación —las operaciones en la terminología de Renfe y ADIF van desde el inicio de la ruta hasta el final de la ruta— no era una operación de alta velocidad, pero había tramos en los que se iba por líneas de alta velocidad: Madrid-Valladolid o Ourense-Santiago. Por eso se generó esa confusión entre una operación de alta velocidad y una línea de alta velocidad. Por cierto, cualquiera que se hubiera leído —porque ahí está muy claro— la directiva habría llegado a la conclusión de que la línea es de alta velocidad. Por eso les dije que por ahí no solamente circulaba el tren Alvia; es que desde el primer día circulaban los Avant, que, por cierto, circulaban en el tramo entre Ourense y Santiago con el ERTMS instalado en el tren y en la vía; por lo tanto, circulaban con ASFA entre Coruña y Santiago y con ERTMS entre Ourense y Santiago. Un tren de alta velocidad. Por tanto, no hay duda sobre eso, señoría, pero quería aclararlo porque a veces se habla de operación de alta velocidad y no se aclara... ¡Para eso hicimos los híbridos! ¡Para que pudieran circular por alta velocidad y por vía convencional! Por lo tanto, ¿toda esa operación desde Madrid era de alta velocidad? No. ¿Por qué? Porque había tramos en los que se circulaba por vía sin electrificar y, por tanto, vía convencional.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Blanco, ¿usted conoce el informe realizado por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF? ¿Qué opinión le merece?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No solamente conozco el informe de la CIAF, sino también todos los dictámenes que han salido en relación con este asunto, incluso los informes de los diferentes peritos judiciales de la causa, desde el primer día, y he seguido también todas y cada una de sus comparencias, interrogatorios, etcétera. Yo confío plenamente en los profesionales que hacen esos dictámenes. Yo no tengo criterio porque no soy un experto. Hay gente aquí que es experta; yo soy más modesto: yo no soy un experto y no tengo criterios para poder evaluar el contenido de un informe. A veces incluso, con la terminología que utilizan, me cuesta asimilarlos, porque la terminología ferroviaria es muy compleja. Por lo tanto, es un informe que hizo la CIAF y tiene conclusiones importantes, algunas de las cuales ya se implementaron, como colocar nuevas balizas, pero es verdad que el propio señor Iglesias, que tanto se invoca en esta Comisión, había dicho que no estaba prescrito que eso se hiciera en el sistema ASFA, pero se implementaron. Por tanto, insisto, me merece una profunda consideración.

Yo ya sé que hay —y tendré oportunidad de decirlo más tarde— una discusión en torno a cómo hay que interpretar la independencia o no de la comisión de investigación. Hay una opinión de la ERA. Hay gente que confunde una opinión con un dictamen o resolución, pero de la ERA no hay dictámenes o resoluciones, porque no tiene competencia para hacerlos, y eso lo dice el propio responsable de la ERA, el jefe de la unidad, que compareció aquí; lo que hay es una interpretación diferente. Bien. Hubo un expediente de infracción, como tantos otros —tendremos oportunidad de hablar de ello—. Se ha corregido. Se le ha pedido a la CIAF, ya en el ejercicio de su independencia, que emitiera otro informe y, en el ejercicio de su independencia, ha dicho que no lo hace porque considera que el informe que ha hecho se ajusta a lo que tenía que haber hecho. Por lo tanto, el debate es sobre si creemos en la independencia del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 8

órgano o no, porque ahora la ERA responde a los criterios de independencia que exigía la Unión Europea. A partir de ese momento hay una petición. El Congreso de los Diputados —no estoy haciendo ninguna sugerencia— podrá, si lo considera, en las conclusiones pedir a la ERA que considere hacer otro informe, pero no se le puede obligar, porque si es un órgano independiente, hay que ser coherente con lo que decimos y con lo que hacemos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, por mi parte, nada más, excepto agradecer al señor Blanco las respuestas a todas mis preguntas.

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

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

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

Buenas tardes, señor Blanco. Muchas gracias por estar hoy aquí. Lo primero de todo es darle las gracias porque, la verdad, ha ido mucho más allá que el anterior compareciente, el señor Catalá. Ha pedido disculpas, y el señor Catalá se negó a pedir disculpas; como mucho dijo que las víctimas tenían su cariño. Dicho esto, hace la misma trampa que él. A mí me gustaría mantener un buen tono con usted durante toda mi intervención, pero hace la misma trampa, porque pareciera que ustedes dos eran ujieres del Ministerio de Fomento. Usted ha repetido en algún momento que era una persona modesta, que no es experto y que poco más de lo que ya había dicho sabía. En cambio, usted es la persona que sale en las ruedas de prensa con el cartelito de ministro de Fomento. Así que le pido que, por lo menos, respondiendo a mis preguntas no haga esa trampa, porque no se la vamos a comprar.

Puntualizaciones previas a lo que usted ha dicho antes de mis preguntas. La primera cae por su propio peso: ¿Se arrepiente usted de algo?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No; yo no me arrepiento más que de no haber aceptado en su día la comisión de investigación, porque entiendo que eso ha supuesto que se generara una duda sobre si había algo que ocultar o sobre si había algo que no se pudiera saber. En esto quiero ser muy claro, señorías. No hubo pacto de silencio en ningún caso. En todo caso, lo que ha habido ha sido un silencio que yo mismo me autoimpuse tras el accidente para no generar polémica, consciente de la magnitud de la tragedia y del dolor de las víctimas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: En parte le agradezco la media confesión. Estoy de acuerdo con el señor Odón Elorza, que también está a favor. Ahora bien, ustedes han rechazado cuatro veces esta comisión de investigación, así que la verdad es que en algún momento, por motivos equis, intentaron tapar lo que aquí se está investigando. Vamos, que no es opinión, es información.

Usted en algún momento ha dicho que la línea estaba mal planificada y, viniendo de un exministro de Fomento, le quiero preguntar a qué se refiere, más que nada porque en las ruedas de prensa usted decía que era maravillosa.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Le voy a contestar a las dos preguntas. En primer lugar, hay que agradecer a Odón Elorza que fuera tan tenaz, junto con otros grupos...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ahí podríamos discutir enormemente.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Nos hizo ver que, si no había nada que ocultar... Hoy podemos estar aquí hablando con respeto...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero a la vez veta con el Partido Popular que las víctimas declaren a puerta abierta.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Las víctimas han hablado aquí todo lo que han querido hablar.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero quieren volver a hablar y lo vetan.

El señor **PRESIDENTE**: No hagan diálogos, por favor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 9

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Hablaron todo lo que quisieron y dijeron todo lo que quisieron decir, y además no han sido refutadas...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, pero quieren volver a hablar y lo vetan PSOE y PP.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No han sido refutadas por mi parte.

Cuando yo he dicho que la línea está mal planificada, ha sido porque se comienza la ejecución de la línea empezando por Santiago y empezando simultáneamente por Madrid; y está mal planificada porque contempla unos anchos distintos: entre A Coruña y Santiago, ancho ibérico, y entre Santiago y Madrid, ancho internacional. Primera planificación errática. Segunda, si estamos construyendo, como lo estamos haciendo, una línea para todo un siglo, no tiene sentido que en la entrada en Galicia, es decir, en Lubián, se redujera la velocidad por ahorrar costes, por un tema de impacto medioambiental, y que la línea no fuera uniforme y pudiera alcanzar los 300 kilómetros en todo el trayecto. Ese es el primer modificado que se hace. Por eso le decía que estaba mal planificada y por eso se hicieron las correcciones a las que yo hice alusión.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero, señor Blanco, esta sinceridad y honestidad que está usted aquí demostrando, que yo le agradezco, ¿no habría sido bueno mostrarla en ese momento en rueda de prensa o incluso durante estos años? ¿Con 81 muertos y 144 heridos, hemos tenido que esperar a hoy para escucharle a usted decir esto?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Señorías, yo me impuse un silencio prudente, como el que acabo de decir, porque si hay algo que para mí no tiene nombre es abrir un debate político, precisamente para tratar de evitar el dolor de las víctimas, con fines espurios.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: El dolor, señor Blanco, es el silencio.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Lo digo porque yo entiendo que una víctima, con el dolor, la rabia y la indignación, pueda decir lo que quiera, yo lo comprendo, pero un responsable político que tiene la obligación y el deber de contrastar, no. Por eso yo no quería entrar en un debate político. Ni siquiera le respondo a mi colega eurodiputada cuando hace interpretaciones torticeras de algunas cosas que suceden en relación...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿A quién se refiere?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): A la señora Ana Miranda.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Y qué es torticero?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Es torticero decir, como dijo el otro día en una entrevista, que yo había autorizado la puesta en servicio de la línea.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No había sido usted?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No; fue el director general de Ferrocarriles, que era la autoridad competente para hacer esa autorización.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Voy a pasar a la séptima pregunta. Voy a volver, ¿eh?, pero me lo pone a huevo. Usted en la hemeroteca dice literalmente: Comprometo mi cargo a la inauguración de la alta velocidad en Galicia. ¿Y me dice que usted no tiene nada que ver con la inauguración de la alta velocidad en Galicia?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Eso no está así bien dicho.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Lo dijo usted.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Ah, no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 10

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No así.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le leo.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Léalo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le leo. Usted dijo: Lo importante es que la alta velocidad llegue en plazo y en las mejores condiciones —hasta ahí bien—. No miro quién puede sacar ventaja política de esto cuando de lo que se trata es de hacer una infraestructura histórica. Hasta ahí bien, señor Blanco, a mí me suena bien. Pero luego dice: Comprometo mi cargo con el AVE gallego. Le recomiendo que no lo niegue. Esto lo dijo el 2 de marzo de 2011. ¿Y a la vez me dice que es torticero decir que usted no había inaugurado esa línea?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Vamos a ver. Yo he inaugurado esa línea, no he autorizado la puesta en servicio. No confunda usted unas cosas con otras. Si algo tengo es una gran memoria, señor Rufián. Esas declaraciones las hice...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Que negaba hace treinta segundos.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, no las he negado, perdón; he negado el sentido que usted les quiere dar a esas declaraciones.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero es que son lentejas.

El señor **PRESIDENTE**: Escuche la respuesta del compareciente.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No; eso responde a una pregunta que le voy a clarificar. Esas declaraciones las hice en el foro de Europa Press en Santiago cuando se estaba discutiendo, entre otras cosas porque había varios grupos políticos de esta Cámara —Ciudadanos, entre ellos, Convergència i Unió, Esquerra Republicana— que nos acusaban de hacer en momentos de crisis una gran inversión para Galicia, y estaban pendientes de licitar —no se estaba hablando de esa obra del tramo Ourense-Santiago— todo el montaje de vías y toda la parte entre Lubián y Ourense. Me preguntaron: ¿Usted se compromete a licitar durante su mandato las obras del AVE a Galicia? Y esa es la respuesta. No tenía nada que ver con ese tramo de línea, que ya estaba en una fase madura de ejecución. Por tanto, relea toda la intervención —se la puedo pasar, la tengo— y no la saque de contexto.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Blanco, yo le entiendo perfectamente.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Esa es la verdad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, ya. Vale. Yo le entiendo perfectamente, entiendo su papel hoy aquí y entiendo lo que me está contando, pero comprometo mi cargo con el AVE gallego ¿significa que usted —se lo digo con cariño—, como gallego de pro, como ilustre ministro de Fomento, aquí, cinco años después, nos está negando a todos que para usted era muy importante —de forma lícita— dentro de su mandato que la alta velocidad, sí o sí, llegara a Galicia? La respuesta es muy sencilla. ¿Me lo está negando?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Le estoy negando la interpretación torticera que hace de esas declaraciones, porque eso no se refería a la línea de Ourense-Santiago, que estaba comprometida con los plazos de ejecución muy avanzados; se refiere a donde había verdaderas dificultades. Todos los gallegos lo saben, señor Rufián, menos usted, que es al tramo Lubián-Ourense-Zamora-Olmedo. Todo el mundo lo sabe menos usted.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le recomiendo, señor Blanco, que no pregunte la opinión a cada gallego y que no se haga valedor de la opinión de los gallegos. Se lo recomiendo.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Mire, señor Rufián, lo que no se puede hacer es venir a una comisión sin verificar los términos y el contexto de por qué se dice eso. Había un acuerdo, señor Rufián —si quiere se lo puedo sacar— de hacer una licitación multimillonaria en esa época de casi 4400 millones de euros. Le voy a leer, además, en relación con eso, un titular de cuando se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 11

convocaron las elecciones: El adelanto electoral impide a Blanco licitar 478 millones del AVE. Es decir, los únicos que quedaban de ese asunto. Yo había comprometido mi palabra a que todo lo que quedaba sin licitar se hubiera licitado, pero hubo un inconveniente, que adelantaron las elecciones para noviembre cuando estaba previsto que se hicieran en marzo. Si eso hubiera ocurrido, se hubieran licitado todos los tramos, y la palabra que yo había empeñado se hubiera cumplido.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Entonces para usted el AVE gallego no era prioritario. Perfecto.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Para mí el AVE gallego era tan prioritario, señor Rufián, y lo dije en mi comparecencia —igual usted estaba en otra cosa—, que durante el año 2011 cada vez que llevaba a licitación del Consejo de Ministros miles y millones de euros tenía que dar explicaciones a la ministra de Hacienda, para que lo autorizara; a mis compañeros del Consejo de Ministros, que no veían que en el año más grave de la crisis se hicieran licitaciones millonarias; y a otros compañeros, como los extremeños, que no entendían cómo se estaba licitando en aquel año exclusivamente el AVE a Galicia.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡Ah!, entonces sí era prioritario.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Era prioritario, sí, señor Rufián. Pero no confunda la licitación de una obra que se va a poner ahora en servicio con un tramo que estaba maduro y que se iba a poner en servicio en 2010. De verdad, miré un poquito la hemeroteca, documéntese un poco.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bien, sigamos con la hemeroteca: Fomento no va a regatear ni en aspectos técnicos, presupuestarios, para que la alta velocidad entre Madrid y Galicia —que no era una prioridad— pasando por Zamora llegue en las mejores condiciones y prestaciones y en el menor tiempo posible. ¿Dijo usted esto el 19 de julio del año 2009?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Lo debí decir.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Yo soy el inexperto en hemeroteca? ¿Lo dijo sí o no?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Si usted dice que lo dije... No recuerdo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Se lo agradezco.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Pero eso no está en cuestión.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Mejor, porque así avanzamos.

Con el proyecto original de la línea, el sistema de control constante de la velocidad propia del AVE, el ERTMS, iba a llegar instalado en las vías hasta el cambiador de ancho que se preveía instalar en la propia estación de Santiago, pero al suprimirse los cambiadores de ancho, ADIF decidió que el ERTMS tenía que finalizar unos 4 kilómetros antes de Santiago, justo antes de la curva de Angrois. Eso lo publica *El Diario.es* meses después del accidente. También es hemeroteca, señor Blanco, ¿qué tiene que decir?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Eso es así, no solamente referido al enclavamiento de Santiago sino también referido al enclavamiento de Ourense, del que ustedes siempre se olvidan. Es decir, cuando se hace el modificado de ancho de vía —del que yo he sido conocedor, como ya he dicho, posteriormente— en el ámbito de ADIF se hace un modificado y determinan que la transición —así lo han informado aquí y se lo explicaron los expertos, los que conocen el tema— se hiciera en un determinado punto. De eso, como ya he manifestado, tuve conocimiento con posterioridad al accidente. No tenía por qué tenerlo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya. Entonces, señor Blanco, ¿por qué la nota de prensa del Ministerio de Fomento de la inauguración de la línea habla de ERTMS?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No. Léamela.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Ah, no? ¿Tampoco? ¿Quiere que la lea?: Podrán circular a una velocidad máxima de 250 kilómetros por hora en vía convencional electrificada, mientras que su velocidad máxima por vía convencional sin electrificar será de 180. Los sistemas de señalización incorporan el ERTMS. José Blanco presenta el tren híbrido —que entiendo que suena mejor que Frankenstein— de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 12

alta velocidad en Galicia. Es su nota de prensa, señor Blanco. No está en según qué plato de televisión; está en Comisión de investigación parlamentaria y no puede mentir. Deje de decir que lo que le estoy leyendo es falso, porque es su nota de prensa.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, las formas.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Vamos a clarificar, y le pido que usted mismo plantee bien las palabras. Usted empezó diciendo: en la nota de prensa que se remitió cuando se puso en servicio la línea. Pues no, esa no es la nota de prensa que se remitió cuando se puso en servicio la línea; esa es la nota de prensa que se remitió cuando se presentó el tren híbrido, ¿vale? Por tanto, primera precisión, porque si usted dice que la nota de prensa dice eso, yo le digo que esa nota de prensa no dice eso, lo dice otra nota de prensa. Pero, ¿qué dice? Que el tren iba a llevar ERTMS instalado. Eso lo dice la nota de prensa. Por cierto, le diré antes de seguir que el ministro de Fomento entre sus competencias no tiene la de redactar, vigilar y remitir las notas de prensa, pero en todo caso dice eso. Y si me hubiera escuchado —que no lo ha hecho— yo dije que ese tren no entra en servicio el día que entra en la línea, entra en servicio en el mes de junio, seis meses después de que yo dejase el ministerio. Y si me hubiera atendido, hubiera escuchado que yo dije que ese tren que tenía previsión de ERTMS quedaba en fase de homologación y prueba cuando yo abandoné el ministerio. Fase de homologación y prueba. Y tanto es así que empezó a circular con ERTMS. Luego vino lo que vino, pero que había una previsión de que iba a estar dotado de ERTMS y que cuando yo me marché estaba en la fase de homologación y prueba, sencillamente, no es discutible.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bien. Pero, a ver si yo lo entiendo, porque seguramente usted, aunque diga que es una persona muy modesta y que no sabe de esto, sabe mucho más que yo.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): He leído mucho estos días.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perfecto, yo un poco también.

Usted me quiere hacer ver o quiere aquí vender que ustedes presentaron un tren llamado híbrido —porque Frankenstein era poco comercial, que es como le llamaban en realidad— con ERTMS. Vale. Pero que la línea en cambio no tenía ERTMS, ¿no? Señor Blanco, ¿me escucha?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Sí, perfectamente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Es así?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, perdón. La línea tiene...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Porque se desactivó el ERTMS embarcado.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Perdón, vamos a precisar. Ese tren circulaba desde Madrid a Ferrol, no circulaba solamente desde Orense a Santiago.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si, pero la nota de prensa, señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): La nota de prensa sé perfectamente lo que dice. Circulaba desde Madrid hasta Ferrol. Por tanto, pasaba por lugares donde había ERTMS instalado en la vía, por lugares convencionales...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Qué decía la nota de prensa?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ... por lugares convencionales donde no había tren instalado en la vía. Por lo tanto, si usted me dice: En la nota decía que llevaba ERTMS, pero pasaba por Lubián a Orense, que no lo tenía. Claro, es que si la línea hubiera estado acabada, no hubiéramos homologado estos trenes que nos costaron 70 millones de euros.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perfecto. Entonces era el tocomocho, ¿no? Porque ustedes decían que el ERTMS estaba en todos lados. ¿Sí o no?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 13

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ah, ¿no? Vale. Se lo vuelvo a leer.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Perdona. Cómo podíamos decir eso...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero que lo dice usted aquí, no lo digo yo.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Yo no. Lo dice la nota del ministerio.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La nota de prensa del ministerio, del cual usted era el máximo responsable.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Sí, sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿O era un ujier, como Catalá?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, no era un ujier.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Entonces? ¿Era el ministro o no era el ministro?
Continúo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rufián, ha triplicado su tiempo. Si pudiera concentrar las preguntas...

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

Señor Blanco, me ha dado la impresión —y se ha librado de esta, me sabe fatal— de que usted menospreciaba un poco la comparecencia del señor Iglesias. Ha dicho algo así como: ustedes hablan mucho de la comparecencia del señor Iglesias. Desde mi punto de vista —y he estado en diversas comisiones de investigación, en las que, por cierto, siempre se ponen de acuerdo ustedes y el PP—, me pareció una de las comparecencias más decentes que he visto jamás en una comisión de investigación: un señor, director del Cedex, dependiente del Ministerio de Fomento, que pide declarar porque lo que está viendo por la tele no tiene ni pies ni cabeza. Este señor dijo que el ERTMS se había desconectado, se había modificado para ahorrar o por presiones comerciales y políticas. ¿Usted qué opina de esto?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ¿El señor Iglesias dijo eso?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ¿No se confunde usted con otro compareciente?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ¿No?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: El señor Ignacio Jorge Iglesias Díaz reconoció que se modificó el proyecto inicial y no se llevó el ERTMS hasta Santiago para —literalmente— simplificar, que fuera más sencillo y así acabar antes. ¿Por qué ustedes tomaron una decisión de ese tipo sin informar a nadie? ¿Por qué, en definitiva, el ministerio tomó una decisión de ese tipo sin informar a nadie?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rufián, ¿es esta su última pregunta?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí.
Gracias, señor presidente.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Señorías, desconozco por qué se tomó la decisión, más allá de los argumentos que se han dado en esta Comisión, de por qué la transición se hizo en un lugar o en otro. Desde luego, no tenía nada que ver con costes ni con intereses comerciales. Tendré oportunidad de hablar de los intereses comerciales cuando hable con los señores de Ciudadanos, pero no tiene que ver con intereses comerciales. Por intereses comerciales, señor Rufián, nunca se hubiera hecho esta línea, porque no hay retornos que puedan justificar interés comercial alguno. Por interés comercial nunca se hubiera homologado un tren híbrido que cuesta 70 millones de euros.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Interés político?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 14

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): El interés de dar un mejor servicio a los ciudadanos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿De que alguien quisiera inaugurar esa línea dentro de su mandato, por ejemplo?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, señoría.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No?
Muchas gracias.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Ya le he dicho que, incluso, le propuse al Gobierno que me sucedió que pudiera hacerlo, pero no lo ha escuchado porque usted viene con un veredicto claro. Da igual lo que se diga aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rufián. Muchas gracias, señor Blanco.
A continuación, tiene la palabra el portavoz de Ciudadanos, el señor Navarro.
Adelante.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente. Muchas gracias, señor Blanco, y bienvenido.

A lo largo de estas comparecencias hemos oído que muchos comparecientes, cuando nos contaban su área de responsabilidad, parecían compartimentar en exceso el trabajo. Ellos decían que se dedicaban a una cosa determinada y que no sabían qué sucedía en el departamento de al lado. Hemos asistido a declaraciones de algún compareciente diciendo que él entendía de la vía, pero no de lo que pasaba debajo de ella; es decir, ya se separaba hasta el balastro. Puede que sea así. Pero al llegar a los políticos esperamos que exista esa visión superior de todos los compartimentos. Al final, da la impresión de que en cada uno de los compartimentos se cumplía la normativa —nadie ha podido demostrar lo contrario— y, sin embargo, parece que en esta línea había un agujero en la seguridad. Esto también lo reflejaba el señor Carr, de la ERA, cuando decía, hablando del informe de la CIAF, que era muy exhaustivo en la descripción del accidente, pero no entraba en las causas subyacentes. En esto también incide una carta de la señora Elisabeth Werner, directora de Transporte Terrestre.

Respecto a todo esto, ¿cuál es su opinión? ¿Había un fallo de seguridad o un fallo en las medidas de prevención de riesgo que hizo que no se detectara el riesgo que suponía un descenso tan brusco de la velocidad, de 200 a 80, un 150 %, y que no hubiera ninguna medida adicional más allá del propio maquinista y, por tanto, tan vulnerable a un despiste humano?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Vamos a ver, señorías, no puedo sustituir aquí —ustedes que hablan de la profesionalización de la Administración— las aportaciones que hicieron tanto el señor Juárez como el señor González Navarro en relación con todo esto. Solo le puedo decir que cuando fui nombrado ministro de Fomento mantuve toda la estructura de ADIF y no cambié absolutamente a nadie.

Por lo tanto, los procedimientos y la toma de decisiones se hicieron como se venían haciendo. ¿Que haya que mejorar procedimientos y tomas de decisiones? Eso, como todo en la vida, se puede mejorar, todo se puede perfeccionar.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Visto retrospectivamente, ¿cree usted que había un fallo en la seguridad del sistema, evidenciado en el accidente, o era imprevisible desde el principio?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No he detectado un fallo ni en la toma de decisiones ni en la implementación de las normas que había que aplicar hasta ahora. Solo hay un debate, si se tenía que haber hecho o no una evaluación complementaria de riesgos. En todo caso, afortunadamente, al trascender las actas, todo el mundo puede saber que fue un debate que se resolvió en el ámbito técnico y que en el ámbito técnico se interpretó la norma si era preceptivo hacerlo para el enclavamiento de Santiago y Ourense o no. Por tanto, sin ningún tipo de injerencia o cualquier otro elemento externo a la propia decisión del ámbito técnico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 15

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cuál de estos factores, en su opinión como exministro de Fomento, pudo incrementar más el riesgo? La desconexión del ERTMS, ya que, a diferencia de lo que preveía el proyecto original, se interrumpió el ERTMS unos kilómetros antes de la curva. Ese sería el primero. Otro, la desconexión del ERTMS embarcado, ante los problemas que dio. O un tercero, que podría ser la homologación de los trenes, si es que esta fue muy apresurada. Digo esto porque, en algún momento, usted, al parecer, comentó que esta homologación se había hecho en tiempo récord, dando, tal vez, a entender que había sido precipitada.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No he podido decir eso porque cuando abandoné el ministerio a los trenes les faltaba la fase de homologación. Por lo tanto, no puedo evaluar el tiempo porque la conclusión fue posterior a que abandonara el ministerio. Estoy convencido de que se haría de acuerdo a los tiempos y calendarios previstos. En todo caso, reitero, fue posterior a mi mandato.

No voy a sustituir aquí las opiniones de los expertos; ya han hablado. Sería una osadía por mi parte opinar sobre lo que dijo el señor Mariñas, perito judicial, o lo que dijo otra gente —estoy intentando recordar sus nombres— que han comparecido en esta Comisión y que mostraron opiniones muy solventes, como las del señor Iglesias y el señor Tamarit. Por tanto, hay expertos —el señor Mariñas también— que dijeron que si el sistema estuviera instalado y operativo, probablemente se habría evitado; nadie lo sabe con rotundidad, porque también tendría que haberse dado una respuesta del maquinista, pero, en todo caso, hubiera habido una señal más. Es decir, no hay sistema que tenga riesgo cero, señoría; no hay sistema que tenga riesgo cero. Aquí se pregunta muchas veces: ¿Pero este sistema es más seguro que el sistema ASFA? Hombre, para eso se implanta, ¿no? Es indudable que si se va a implantar, que si hay calendario de implantación para el año 2030 es porque da más garantías. Entiendo yo que si no fuera así, no se implantaría.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Quiere usted decir que, aparentemente, por lo que dijeron los técnicos, la desconexión del ERTMS embarcado sí que pudo ocasionar un incremento del riesgo?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Eso se ha dicho aquí. Es obvio que hubiera emitido una señal a la que tenía que reaccionar el maquinista, eso no está en cuestión; lo que nadie ha evaluado es si continuar con el sistema operativo que daba disfunciones no hubiera tenido consecuencias de riesgo, porque de eso no se habla. Me explico. Nadie ha evaluado qué hubiera podido ocurrir de haber continuado las operaciones con un sistema que daba fallos. Por tanto, supongo que evaluando la situación, se adoptó la decisión, en el interés de la seguridad, que más convino. Pero, insisto, no tendría por qué estar hablando de esto porque sucedió con posterioridad a abandonar mi cargo; es estar metiéndome en terrenos y decisiones que adoptaron otras personas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Usted ha dicho que tiene una mentalidad de Estado, o la tuvo durante su estancia al frente del ministerio y que no estaba pensando en el tiempo que iba a permanecer allí, sino que las obras eran algo así como de Estado, porque se alargaban en el tiempo pues podían empezar antes y debían terminar después. Sin embargo, usted también ha mencionado el asunto de la posible interferencia de la agenda electoral en las decisiones, como se ha mencionado en muchas ocasiones en esta Comisión. De hecho, usted, a lo largo de 2011 sí que parece que emprendió un cierto calendario de inauguraciones y una cierta actividad, por ejemplo, presentando la llegada de la alta velocidad como un empeño personal, presentando el tren híbrido e incluso presumiendo de un adelanto de las obras en seis meses. El señor Hernando, de hecho, dijo en su momento que tendría que determinar si tuvo algo que ver en el siniestro el hecho de que el proceso inicial se modificará para acabarlo antes y cortar una cinta. Esto decía el señor Hernando en 2013. Usted nos ha dicho esto, pero, ¿no hubo ninguna tentación de utilización electoralista en llevar la alta velocidad a Galicia?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Le voy a decir una cosa con toda claridad. En aquel tiempo yo estaba sometido a un escrutinio político que si hubiera alterado en lo más mínimo los calendarios previstos, se hubiera montado la marimorena. Le voy a decir algo más, y es que no estaba sometido únicamente a un escrutinio político porque ahora, cuando salieron las cloacas, también se supo que estaba sometido a un escrutinio personal. Por lo tanto, no hubiera sido posible porque se me hubieran echado literalmente encima, porque con cada coma que se movía había que dar explicaciones y se daban explicaciones. En todo caso, como aquí se hace siempre un corta y pega, cuando yo digo que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 16

adelantaron en seis meses las obras, ya lo he explicado. No se trataba del tramo Orense-Santiago sino la electrificación entre Santiago y Coruña porque no tenía lógica que se llegara a Santiago y que, a partir de ahí, no pudieran continuar los trenes eléctricos hasta Coruña. Tanto éxito tuvo que 1400 000 pasajeros hacen uso de esa línea, la hicieron propia. Por tanto, ¿adelantó usted los plazos y lo dijo? Sí, la electrificación entre Coruña y Santiago, pero eso no tiene nada que ver con el montaje de la vía o con la seguridad de la vía. En conclusión, sí, hemos adelantado un plazo. Pero, ¿se han retrasado antes los plazos de plataforma de esa obra? Muchos, y se los voy a citar a usted, si quiere; por ejemplo, el retraso del túnel de Serrabal, el retraso del falso túnel de Castiñeiriño, los retrasos de plataforma que, como saben los expertos, son los mayores retrasos. En un montaje de línea prácticamente no hay retraso porque ya está la plataforma hecha y es instalar vía y poner señales, que no es lo mismo que excavar, hacer un viaducto o ver que las condiciones orográficas se preveían de una forma y son de otra. No, no.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Nos ha comentado usted el modificado que firmó, referente al cambio de ancho de vía, que posiblemente era razonable para no dejar una isla de ancho UIC y nos ha dejado claro que usted firmó ese modificado pero no el referente al cambio de señalización. Entiendo que se refería a aquel que recortaba, digamos, el ERTMS y hacía que no llegase a la estación. ¿Es así, no?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Así es, pero le matizo. Yo no firmé ninguna autorización, ni siquiera del montaje de vías; firmé hasta que ADIF —que era la competente— resolvió la autorización, la continuidad de las obras, que es distinto.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Disculpe que le pregunte, pero con la separación me ha dado la impresión de que usted situaba cierto problema en el otro modificado.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, no, simplemente era a efectos de clarificación porque yo me vi en todos los sitios, simulándose una firma mía, diciendo: Aprobó o autorizó un modificado que rebajaba la seguridad, no siendo cierto. Simplemente lo dije a efectos de clarificación, no por otra cosa.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha comentado que la razón de que firmara uno y otro no era porque uno estaba sujeto a la 31/2007 y el otro a la de sectores excluidos.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Exactamente, porque son dos leyes distintas que establecen dos procedimientos de contratación distintos y, por lo tanto, dos procesos de modificados distintos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Es habitual, en todo caso, que el ministro firme un modificado, aunque sea al amparo de la ley, o este era un caso especial?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, los ministros normalmente firman los modificados que son, por decirlo de alguna forma, propios del ministerio; es decir, los de carreteras, porque dependen orgánicamente del ministerio, no de las empresas, para buscar una diferencia. Pero aquello que hay que llevar al Consejo de Ministros, por lo tanto, una autoridad de continuidad provisional de las obras, tiene que tener la firma del ministro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Según una noticia que publicó Europa Press, que quizá recuerda usted, ADIF y Fomento fueron apremiados para cumplir plazos —se abren comillas— sin holguras; es decir, que el calendario había que cumplirlo estrictamente. ¿Usted es consciente de alguna instrucción en ese sentido?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): En mi exposición he dicho que se creó una comisión para la puesta en servicio de la alta velocidad que presidía la secretaria general de Infraestructuras, Inmaculada Rodríguez Piñeiro, y, como buena costumbre del ministerio, se levantó acta de todas esas reuniones y en ninguna de las actas se plantea ningún problema para cumplir con el calendario previsto. Insisto, si la Comisión no las tiene, yo puedo remitírselas porque yo sí las tengo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 17

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Termino con una pregunta. ¿Usted cree que puede ser un problema en la estructura de ADIF y de Renfe una cierta docilidad hacia el político, en el sentido de que los cargos pueden saber que su ascenso puede estar determinado por esa mayor o menor lealtad o docilidad, de tal manera que tienda a desaparecer un cierto espíritu crítico?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ¿Quiere que le diga lo que dije el primer día en el consejo de la dirección a mis altos cargos y a mi gabinete?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por favor.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Les dije: el día en yo sea consciente de que uno de mis colaboradores dice una cosa por alegrar el oído del ministro o porque cree que el ministro piensa de una determinada forma, será cesado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Y cesó a alguno?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Le hicieron caso?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Me hicieron bastante caso.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

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

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

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

Buenas tardes, señor Blanco. Usted fue responsable del Ministerio de Fomento en el momento en que se modificó el proyecto original. En el primer proyecto se planteaba que el sistema ERTMS llegara hasta Santiago y en la modificación se propuso eliminar el sistema en los últimos kilómetros, dejando la curva sin el sistema de frenado automático. ¿Comparte usted las afirmaciones que han hecho diferentes técnicos y expertos de que si el ERTMS hubiera estado implantado hasta Santiago se habría evitado el accidente?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Incluso hubo técnicos que dijeron que con el ERTMS instalado, si hubiera estado operativo, también se hubiera evitado el accidente. También lo dijeron. Son opiniones y yo respeto todas las opiniones, incluidas las del jefe de unidad de la ERA, que compareció ante esta Comisión; pero no dejan de ser opiniones.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Esta pregunta es como la prueba del algodón para todos los comparecientes. Los que echan balones fuera normalmente tienen pocas ganas de hablar y todos los que tienen ganas de dar un paso adelante se atreven a decir que, efectivamente, si hubiera estado instalado el sistema ERTMS hasta Santiago, se habría evitado el accidente. Se lo vuelvo a preguntar de otra forma más simple. Si el sistema ERTMS hubiera estado instalado hasta Santiago, en caso de un despiste del maquinista, ¿el tren habría pasado a más de 80 kilómetros por hora por la curva?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Bueno, lo que ha sido anormal es que el tren pasara a más de 80 kilómetros por hora, habiéndose preparado al maquinista, habiéndole formado, habiendo documentación a bordo —libro horario, cuadro de velocidades—, habiendo un sistema ASFA y habiendo permitido, según el certificado de Citef, que pudiera ir incluso al doble de la velocidad de la que estaba señalizada, a 160 kilómetros por hora. Por lo tanto, si el maquinista hubiera cumplido con todo eso, probablemente no estaríamos en esta situación. Por cierto, señorita, me ha llamado la atención —y yo no quiero señalar a nadie; ¡Dios me libre!— las declaraciones que hizo el otro día el maquinista en un plató de televisión. Dijo: Cuando tenía que empezar el tiempo de frenada —si quieren las leo textualmente, pero no va a ser necesario—, recibí una llamada telefónica y eso me desubicó. Es decir, priorizó la llamada telefónica sobre empezar con el tiempo de frenada. Y luego acabó la frase diciendo: Pero no me siento culpable y no tengo mala conciencia. Y yo digo: Allá cada cual con su conciencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 18

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El maquinista hizo algo tan raro como tener un error humano, algo que no se puede predecir en el sistema ferroviario —es verdad—, pero para eso están los sistemas de seguridad, para que cuando una persona comete un error humano, el ERTMS inmediatamente frene el tren en caso de que el maquinista se despiste. Le vuelvo a hacer la pregunta, porque es muy sencilla y es la prueba del algodón para ver quién tiene ganas de aportar en la Comisión y quién tiene ganas de ocultar información. ¿Usted cree que con el sistema ERTMS instalado hasta Santiago y activo, en caso de un despiste del maquinista, habría pasado a más de 80 kilómetros por hora por la curva?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Si hubiera estado instalado el ERTMS, al igual que han dicho aquí el señor Mariñas, el señor Tamarit y otros expertos, yo creo que habría más probabilidades de que el accidente no se hubiera producido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No. Han dicho que no se habría producido. El señor Tamarit dijo: El tren automáticamente se frenaría. Nunca pasaría a más de 80 kilómetros por hora por la curva. ¿Por qué le cuesta a usted tanto decir que la modificación del proyecto fue una cuestión importante en la rebaja de la seguridad de la vía?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No. El señor Tamarit dijo que habría un millón más de probabilidades de que no se hubiera producido, pero no dijo taxativamente que no se habría producido. Usted lo sabe, dígallo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Creo que dijo una probabilidad de diez a la menos nueve, o sea, una diferencia abismal respecto a la situación que se dio después.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): El señor Tamarit, que es un experto, puede hacer esa afirmación. Yo, incluso, la puedo hacer mía y la del señor Mariñas también, pero yo, señorías, no soy un experto para hacer una afirmación categórica. No lo soy y, por lo tanto, la afirmación categórica, ¿sabe quién la va a dar? El juez con su sentencia, que es el único que está autorizado. Ni usted ni yo, porque, señoría, no se puede ser fiscal y juez a la vez.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha dicho que había leído bastante y creo que es de sentido común llegar a la conclusión de que un sistema de frenado automático habría frenado el tren. Es bastante sencillo. Pero sigo...

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Perdón, pero quiero precisarle que he escuchado a todos, pero hay algunos que dicen que no estaban seguros. Por eso yo digo que hay una altísima probabilidad de que el tren se hubiera parado, pero hay alguna gente que ha pasado por aquí que dijo que no era del cien por cien. Por tanto, yo respeto a todos los profesionales y por eso no soy tan categórico como usted. En todo caso, le diré que, si se va a implantar a partir del año 2030 con carácter obligatorio —no era obligatorio que estuviera instalado en ese momento en esa línea—, es porque cada día hay una voluntad de mejorar los niveles de seguridad. Es obvio, señoría. Para eso hay una fecha de implantación obligatoria: 2030.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En todo caso, estará usted de acuerdo conmigo en que la modificación del proyecto —eliminar el ERTMS en los últimos kilómetros— supuso una modificación de las condiciones de la seguridad.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Es evidente que modificó las condiciones de seguridad. Es evidente que modificó las condiciones de la vía, que iba a entrar en ancho ibérico y luego entró en ancho internacional. Es evidente que eliminó intercambiadores. Es evidente que, con la eliminación de intercambiadores, acortó los tiempos de viaje. Claro que todo eso es evidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y que modificó las condiciones de seguridad.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Todo eso es evidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted sabe que la Unión Europea ha dicho que era necesaria una evaluación de riesgos en el caso de que se modificasen las condiciones de seguridad. Por eso, creemos que la modificación del proyecto es una cuestión decisiva para entender el caldo de cultivo que acabó

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 19

dando las condiciones para que sucediese el accidente. Por tanto, queremos saber quién tomó la decisión de modificar el proyecto.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ¿El proyecto de seguridad o el proyecto...?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, el de recortar el ERTMS.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ADIF. Se ha dicho aquí con toda claridad. En el ámbito de ADIF se tomó esa decisión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Puede darnos un nombre? Supongo que habrá un responsable.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No. No lo sé, señorías. Pero está claro y se ha dicho por todos los comparecientes que fue una decisión que evaluaron. Además, explicó...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En verdad, los cargos técnicos han echado la responsabilidad a los altos cargos y los altos cargos han echado la responsabilidad a los técnicos.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, no no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por lo menos nos gustaría conseguir saber, después de cuarenta comparecientes a los que hemos preguntado lo mismo, quién solicitó la modificación del proyecto.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Le he dicho que la Dirección General de Infraestructuras —está en mi comparecencia; no me acuerdo ya del nombre completo— fue la que trasladó al ministerio la modificación de cambio de vía. Yo le he dicho que le aporté el documento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y del ERTMS? Yo le hago la pregunta del ERTMS.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Desconozco de dónde partió la iniciativa. He escuchado aquí al señor Ochoa y nadie ha dicho, que yo sepa —tengo que releerme las actas—, que el tema de seguridad se decidiera arriba. Se dijo, y lo dijo el señor Ochoa exclusivamente, que esa decisión —se refería al cambio de ancho de vía— se había tomado en el ministerio, y lo hemos reconocido. Se tomó en la comisión para la puesta en servicio de las líneas de alta velocidad, que presidía Inmaculada Rodríguez-Piñeiro. Se ha dicho. Lo ha dicho el secretario de Estado, don Víctor Morlán, aquí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La decisión de modificar el proyecto, que fue una decisión nefasta, incluso podríamos entender que fue una mala decisión fruto de un error humano, que alguien se hubiese equivocado y hubiese empeorado las condiciones de seguridad sin querer, pero es que para eso están las medidas de control, para eso hay una serie de mecanismos y procedimientos que se deben cumplir con el fin de poder evaluar si la seguridad es correcta, son las barreras de control. Hemos detectado que para la modificación del proyecto se han tenido que sortear, al menos, tres barreras de control. No se han cumplido tres barreras de control para que saliese adelante la modificación del proyecto. En primer lugar, no se evaluaron los riesgos: se modificó el proyecto y no se hizo una evaluación de los riesgos. En segundo lugar, una vez ejecutado el proyecto, se tenía que haber realizado el informe de un evaluador independiente, tal como exige la normativa y tal como se hizo para el resto del trazado, pero para la curva no se hizo, no se aplicó esa evaluación independiente, saltándose esa barrera de control. Y, en tercer lugar, se firmó la autorización de la puesta en servicio de la línea sin contar con todos los informes pertinentes; es decir, la persona que tenía que firmar pasó por alto que faltaba la documentación de la seguridad de la curva. ¡Tres barreras de control! Es decir, no es un error, aquí hay algo más, hay una continuidad, una pauta. Por tanto, creo que lo que tenemos que evaluar en esta Comisión es por qué se saltan tres veces esas barreras de control, que habrían paralizado la modificación del proyecto del ERTMS. Si se hubiesen aplicado esas barreras de control, se habría exigido que se modificase el proyecto en la curva y se habrían aplicado las medidas de control para que no quedase en manos del maquinista, en manos de un error humano, la seguridad de los pasajeros del tren. Por tanto, queremos entender cuál es la pauta y lo que estamos viendo es que, de fondo, lo que hubo era prisa. ¿Sabe usted en cuánto tiempo se hizo la autorización de la puesta en servicio, esa barrera de control? En una hora.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No es verdad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 20

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En una hora se autorizó la puesta en servicio: entró a las doce de la mañana y a la una salió la autorización. ¿A usted le parece razonable que en una hora se puedan realmente aplicar las medidas de control pertinentes para autorizar la puesta en servicio de la línea?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Señoría, me va a dar pie a que hable de dos cosas. Yo creo que ya se lo han aclarado el señor Navarro y el señor Juárez, lo que pasa es que usted viene aquí con un veredicto ya hecho y le da igual lo que le digan. Pero le voy a decir alguna otra cosa. Ustedes no vienen aquí a buscar la responsabilidad política. Si vinieran aquí a buscar la responsabilidad política habrían pedido, como es normal, la comparecencia de los responsables políticos del ministerio que estuvieron más vinculados con el tren y con la línea, como el secretario de Estado de Transportes, que la pidió el Grupo Socialista, como la secretaria general de Infraestructuras, de la que dependía ADIF y que era la que coordinaba la puesta en servicio de la línea, o como el secretario general de Transportes, que fue el que impulsó el tren híbrido. No; a ustedes solo les interesaba que compareciera el ministro para exigir su responsabilidad desde el primer día, punto. Esta es la verdad. No pidieron esas comparecencias, lo que me llamó poderosísimamente la atención. Vi el listado de sus peticiones y no están. Pidieron la de Feijóo, que me pregunto yo qué tenía que ver con esto, y la de Íñigo de la Serna, que ya era ministro. En todo caso, señorías, afortunadamente, hubo una buena costumbre en el ministerio: levantar acta. Y supimos todos que hubo un debate entre técnicos sobre si se tenía que hacer una evaluación independiente de riesgos o no, de acuerdo a una normativa europea que entendían que se tenía que aplicar para el tramo desde donde se aplicó hasta Ourense, pero no para los enclavamientos. Hubo esa discusión entre técnicos, y lo resolvieron. Señoría, los técnicos de Ineco manifestaron que **(la señora Fernández Gómez pronuncia palabras que no se perciben)** si lo hubieran encargado simultáneamente —también el enclavamiento de Ourense y el enclavamiento de Santiago— esto no hubiera supuesto tiempo alguno añadido al trabajo que les habían encargado. Por tanto, no es un problema de tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo no le estoy hablando de tiempo, eso lo ha dicho usted.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Sí, porque luego dicen...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo le he preguntado cómo...

El señor **PRESIDENTE**: No entablen diálogo.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): En el fondo, lo que pretenden siempre es instalar un relato, el de las prisas. No; los técnicos decidieron no hacerlo porque creyeron que, de acuerdo con la norma, al tratarse de una estructura convencional no tenían que hacerlo. Lo resolvieron los técnicos.

Segunda cuestión. Cuando viene la ERA, y aquí yo tengo una opinión. Parece que para algunos los autos judiciales ya son palabra de Dios y lo que dice la ERA también es palabra de Dios, cuando lo único que hace es emitir una opinión. Incluso el señor de la ERA advierte que ni siquiera es un informe porque eso requiere que previamente el Tribunal Europeo tome un acuerdo; es una opinión más. Y dice: Había que haber hecho una evaluación de riesgos independiente. Y yo digo: Como hay dos interpretaciones de la norma, una de los técnicos de ADIF y otra de la ERA, para mí todos ellos excelentes profesionales —desde luego, no saldrá de mi boca decir que los profesionales europeos, que los conozco bien, son mejores que los profesionales españoles—, si hay una discrepancia la tiene que resolver el órgano jurisdiccional correspondiente, que será el juez o el Tribunal Europeo de Estrasburgo. Ni usted ni yo.

Tercera consideración con relación a la autorización. El alcalde de La Coruña, por cierto, es profesor de Derecho Procesal, se lo podía explicar bien. El registro electrónico dos días antes tiene la misma validez que el registro tradicional con el sello que se puso una hora antes.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero a usted no le parece negligente que en esa autorización no estuviese la documentación...?

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, deje terminar la respuesta.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Hablaré de eso. Estoy contestando a lo que usted ha dicho.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 21

Por tanto, no es verdad que la autorización se pidiera una hora antes. Era un proceso continuo, como dijo el director general; pero además, vía telemática, se mandó con suficiente antelación, no una hora.

Ahora voy a la documentación. Es un tema reglado y un tema tasado, y le diré, señoría, que la única que pone en cuestión la autorización es su señoría. Si alguien hubiera puesto en cuestión la autorización, el juez hubiera tomado nota, porque sería gravísimo que se pusiera en marcha una línea sin la autorización cumplimentada debidamente. Y hasta donde yo sé, ni las partes ni el juez han hecho ninguna cuestión del tema de la autorización. Por tanto, señoría, lo mejor que puede hacer es no volver a hablar de la autorización.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero, por favor, si el auto del juez dice que faltan los informes del evaluador independiente. Si aquí se ha señalado ya en varias ocasiones que falta que la Cenelec. Pero voy a avanzar, porque aquí creo que no vamos a llegar a acuerdo.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): ¿Quiere que le lea el auto del juez?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me gustaría poder seguir porque, si no, vamos a quedarnos aquí...

El señor **PRESIDENTE**: Deje que haga la pregunta, señor Blanco.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted —ya se ha dicho— comprometió su cargo a la llegada de la alta velocidad a Galicia. De hecho, usted ha explicado que se lo tomó como algo personal; quería que la alta velocidad llegase a Galicia y decía, incluso con sus compañeros de partido, que había que priorizar Galicia antes que Extremadura, etcétera, porque usted se lo tomaba como algo personal. Yo creo que usted tuvo muchísima suerte, ¿no?, porque si comprometió su cargo a la llegada de la alta velocidad y ahora es eurodiputado... ¿Cuántos días de diferencia hubo entre el final de la legislatura y la inauguración? Fue por lo pelos, ¿no? ¿Cuántos días pasaron?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No sé por qué quiere hacer esa pregunta.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero puede contestarla?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Nueve días.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Casi, casi. Tuvo suerte.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Señoría, no sea hipócrita. He dicho, y no me ha escuchado —y le voy a decir una cosa más de ámbito personal, porque si algo me duele son las interpretaciones torticeras y la maldad—, que le he dicho al nuevo Gobierno a través de la Comisión de seguimiento, en concreto a través de un diputado de esta Cámara, lo pueden verificar con él, José Enrique Serrano, que era el que estaba, en nombre del Gobierno, haciendo el traspaso de poderes: Estaba previsto esto para el día 11 de diciembre; no hay ningún problema por mi parte en que lo haga el nuevo Gobierno. ¿Sabe por qué, señoría? Porque además en aquel momento yo no tenía ganas de inauguración, porque estaba siendo investigado por temas espurios y donde las cloacas no eran ajenas a ello, y no me apetecía nada aquel acto después de haber perdido las elecciones. Por lo tanto, señoría, no me diga eso, que no se corresponde con nada ni era mi voluntad, ni lo mezcle con el tema del empeño del cargo, porque el empeño del cargo, y el señor Delgado estaba allí, era si no era capaz de licitar el volumen de licitaciones que había hecho y que había comprometido en el Pacto del Obradoiro. Eso era todo. Lea los papeles. Les voy a enviar, señorías, la comparecencia de ese día en el foro Europa Press de Santiago.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo le pediría a usted que retirarse lo de hipócrita, por favor, porque yo me he reservado también otras opiniones sobre la base de otros supuestos, así que, por favor, me gustaría que lo retirara.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Lo retiro. Lo retiro.

El señor **PRESIDENTE**: Eso es lo que le iba a decir yo. Se agradece, señor exministro, y como le he dicho antes a un diputado, también le ruego a usted que vigilemos todas las formas.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Queda retirado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: De todas maneras, señora Fernández, ha triplicado usted su tiempo y le pediría que concentra sus preguntas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Voy acabando.

Sobre este tema de las prisas, del que se ha hablado mucho, claro que viene a colación, porque hay quien ve precisamente una relación directa entre sus intereses personales políticos, de continuidad política, y la inauguración del AVE gallego; que había cierta presión por acabar a tiempo y que pudo dar como resultado que no se aplicasen esas barreras de control. Es la única explicación que hay para que tres barreras de control —tres barreras, no una, no un error, tres barreras de control— fueran sistemáticamente saltadas.

Si a usted no le vale esa explicación, si usted quiere puede hoy darnos otra explicación, explicarnos quién es el responsable de cada una de esas barreras de control, quién fue el negligente en cada uno de esos casos, y que nos explique por qué hubo un accidente. Usted tiene hoy la oportunidad aquí de explicarlo. Si no, ¡claro que nosotros tendremos que hacer una consideración de por qué se salta tres veces una barrera de control! Y la única explicación que vemos son las prisas. Si usted quiere, tiene la posibilidad hoy aquí de explicar por qué sucedió el accidente y quiénes fueron los responsables del accidente. Explíquelo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ha terminado su tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me queda otra...

El señor **PRESIDENTE**: Pues hágala junta.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabo esta y luego una más.

El señor **PRESIDENTE**: Venga, vale.

Conteste, señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Mire, señoría, con todo respeto, pero también con toda contundencia, aquí ha dado explicaciones el director general, ha dado explicaciones el señor Navarro, y le he dicho que en ningún caso se ha cuestionado la autorización por parte de la autoridad judicial ni por las partes personadas en el procedimiento. Si no hubo una evaluación de riesgos fue porque hubo una decisión entre técnicos. Además eso no conllevaba retraso alguno. Si hubo algo en esta línea fue previsibilidad y no prisas ni cambios de planes ni cambios de cambios de proyectos. Y si usted coteja —le invito a que lo haga—, verá que el modificado de seguridad no adelanta la obra; la retrasa en unos días.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Por qué sucedió el accidente?

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, tiene cinco segundos para formular su ultimísima pregunta.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Dos acumuladas.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, una.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Está bien.

Tras cinco años luchando por esta Comisión, las víctimas consiguieron que se reabriese, pero si no hubiesen luchado, probablemente todo acabaría señalando al maquinista como único culpable. El documento de la CIAF señalaba al maquinista como único culpable. Han tardado cinco años y han conseguido...

El señor **PRESIDENTE**: Ha terminado su tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Es la pregunta ya. ¿Por qué cree que las víctimas están ahí fuera con pancartas con su nombre y con su cara? ¿Por qué cree que le señalan a usted?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Señoría, yo comprendo el dolor de las víctimas, su indignación, y comprendo que traten de buscar una responsabilidad como sea, pero nadie hasta ahora, ni tampoco hoy en esta Comisión, ha señalado una sola decisión que yo haya adoptado o impulsado que tuviera como consecuencia el accidente del que estamos hablando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 23

Dicho esto, yo tendré presente toda mi vida lo que ha ocurrido. El accidente a mí me interpela todos los días. Me siento preocupado porque siendo ministro de Fomento del Gobierno de España este accidente no me puede ser ajeno.

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

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

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente. Espero que sea tan generoso en el tratamiento de los tiempos con quienes aún nos falta hacer uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Nunca he hecho ninguna diferencia, si lo ha notado, señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Repito, espero que sea tan generoso.

Buenas tardes, señor Blanco, bienvenido a esta Comisión. Muchas gracias por su comparecencia y gracias también por su sinceridad. Pero quiero decirle una cosa, aunque haya sido tremendamente sincero, y a nuestro entender convincente, no va a servir de mucho porque las conclusiones para determinadas personas que han intervenido posiblemente ya estén hechas desde hace tiempo. Aun así, por responsabilidad y por rigor comentaré algunas cuestiones.

Quiero hacer una reflexión que ya he compartido con anterioridad en alguna de las comparecencias, una reflexión relativa a los procedimientos administrativos. Los procedimientos administrativos son los que garantizan al final el funcionamiento de la Administración de manera imparcial y los que garantizan además los derechos de los usuarios de los distintos servicios públicos a los que acuden. Por lo tanto, el procedimiento administrativo no es un problema. Estamos hablando de infraestructuras de una envergadura tan descomunal, que incluso superan más de cinco años y nos superan en el tiempo, que requieren de una rigurosidad y de una aplicación de procedimientos y controles tremendamente específicos y rigurosos que, evidentemente, no creo que los responsables políticos tengan conocimientos técnicos exhaustivos para tomar determinados tipos de decisiones, que por tanto no les corresponden a ellos, corresponden a las distintas instancias que forman parte de ese procedimiento administrativo. Y en este caso estamos ante uno de los ejemplos más evidentes. No sabía, por cierto, que las notas de prensa fueran también parte del procedimiento administrativo. Ahora resulta que los responsables políticos también tienen que asumir responsabilidades por las notas de prensa, lo cual es una novedad. Tendremos que revisar la Ley de Procedimiento Administrativo.

En relación con las comparecencias y la valoración que se hace de las distintas comparecencias, a este grupo parlamentario le llama la atención el grado de credibilidad que tienen unas comparecencias sobre otras y el tratamiento por parte de los o las portavoces de determinados grupos a los comparecientes en función de su credibilidad delimitada *a priori* o no, y como cuando, al contrario, se contesta por quien comparece se tiene la piel muy fina, pero es que aquí, de esta Comisión, han salido comparecientes llorando. Creo que esa reflexión también conviene hacerla. En definitiva, creo que no se trataba de presumir de cumplir los plazos del AVE, se trataba de cumplir con los compromisos políticos que se habían adquirido. Yo soy gallega y aquí hay más personas, señorías, que también son de Galicia, y todos somos conocedores de lo que supuso toda la cuestión política relativa a los cumplimientos del plazo del AVE y sabemos la expectativa generada en nuestra tierra, en nuestro país, en relación con el cumplimiento de los plazos de esta infraestructura. Por tanto, aun así, determinadas decisiones de carácter técnico que se tomaron en el ámbito del procedimiento lo único que hicieron fue retrasar el cumplimiento de los plazos y no al contrario. En consecuencia, hablemos con rigor.

Señor Blanco, ¿de quién dependían orgánicamente ADIF y Renfe?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Señoría, se lo he dicho antes a la portavoz de En Marea: dependían de la Secretaría General de Infraestructuras y de la Secretaría General de Transportes. Por tanto, se trataba de personas muy vinculadas a la gestión política de lo que estamos hablando y me ha llamado la atención que, intentando buscar la responsabilidad política, no se les haya llamado a comparecer. No porque tuvieran ninguna responsabilidad política, a mi juicio, sino simplemente porque eso pone de manifiesto que había una decisión tomada y que lo que algún grupo buscaba era cargar al ministro de Fomento un veredicto decidido antes ya de la propia aprobación de esta comparecencia y, por tanto, antes de que yo hoy diera explicaciones. Pero la verdad es tozuda. Ustedes se podrían haber evitado estas comparecencias; con una reprobación al ministro en sede parlamentaria habría sido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 24

suficiente, porque aquí era bueno aquello que decían dos o tres comparecientes y el resto, aunque fueran excelentes profesionales, se descalificaba, como se hizo con la señora Mateo —a quien conozco bien—, la cual fue descalificada de una forma incluso un poco grotesca a mi juicio.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Haré dos o tres preguntas muy concretas y muy directas, porque creo que en su exposición inicial ha respondido a todas aquellas cuestiones que de una u otra manera incidían directamente en la responsabilidad política que usted tuvo en su momento en relación con este trágico accidente. Señor Blanco, ¿ha tenido usted alguna responsabilidad en relación con la desconexión del sistema ERTMS?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, en absoluto. Se produce después de que yo dejara de ser ministro.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿A quién le compete en todo caso tomar esa decisión en el ámbito administrativo correspondiente o de responsabilidad política? ¿Quién tiene que tomar esa decisión?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): La tiene que tomar el director general de Seguridad de Renfe en comunicación con el director general de Seguridad de ADIF.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Se ha hablado mucho a lo largo de las distintas comparecencias en esta Comisión y prácticamente a todas las personas que han comparecido se les ha hecho la misma pregunta: si recibieron presiones para acelerar las obras. Y paradójicamente cada una de ellas lo ha negado categóricamente. Pero le pregunto a usted directamente: ¿Usted presionó a ADIF o a las empresas que tuvieran algo que ver con la puesta en marcha de esta línea de la que estamos hablando cuando tenía responsabilidades políticas?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, yo recibía presiones de grupos políticos que ahora se rasgan las vestiduras diciendo que no se aceleraba la puesta en servicio de la obra. Pero, como digo, esta obra no se aceleró porque tenía unos plazos marcados por los contratos. Aquí creen que un ministro puede decir: mañana se inaugura. No; hay un contrato, hay unas condiciones, hay unos tiempos. Por tanto, las obras no sufrieron retrasos pero tampoco experimentaron adelanto sobre el calendario previsto. Galicia no se merecía más retrasos, y los retrasos pueden venir derivados de dos cosas: una, que haya que hacer un modificación que conlleve retraso —por ejemplo, el túnel de Serrabal conllevó retraso, y la seguridad y mantenimiento de la vía conllevaron retrasos mínimos, de unos días—, o, dos, que no haya recursos para ejecutar lo previsto. Lo que yo hice a lo largo de mi mandato fue garantizar los recursos presupuestarios necesarios para que el calendario se pudiera cumplir de acuerdo con los plazos previstos. En este sentido siempre se menciona una nota de prensa, para sacarla de contexto, en la que dije que hubo adelantos. Sí, en la electrificación del tramo A Coruña-Santiago, que se puso en servicio aquel día, pero no en el otro.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Se ha pretendido ligar el hecho de que usted sea eurodiputado con aquella frase en la que decía que era necesario que el AVE llegara a Galicia, que era una cuestión prioritaria para usted, como ha manifestado. Yo, en aquel entonces, cuando usted fue elegido diputado, tenía alguna responsabilidad en el partido en Galicia, por lo que me voy a permitir la licencia de decir que en todo caso las listas que se aprueban para participar en las elecciones al Parlamento Europeo las elabora el partido en el que usted milita, por tanto difícilmente se podrían estar pagando favores de ningún tipo a nadie, porque usted se sometió a unas elecciones y fue votado por la ciudadanía. Lo digo porque a veces resulta paradójico escuchar determinadas cuestiones que en absoluto me parece que se correspondan con la verdad.

Para terminar, señor Blanco: ¿Hubo un pacto de silencio entre usted y la señora Pastor en relación con este accidente?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, lo he dicho con toda claridad hace un rato. No hubo un pacto de silencio, hubo un pacto buscado por mi parte para no entrar en polémicas con la gente que hacía falsas acusaciones ni con las víctimas. Se habla de engaño y yo quiero decir dos cosas. Cuando se habla de engaño a los gallegos, la pregunta que yo me hago es quién engañó a los gallegos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 25

Engañaron a los gallegos aquellos que dijeron que esa línea no era de alta velocidad. Engañaron a los gallegos aquellos que dijeron que ese tren no era de alta velocidad. Engañaron a los gallegos aquellos que dijeron que se hizo un modificado a la baja para recortar en seguridad y que dónde estaba el dinero. Engañaron a los gallegos cuando dijeron que se había hecho publicidad engañosa. Por cierto, ya una sala —no el instructor— que estudió el primer auto de cierre del juez determinó que no hubo publicidad engañosa porque efectivamente ese tren circulaba no solo por tramos de alta velocidad sino también por vía convencional. Se dijo que había publicidad engañosa por dos comunicados que emitió el ministerio y que aparecen en vídeos y divulgados, cuando lo que dicen los comunicados es verdad. Por un lado, estaba previsto que el tren llevara sistema ERTMS, lo cual es verdad, y, por otro lado, la línea tenía tecnología punta, lo cual también es verdad. No se decía que la tuviera toda la línea, sino que hablábamos del tramo A Coruña-Ourense. En todo caso, se decía que yo había engañado por la emisión de estos dos comunicados.

Por tanto, ¿quién engañó a los gallegos? ¿Quién está intentado instalar un relato distinto a la realidad? Yo he visto a algún dirigente político cuyo nombre no voy a revelar decir que no era un tren de alta velocidad. Yo he visto a gente decir que desviamos el dinero y que ahora no se sabe dónde está el dinero. Yo he visto a gente decir las mayores barbaridades en relación con este hecho y he tenido la prudencia de callarme. Por tanto, que todo el mundo reflexione sobre lo que ha dicho y no ha podido probar, porque no se pudo probar que se alterara ni un solo contrato para cambiar la fecha de la puesta en marcha. No se ha podido probar. No se ha podido probar que hubo publicidad engañosa porque no la hubo, y así está en el auto de la Audiencia Provincial de La Coruña; y no se pudo probar, porque no es verdad, que yo hubiera autorizado el modificado de seguridad y de electrificación. Por tanto, si alguien ha engañado a los gallegos, no es quien les está hablando.

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

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

Para terminar, y en nombre del Grupo Popular en el Congreso tiene la palabra don Celso Delgado, que es su portavoz.

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

Señor Blanco, comenzaba usted su intervención aludiendo a la Comisión de investigación y a su posición, en este momento de disculpas —por que no se hubiera creado con anterioridad sobre la base de que compartiendo los argumentos que defiende el Parlamento Europeo: en tanto en cuanto haya un procedimiento judicial en curso no se pueden abrir Comisiones de investigación—, y sin embargo, usted hace ahora un nuevo planteamiento, que es el que hizo el Grupo Parlamentario Socialista cuando votó a favor de la creación de esta Comisión. Sabe que el Grupo Popular, además de esa argumentación europea, siempre sostuvo que la interferencia de esta Comisión en un proceso judicial no era precisamente algo recomendable, y esa ha sido una posición. Entiendo lo que usted dice hoy, pero sepa que el 28 de abril de 2016 el propio portavoz socialista en ese debate en el que fue rechazada la creación de una Comisión de investigación —estoy hablando del año 2016— hablaba justamente de estos argumentos que le estoy diciendo.

Quiero poner de manifiesto que el AVE a Galicia, el AVE Ourense-Santiago, es una historia de éxito, señor Blanco, con independencia de lo que hayan dicho algunos que no querían que esta infraestructura se hiciera, y pusieron toda clase de trabas. La comunidad autónoma no podía seguir con ferrocarriles tercermundistas, y la realidad es que el uso que hoy tiene la conexión Ourense-Coruña y las que está teniendo la relación con Madrid evidencia que esta será una línea absolutamente rentable, aunque llegue muchos años después que a otros territorios.

Me gustaría, señor Blanco, hacer precisiones con usted sobre la base de los documentos oficiales que obran en poder de esta Comisión y que usted conoce. El primer estudio informativo de esta línea se hizo en el año 1999 con cinco alternativas de trazado; se sometió a información pública en el año 2001; en el año 2003 se hizo la declaración de impacto ambiental; en el acceso a la estación de Santiago, el proyecto básico de la plataforma se licitó en el año 2006, el proyecto constructivo en abril de 2008 y los proyectos constructivos de montaje de vía fueron del año 2008; los de instalaciones fueron de septiembre de 2009; las obras de plataforma fueron adjudicadas en julio de 2009 —estoy hablando de Ourense-Santiago— y finalizaron en noviembre de 2011 y que la línea se puso en servicio, como se ha dicho, en diciembre de 2011; las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 26

entre Ourense y Santiago se adjudican en abril de 2010 y las instalaciones de protección civil y seguridad en túneles en abril de 2011.

Poner de manifiesto las fechas es importante para reforzar justamente alguna de las afirmaciones que usted hizo al principio. Usted es ministro de Fomento desde el 7 de abril de 2009, estuvo hasta el 22 de diciembre de 2011 y sustituyó a doña Magdalena, que fue ministra desde abril de 2004 hasta el 7 de abril de 2009. En esta Comisión, como usted sabe, hemos abordado con bastante profundidad, tanto desde el punto de vista del estudio de los documentos como de las preguntas que hemos hecho, cómo se tomó la decisión del cambio de ancho y cómo se tomaron las decisiones para acelerar la reducción de tiempos entre Galicia y Madrid sobre la base de realizar un conjunto de operaciones. ¿Es cierto que el punto de partida, señor Blanco, para la toma de estas decisiones es la memoria técnica de la Dirección General de Operaciones de Ingeniería que data aproximadamente de noviembre de 2010 y a la que usted aludió?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Sí, así es. Hay una primera reflexión en el seno de la Comisión para la puesta en servicio de líneas de alta velocidad, a partir de ahí se hace esa memoria y se toma la decisión y, como le he dicho en mi exposición, de ello me informa el secretario de Estado, don Víctor Morlán.

El señor **DELGADO ARCE**: El señor Ochoa, cuando fue preguntado por este tema, efectivamente habló de la existencia de esta memoria, pero reconoció que la decisión finalmente se toma en el seno del ministerio. Creo haberle entendido que usted residenció el debate sobre este asunto en una comisión que preside la secretaria general de Transportes, doña Inmaculada. ¿Es así?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): La secretaria general de Infraestructuras. Así es.

El señor **DELGADO ARCE**: Después usted ha aludido a la existencia de dos proyectos: uno, el proyecto de montaje y, otro, que es el proyecto de instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren. Respecto del primero, ha dicho que usted firmó un conforme en relación con algo que venía avalado por ADIF. ¿Es así?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Yo firmé la continuidad provisional de las obras; entre tanto, ADIF, que era el órgano competente, hacía el modificado. Así es.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con el proyecto de señalización, que luego culmina con la autorización de la puesta en servicio —es el último documento—, y al igual que he preguntado a varios intervinientes, especialmente a los que tuvieron intervención en el desarrollo de la línea, he comprobado que esto se inicia aproximadamente en el año 2010; después de esta memoria se empiezan a tomar decisiones y, en concreto, hay una propuesta de autorización en el año 2010 para la ejecución de esta fase uno, que está firmada por un conjunto de personas. La pregunta que yo le hago es la siguiente. De la lectura de estos documentos se infiere y se deduce que la toma de decisiones se basa siempre en un conjunto de responsables de diferentes sistemas, de diferentes direcciones generales para llegar a una conclusión de una posterior decisión definitiva. ¿Esto fue así cuando usted era ministro?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Así es. Quiero reiterar, porque me parece un hecho muy sustantivo, que la autorización de la puesta en servicio de una línea no es algo baladí, no es algo menor. Si durante estos cinco años de instrucción judicial alguien hubiera observado que el proceso de autorización no se había ajustado a derecho, estoy seguro de que habría habido alguna intervención al respecto. No parece normal que una autorización que algunos cuestionan aquí no haya sido objeto de análisis por parte de la investigación judicial, que lo fue, y también por parte de las personas que están personadas en la causa.

El señor **DELGADO ARCE**: El señor Juárez, director general de Infraestructuras Ferroviarias, estaba jerárquicamente en el ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras y por encima tenía al secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras. ¿Esto es así?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Eso es así.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Esta autorización de puesta en servicio de la línea, que lleva fecha de 9 de diciembre de 2011, residenciaba la responsabilidad en ese director general?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 27

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Según creo él ha dicho aquí que estaba en ese momento de baja paternal y la autorización la firmó un subdirector. Había una circunstancia, y es que él en ese momento no estaba, aunque también ha dicho que había seguido todos los procedimientos previos porque, como saben, es un proceso continuado, no se hace todo en el último momento.

El señor **DELGADO ARCE**: En esta autorización, que hemos desmenuzado en alguna ocasión, se hace alusión a todos los subsistemas que conforman esta autorización: los informes de adecuación a la normativa y los informes de las pruebas. En definitiva, lo que quiero preguntarle es: ¿Usted como ministro avala todas las operaciones que sus subordinados realizaron en relación con estos subsistemas?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Yo no tengo que avalar ni dejar de avalar nada. Yo tengo la convicción, la certeza —o quiero tenerla— de que las personas que tenían que haber adoptado esas decisiones las adoptaron conforme a las normas. Ese ha sido por lo menos mi proceder. Ahora mismo surgió un debate —creí que se iba a comentar en la Comisión— sobre un procedimiento de infracción por parte de la Unión Europea en relación con la Directiva de 2004, una directiva que se traspuso en España en el año 2007, antes por lo tanto de que yo fuera ministro. Luego hubo una modificación de esa directiva. —Por cierto, cuando se traspuso hubo setenta y un procedimientos de infracción a muchísimos Estados miembros, a todos menos a Chipre y a Malta, que no tienen tren—.

La trasposición de esa directiva no fue solamente un hecho excepcional a España. En el año 2008, una modificación de esa directiva se tenía que implementar antes del 31 de diciembre del año 2009. No lo habíamos hecho, nos abrieron un expediente de infracción a principios de enero de 2010 y, en junio de 2010, ya habíamos adecuado la norma. ¿Qué quiero decir también con esto y en relación con lo que ha salido en los últimos días? Si hay un deber, si alguien tiene un deber *in vigilando*, para entendernos, sobre la aplicación de la normativa europea, es la Comisión Europea, es la Agencia Ferroviaria, que lo tiene entre sus competencias. Durante mi mandato no hubo requerimiento alguno de la Comisión Europea ni de la Agencia Ferroviaria Europea, que tienen esas competencias, según los tratados, entre sus responsabilidades.

El señor **DELGADO ARCE**: Cuando se pone en servicio la línea en esa fecha de diciembre de 2011, ¿usted era conocedor de que los últimos kilómetros de la línea, por las razones de las decisiones técnicas que se tomaron, carecían del sistema ERTMS colocado en la línea?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, lo he dicho ya en mi exposición inicial. No era conocedor de eso de ninguna de las formas.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con la cuestión del tren, si era o no de alta velocidad, aquí está claro que hemos escuchado muchas opiniones, pero creo que a estas alturas queda claro que la línea está planificada y está construida en los tramos nuevos como una línea de alta velocidad. Creo que además ha quedado claro que el tren tenía características para circular en líneas de alta velocidad, pero también ha quedado bastante claro por la mayoría de los comparecientes que la operación de este tren en su conjunto, desde Madrid hasta Ferrol, no era una operación de alta velocidad, porque este tren, en concreto el Alvia 151/150, cambiaba de línea ocho veces, circulaba por otras tantas, recorría 712 kilómetros, cambiaba de tipo de tren cinco veces, cambiaba de ancho una vez y cambiaba de modo de explotación tres veces por lo menos. Es en este sentido de la operación en el que el propio señor Juárez, director general de ferrocarriles, se pronunció aquí en esta Comisión al respecto diciendo: tren y línea están pensados para alta velocidad y operación no alta velocidad en todos sus tramos. ¿Está usted de acuerdo en eso?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Estoy tan de acuerdo que lo he dicho en mi exposición e incluso introduje un criterio más. Es que por esa vía, cual es el objeto de discusión, circulaba otro tren desde el primer día. Este empezó a circular en junio, pero desde el primer día circulaba el Avant de la serie 121 que transitaba en sistema ASFA desde A Coruña a Santiago y con ERTMS desde Santiago a Ourense a velocidades que alcanzaban hasta los 250 kilómetros a la hora. Esa es la evidencia de que aquellos que decían que eso no era una línea de alta velocidad simplemente estaban faltando a la verdad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 28

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con el tren S-730, si bien concluyó en junio de 2012 su homologación y fue dada la autorización, usted sabe que el expediente para homologarlo se inicia en febrero de 2010, siendo usted ministro.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Absolutamente.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con la desconexión del sistema embarcado, ¿usted es conocedor de las circunstancias que motivaron la misma?, ¿es conocedor en concreto de que desde el 17 de junio de 2012 hasta el 23 de junio circularon diecisiete trenes, de los cuales siete tuvieron incidencias relacionadas con el ERTMS durante su recorrido entre Ourense y Santiago, y que se estaba produciendo un fallo de funcionamiento cada hora y media? Usted conoció de estas circunstancias *a posteriori*, lógicamente, pero ¿sabe de lo que le estoy hablando?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Sé de lo que me está hablando, señor Delgado, entre otras cosas porque tomé la determinación de escuchar todas las comparecencias de esta Comisión y de leer toda la documentación de esta Comisión, incluso —reitero— los informes periciales que obran en la causa y que son públicos.

El señor **DELGADO ARCE**: Si es así, cosa que se le agradece, usted habrá escuchado como el señor Lanchares, director general de Seguridad en la circulación de Renfe, que creo que lo era también en su etapa como ministro. ¿Es así?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Sí. Dije a los de Ciudadanos antes que yo no había cambiado a nadie en ADIF. Como siempre están insistiendo en la profesionalidad... Yo no he cambiado a nadie en ADIF, ni siquiera al presidente. En Renfe sí cambié al presidente, pero en ADIF a nadie.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Usted es conocedor de que el señor Lanchares evaluó que se estaba vulnerando la especificación técnica ETI, de control, mando y señalización, como la norma europea UNE 50126, denominada Cenelec, que vincula los equipos con la seguridad, ya que una baja fiabilidad implica circular en condiciones de anormalidad y que esa fue la razón que le llevó a solicitar —y luego el señor Cortabitarte, como director general de la Seguridad en la circulación—, después de un proceso de audiencia con Bombardier a través de un seguimiento de un conjunto de incidencias, que se acordara su desconexión de ERTMS y pasar al sistema de respaldo?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Eso he leído y no tengo nada que objetar a esa información —lo dije antes, señor Delgado— ni a cualquier opinión que venga de los expertos y de los técnicos, sean españoles o europeos, y cuando haya divergencia alguien tendrá que sustanciar la divergencia, pero no solo yo.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Usted sabe que el tren y la línea estaban preparados para circular con dos sistemas, el sistema ERTMS y un sistema de respaldo, que era el sistema ASFA?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Sí, claro.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted ha citado la opinión de algunas de las personas que han hablado de este asunto. Le voy a leer cuál fue la opinión de doña Esther Mateo, preguntada específicamente por este tema de la desconexión. Dice: un equipo que debe tener una tasa de fallos de 10^{-9} eso significa que debe tener mil millones de horas sin fallos. Tenía, si no recuerdo mal, un fallo cada hora y media. En este sentido, eso incluso incumple la ETI y, como resultado, el incumplimiento de la ETI plantea la desconexión. Y dice: el razonamiento de la desconexión viene porque un equipo que está diseñado para realizar una función que no es fiable está afectando a la seguridad. ¿Le parece coherente esta opinión?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): He dicho antes que tengo el mayor de los respetos profesionales por la señora Mateo, a la que conozco bien; por tanto, no tengo nada más que añadir.

El señor **DELGADO ARCE**: A esta misma señora, el señor Navarro, que nos acompaña, le preguntó si se hubiera producido el accidente en caso de que el sistema hubiera estado conectado. La respuesta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 29

de la señora Mateo fue: en ese punto no había ERTMS, y por el hecho de que al final el tren estaban autorizado para funcionar de las dos formas no podría saber qué hubiera pasado, pero ciertamente, al llevar el ERTMS embarcado, recibiría una señal que habría que reconocer. Y añade: lo que pasa es que esta señal ocurre justo en el intervalo en el que desatiendo otras señales. Entonces aventurar qué habría pasado en ese momento es mucho elucubrar. Yo desde luego no me atrevo. ¿Qué le parece esta opinión a este respecto?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Es la misma opinión que yo he dado a la señora Fernández y no le ha gustado, y es que cuando hay profesionales que yo respeto y que tienen una opinión, sería una osadía por mi parte opinar o contradecirlos, porque yo soy muy modesto. Hay otras personas que no lo son, son expertos en todo, y yo además los aplaudo, pero yo no. Insisto en que nuestro país tiene unos excelentes profesionales. Esa línea en concreto es una línea de tal complejidad —el que no la haya visto, después de lo que se ha dicho aquí la debe ver— entre túneles y viaductos, etcétera, que incluso fue objeto de premios internacionales antes de que se pusiera en servicio, como el acueducto que hay sobre el río Ulla. Por tanto, es una línea de ingeniería muy compleja, muy complicada, pero se hizo un gran trabajo porque tenemos unos grandes profesionales. Esto no significa que podemos estar ajenos a que nos ocurra una desgracia como la que ha ocurrido. Pues sí, ha ocurrido una desgracia, pero eso no puede echar por tierra lo demás. En mi etapa de ministro lo más gratificante que he tenido han sido los excelentes profesionales que he encontrado en el Ministerio de Fomento. Es mi mayor satisfacción y siempre los voy a reivindicar. No voy a aceptar nunca que alguien diga que un funcionario porque sea de la Comisión Europea, es profesionalmente mejor que un funcionario español. Podrán tener opiniones distintas, incluso fundadas —para eso están los procedimientos—; cuando hay procedimientos de infracción se discuten; cuando no se sustancian en la discusión se va a los tribunales y los tribunales dirimen, pero un poco de patriotismo, ¿no?

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

El señor **PRESIDENTE**: Le iba a decir que las acumulara, pero si es la última, adelante.

El señor **DELGADO ARCE**: En cuanto a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, usted cuando fue ministro, ¿quién presidía esa comisión?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Honestamente, no lo recuerdo. Creo que la misma persona que la preside ahora.

El señor **DELGADO ARCE**: En efecto, era la misma persona porque había sido nombrado el señor Rallo por su predecesora, doña Magdalena Álvarez.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): En 2007. Sí, me parece que no hice ninguna modificación —se lo digo también a los señores de Ciudadanos— ni ningún nombramiento en esa comisión. (El señor **Garaulet Rodríguez**: Eso, ¿es bueno o malo?).

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Estoy constatando un hecho.

El señor **DELGADO ARCE**: El real decreto que regulaba el funcionamiento de la CIAF es el Real Decreto 810/2007, que estaba en vigor cuando se produce el accidente. En este real decreto se dice muy claramente que es un órgano colegiado que está adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras, que tiene que realizar su actividad de forma transparente y no discriminatoria, independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, del Administrador de Infraestructuras ferroviarias y de cualquier empresa ferroviaria u organismo notificado de certificación. Yo lo que quiero preguntarle es si esta normativa que le vinculaba a usted y a su predecesora y a quien continuó luego en el cargo, ¿en la época en la que estaban ustedes garantizaban la independencia funcional de la comisión de investigación o interferían en sus trabajos y en su funcionamiento?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Yo nunca le he dado ninguna indicación a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Es verdad que hay discusión sobre si estando el director general de ferrocarriles y el director general de Renfe eso al final le quita el sentido de independencia, pero eso ya se ha subsanado. Porque una cosa es que la gente pueda aportar para emitir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 30

sus opiniones y otros informes y, cuestión distinta, es que participen de la elaboración y del dictamen de las conclusiones. En todo caso, ese tema ya se ha sustanciado, ya se ha corregido; hay una comisión de investigación que reúne los requisitos que establecía la Unión Europea y así lo ha aceptado después de un procedimiento abierto. Por lo tanto, ahora, en el ejercicio de su independencia, es la competente para tomar las decisiones que proceda.

El señor **DELGADO ARCE**: Mientras usted fue ministro —esta es la última y es una apostilla que va relacionado con esto—,...

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

El señor **DELGADO ARCE**: ... ¿recibió algún requerimiento de la Comisión Europea o de la ERA en relación con la adaptación de este real decreto a algún tipo de normativa?

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): No, no me consta —lo he dicho antes— que recibiera ninguna comunicación por parte de la Unión Europea, salvo un expediente de infracción para aplicar una transposición de una directiva en 2008 que modificaba una parte de la de 2004, que se ha requerido y que se ha subsanado. Reitero, hasta donde yo soy consciente, porque para esta comparecencia he tratado de verificar y de contrastar y, por tanto, no puedo ser cien por cien tajante, pero hasta donde yo soy consciente cualquier petición —si la hubo— de la ERA o de la Unión Europea fue sustanciada.

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

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

Muchas gracias, eurodiputado y exministro por su prolija información, que no caerá en saco roto, sino que será bien utilizada por esta Comisión para sus conclusiones. No le digo lo que digo a los otros comparecientes de que está usted en su casa por que sería una redundancia, ya que esta ha sido durante mucho tiempo su casa. Sí quiero darle unas especiales gracias porque nos consta que está usted llegando justo al avión que le ha de llevar a Bruselas. No he querido cortar a nadie, pero la verdad es que se lo agradezco muy especialmente.

El señor **BLANCO LÓPEZ** (exministro de Fomento): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece bien, suspendemos la sesión cinco minutos ya que vamos a buscar a la compareciente siguiente. **(Pausa)**.

— DE LA SEÑORA PASTOR JULIÁN (EXMINISTRA DE FOMENTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001608).

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión.

En este caso tenemos con nosotros a la excelentísima señora doña Ana María Pastor Julián, exministra de Fomento, y, como todos saben, presidenta de esta casa. Por ello, no le diré aquello de bienvenida a esta casa, que es la suya, porque, obviamente, es más suya que de la mayoría de nosotros. En todo caso, viene a hablar no como tal, sino para el objeto de esta Comisión.

Usted lo sabe, tiene cinco minutos, muy flexibles, para hacer una exposición, si así lo considera pertinente. Luego con cada grupo hay un cruce de preguntas y respuestas por un tiempo muy flexible, lo hacemos así en el caso de los exministros.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

En primer lugar, quisiera transmitir, creo que en nombre de todos, mis sinceras condolencias y mi afecto a la familia y allegados de Raquel Delgado Ortega, la joven maquinista que perdió su vida en el trágico accidente que tuvo lugar el pasado viernes en la línea R4 de *rodalies* entre Sant Vicenç de Castellet y Manresa. Del mismo modo, traslado mi solidaridad y apoyo a todas aquellas personas que resultaron heridas en este triste suceso y a quienes deseo una rápida y pronta recuperación.

Señor presidente, señorías, quiero que mis primeras palabras sean para las víctimas del fatal accidente ferroviario del 24 de julio de 2013, para sus familias, sus seres queridos y todos sus amigos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 31

Quiero transmitirles, como siempre, de corazón, mi respeto, afecto y solidaridad. Por todos ellos, y en memoria de las víctimas, trabajamos y debemos trabajar para que se sepa toda la verdad de lo que ocurrió y para intentar evitar que un accidente tan terrible vuelva a suceder. Como tuve ocasión de compartir con sus señorías en mi comparecencia del 9 de agosto de 2013, nuestra responsabilidad, la responsabilidad del ejercicio de la política, cobra en actos como este, en esta Comisión, todo su valor.

Todos ustedes saben que me incorporé muy joven a la función pública. Siempre he dedicado todo mi esfuerzo a procurar ser una buena servidora pública tanto como funcionaria como en los diferentes puestos de responsabilidad política que he desempeñado. Y pueden contar ustedes con que voy a mantener, mantendré siempre —lo hice y lo haré— ese mismo esfuerzo, hoy y siempre.

Señorías, aquella comparecencia posterior al accidente me permitió transmitir en esta Cámara mi agradecimiento al trabajo de tantas personas, al operativo de emergencias, a los voluntarios, a los profesionales, a las instituciones, a todos los grupos políticos y a toda nuestra sociedad, que mostró una vez más su solidaridad. También me permitió entonces dar cuenta ante ustedes de toda la información de la que disponía y, sobre todo, de que nuestra prioridad era, son, y serán siempre las víctimas. Su atención fue, ha sido y debe seguir siendo nuestra prioridad, y nuestro apoyo ha de ser permanente. Por eso, desde el primer momento, se activaron todos los protocolos de emergencia; por eso, desde el primer momento, constituimos el gabinete de crisis del ministerio y el comité de crisis de Renfe y ADIF; por eso, nos incorporamos de forma inmediata al equipo de coordinación de la emergencia en Santiago de Compostela y acompañamos aquella misma noche —junto al presidente de la Xunta— a los familiares en el centro de atención que se habilitó. Por eso, y por ellas, permanecemos tres días haciendo el seguimiento *in situ* de todas las actuaciones. Por eso, también, creamos la oficina de coordinación en la atención a las víctimas dentro de Renfe, con un equipo multidisciplinar y asistencia permanente las veinticuatro horas. Por eso, solo unos días después del accidente, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto-ley 11/2013, que recogía la asistencia integral, por primera vez, a las víctimas de accidentes ferroviarios. Y, por eso, pusimos en marcha todas las medidas y todas las modificaciones legislativas necesarias para intentar evitar que un accidente así volviera a suceder.

De hecho, el día 25 de julio dirigí un oficio al secretario de Estado para que, como consecuencia del accidente ferroviario ocurrido el día 24 de julio, es decir, el día antes, procediera de forma inmediata —y abro comillas—: a la realización de un informe sobre el total cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley 36/2003, de 17 de diciembre de 2003, del Sector Ferroviario, en el Reglamento del Sector Ferroviario, en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la red ferroviaria de interés general, y en toda su normativa de desarrollo, en relación con la infraestructura ferroviaria y los diversos elementos que la componen en la línea Ourense-Santiago de Compostela, así como los requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte de viajeros por la empresa ferroviaria y por el personal ferroviario, y el material rodante con carácter general y en particular para la citada línea, en condiciones establecidas de seguridad. Cierro comillas. Esta fue la petición que hice al responsable de la secretaría de Estado.

Desde el primer minuto y hasta que dejé el ministerio transmití siempre y di instrucciones a todos los responsables del ministerio y del Grupo Fomento de que actuaran con la máxima diligencia, no solo en el cumplimiento de sus funciones, sino en la colaboración plena de ellos y sus equipos, que se volcaran y que facilitaran toda la información que les fuera requerida. Asimismo, propuse en esta Cámara dieciocho —que llegaron a veintidós— medidas que ustedes ya conocen. Por cierto, la mayoría de ellas, afortunadamente, ya están funcionando y aportando valor al sistema ferroviario. Pero me gustaría destacar que una de las primeras —que la nombré antes— fue el Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto de 2013 —pocos días después—, que, como saben, se tramitó en esta Cámara como proyecto de ley y se sustanció en la Ley 1/2014. Esa ley recogía una asistencia integral de los afectados por accidentes ferroviarios, y fue, posteriormente, desarrollada en el Real Decreto 623/2014, que incorpora un Plan nacional para la atención a las víctimas y articula todas las actuaciones de asistencia a los afectados, como en materia de asistencia personal en todos sus aspectos, tales como la atención psicológica, protección de la intimidad y la dignidad de las víctimas y de sus familiares, habilitación de espacios privados para los familiares o que se duplicaran las indemnizaciones del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, entre otras muchas.

Señorías, desde el primer día, como ministra de Fomento, me involucré profesional y personalmente en la asistencia a las víctimas, escuché directamente cuáles eran sus preocupaciones, sus problemas y sus necesidades y transmití las instrucciones precisas para que se atendieran lo antes posible. Para ello mantuve numerosos encuentros con las víctimas a nivel individual, con sus familias y con las asociaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 32

y trabajé de forma constante con la oficina de víctimas para detectar y solucionar los obstáculos que iban surgiendo en todos los ámbitos: atención sanitaria, psicológica, desplazamientos, problemas en el cobro de las indemnizaciones o, por ejemplo, el depósito que tenían obligación de hacer las aseguradoras en el juzgado, como tuve oportunidad, junto con las víctimas, de transmitir a las propias aseguradoras.

Como les expuso la directora de la oficina de víctimas, Carmen Jiménez Berrocal, la atención a las víctimas del accidente fue nuestra máxima prioridad. No se trataba de resolver problemas burocráticos, que había que hacerlo, sino de ayudar a muchas personas que estaban sufriendo un grave dolor, y teníamos que —y queríamos— acompañarles y estar a su lado, eso sí, respetando siempre su intimidad. Además, en todo el tiempo que fui ministra, también me preocupé de impulsar todo tipo de medidas en todos los ámbitos del sector ferroviario.

En materia normativa fueron muchos los proyectos que impulsamos desde el ministerio y que se aprobaron en esta Cámara. La Ley 1/2014, de la que les he hablado, recoge la participación de esta Cámara en el nombramiento del presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, eleva a seis años el mandato sin posibilidad de reelección, y otorga a los funcionarios adscritos a esta Comisión la condición de agentes de la autoridad. El Real Decreto 62/2014 de Asistencia a las Víctimas de Accidentes Ferroviarios y sus familiares, del que les hablé al comienzo de mi intervención. El Real Decreto 1072/2014, por el que se crea por primera vez en España una Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su estatuto, con competencias y responsabilidades, tanto en el desarrollo y aplicación de las normas de seguridad ferroviaria como en el control de los procedimientos. El Real Decreto 664/2015, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, que, por cierto, llevaba más de veinte años sin ser actualizado. Y la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, que es, después de la Ley de 2003, es decir, doce años después, un nuevo marco jurídico completo que consolida el rigor en la planificación y construcción de nuevas infraestructuras e incorpora a nuestro ordenamiento la normativa comunitaria.

Además, con fecha 2 de agosto de 2013, se constituyó una comisión técnico-científica de estudio con el objetivo de contar con los mejores profesionales de todos los ámbitos del sector ferroviario para asesorar al Ministerio de Fomento en las posibles mejoras a implantar. Por cierto, muchísimas gracias a todos ellos porque no he tenido oportunidad de hacerlo. Pues bien, todas estas medidas han tenido y tienen una gran trascendencia para mejorar el funcionamiento y, muy especialmente, la seguridad de nuestro complejo y moderno sistema de ferrocarriles.

Señorías, señor presidente, todo esto, todo lo que les he relatado, todo lo que se hizo a lo largo de los más de cinco años en los que tuve el honor de ser ministra de Fomento, se pudo desarrollar gracias al trabajo de un equipo de casi 60 000 personas —digo bien, casi 60 000— que integran el Grupo Fomento, a quienes quiero agradecer desde el primero, y digo bien, desde el primero hasta el último, su profesionalidad, su responsabilidad y su sentido del deber.

Señorías, esta Comisión tiene por objeto investigar y esclarecer las causas del accidente, estudiando los elementos que pudieran tener relación con el mismo. Yo estoy aquí, señor presidente, para ser útil a este objetivo y, como ya hice en mi comparecencia del 9 de agosto de 2013, ponerme a su entera disposición, señorías, para responder a todo aquello que yo pueda aportar y dejar constancia, una vez más, de mi constante solidaridad con las víctimas y con sus familias.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, exministra y presidenta.

A continuación, pasaríamos a la intervención de los grupos parlamentarios comenzando por el Grupo Mixto, por el cual tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

Adelante, señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señora Pastor Julián. Gracias por su comparecencia ante la Comisión de investigación del accidente del Alvia en Santiago de Compostela.

He creído percibir en su exposición un rictus de emoción cuando recordaba aquel momento y quiero pedirle el esfuerzo de que nos cuente cómo conoció usted el accidente y qué hizo a partir de ese momento.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Estábamos reunidos en el Ministerio de Fomento con el presidente de Renfe y con el secretario de Estado. Eran aproximadamente las nueve de la noche y yo tenía previsto irme a Galicia al día siguiente porque, como saben, era el día del apóstol.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 33

Cuando se me comunicó, lo que hicimos inmediatamente fue ir a la base aérea para trasladarnos a Santiago, llegando allí una hora u hora y cuarto después. Estábamos allí todo el equipo, al que se incorporó el secretario de la CIAF, y a partir de aquel momento hicimos tres cosas a la vez. En primer lugar, poner todos los sistemas de crisis en marcha, incorporarnos al comité de emergencia que se había constituido con todas las administraciones cercano a la curva de Angrois del terrible accidente. Eso fue lo que hicimos en primer lugar y después continuar, como le he dicho anteriormente, el día 25 sobre el terreno. Se desplazaron creo que 496 profesionales de Renfe y de ADIF, siendo lo más importante, lo primero, el asistir a las víctimas e intentar que muchas de ellas salvaran la vida en aquella tragedia. Aquella fue una noche muy dura porque había personas, como sabe, que no se sabía si habían sobrevivido o no y algunos teníamos algún amigo allí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Observo por la sucesión de fechas que en el Ministerio de Fomento se pusieron a trabajar de inmediato prácticamente para dar una cumplida información a los españoles, que en aquellas fechas estábamos realmente impactados por la trágica dimensión de aquel accidente, por las imágenes que se vieron a través de los medios informativos; en definitiva, por algo que nos desbordó absolutamente a todos.

Quiero resaltar que, apenas dos semanas después, hubo aquí comparecencias. En aquellos primeros días del mes de agosto comparecieron los responsables de ADIF y de Renfe y el día 9 de agosto de 2013 usted compareció ante la Comisión de Fomento en sesión extraordinaria. Tengo aquí el *Diario de Sesiones* que recoge las cuatro horas las largas que duró aquella comparecencia, en la que usted dio cumplidas explicaciones, informaciones y respuestas a los grupos parlamentarios. Repasando el *Diario de Sesiones*, observo que usted asumió en primera persona un compromiso de transparencia para que se conociesen todos los pormenores que rodearon aquella tragedia. Se ha puesto en entredicho la transparencia y rigor del ministerio y de los organismos implicados, pero a mí no me cuadra con su trayectoria pública, señora Pastor, porque la tengo por una persona absolutamente rigurosa y por eso me gustaría preguntarle directamente. Señora Pastor, ¿dio usted instrucciones, indicaciones, órdenes o mandatos para obstaculizar el curso de las investigaciones tras el accidente y a lo largo del tiempo en el que usted fue ministra de Fomento?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias.

Tengo que decirle que jamás, jamás personalmente di una sola instrucción, nunca jamás, para que no se diera toda la información; antes al contrario, todo el equipo de dirección del ministerio tenía indicación de que cualquier información que tuvieran, además de la que pidiera el juez, se pusiera en conocimiento de la autoridad judicial, que colaboraran con la CIAF y que colaborarán con el señor juez que llevaba la causa adelante. Di instrucciones precisas de que así fuera.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sin embargo, usted sabe que se ha afirmado que por parte del Ministerio de Fomento hubo interés en centrar exclusivamente la responsabilidad del accidente en un error humano porque de esta manera la imagen y los intereses internacionales de la industria ferroviaria española no quedaban salpicados. Es decir, señora Pastor, se acusó al Gobierno de construir una verdad oficial. ¿Qué tiene que decir a ello?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Perdona, pero es que pensaba que el término verdad oficial pertenecía a un régimen político en el que ya afortunadamente no estamos, cuando había aquello que se llamaba el parte, en el que conectaban todos con la verdad oficial.

Tengo que decirle que nunca habrá oído de mi persona ni de mi boca nunca, nunca, ni en comparecencia pública ni en privado ni en ningún lugar atribuir la causa del accidente ni a nada ni a nadie. Es lo que siempre he dicho y es lo que mantendré hoy a lo largo de esta intervención. Nunca, jamás. No sé quien lo habrá podido transmitir. Además, ya sabe que a esta Comisión venimos a decir la verdad. Siempre la digo, pero, desde luego, aquí con mayor motivo y ante ustedes, tengo que decirle que yo jamás, jamás, he atribuido a nadie cuál fue la causa del accidente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En aquella comparecencia parlamentaria del 9 de agosto, además de informar y responder a las intervenciones de los portavoces, usted hizo, como ministra de Fomento, lo que yo considero una gran aportación —se ha referido a ello en su intervención—; en concreto, presentó veintidós medidas para la mejora de la seguridad ferroviaria. ¿Le importaría extenderse sobre ello? ¿Llegó a ver implementadas estas veintidós medidas como ministra de Fomento?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 34

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): En primer lugar, quiero decirle por qué surgen esas medidas y, después, le diré que por fortuna —lo dije al inicio de mi intervención— prácticamente las veintidós ya están puestas en marcha. Yo inmediatamente después del accidente, como le he dicho antes, pedí un informe general de todos los extremos de cumplimiento de normativa, de funcionamiento, etcétera. Con todo el equipo lo que hice fue analizar todos los ámbitos: la infraestructura, la señalización, los sistemas de comunicación vía-tren, los sistemas de comunicación dentro del tren, las evaluaciones de los profesionales y toda la analítica que se hacía, toda la parte psicológica, etcétera. Todo eso se puso sobre la mesa y de ahí salieron las veintidós medidas. Por ejemplo, como sabe, había un reglamento que tenía veinte años de antigüedad y de ahí salió que había algunos extremos de la Ley de 2003 del Sector Ferroviario que había que mejorar. De ahí salió otra de las cosas a las que me comprometí en esta Cámara, que era que hubiera un real decreto de desarrollo de atención a las víctimas. La atención a las víctimas se hizo, a mi juicio, lo mejor que se pudo, pero tenía que haber un respaldo jurídico para cualquier otro caso. Como se había hecho con los accidentes aéreos, tenía que haber el respaldo de una atención integral, por ejemplo, respecto a la intimidación, a las personas de otros países, cómo se informa, cómo es el tratamiento, cómo hacerse cargo de todos los gastos de los desplazamientos y de la atención psicológica, etcétera. Es decir, se hizo un análisis exhaustivo y, a partir de ahí, se pusieron en marcha todas estas medidas.

Respecto a esas veintidós medidas, tengo un documento del año pasado donde se ve con claridad que están implementadas prácticamente todas. Una que todavía no está cerrada es el tema de los equipajes. Una de las cosas que me transmitieron algunas de las personas que iban en el tren y que, afortunadamente, hoy están con vida fue que los equipajes habían actuado en algunos casos como proyectiles y una de las medidas se refería a la colocación del equipaje. Se ha avanzado, porque los trenes nuevos ya llevan esa especificación técnica, pero creo que hay que avanzar más porque hay que ponerlo también en los actuales, en los que están en este momento circulando. Siempre comprueban muy bien los interventores que no haya nunca un bulto más grande de lo que cabe; ya sabe que ponemos los abrigos o un bolso pequeño. Otro de los temas que se analizó fue la integración de todos los sistemas de comunicación en el tren, porque ya sabe que van teléfonos móviles y otros sistemas y, dependiendo del tipo de tren, va otro móvil del particular; había que ver cómo se podía hacer la integración. Esa era otra medida que se está culminando, que yo sepa. Así podría seguir hasta las veintidós, pero, excepto estas dos que le he dicho, el resto están puestas en marcha. Por ejemplo, la que se refería a las transiciones de velocidad —me dijeron los técnicos que no estaba claro en el ordenamiento— también se incorporó; incluso el término de transición significativa de velocidad. Por lo tanto, se hizo un buen repaso, y lo digo con humildad. Eso no quiere decir que sean las únicas y, aunque ya no estoy ahí, en este momento se me ocurren unas cuantas cosas que hay que seguir haciendo con independencia de lo que tiene que ver con el accidente en el que ustedes ahora están profundizando más.

Sin embargo, le puedo decir que todas las medidas se adoptaron con el acuerdo de todos los técnicos y que fueron muy positivas —aquello que dije de que se viera palmo a palmo la vía—, y creo que eso es importante. Ya le digo que las cosas no están nunca bien del todo, porque la normativa comunitaria cambia muchísimo y la nuestra también —hay un montón de regulación comunitaria y hay que irse adaptando a ella—, pero creo que se ha hecho un esfuerzo en el sistema tanto en la parte de formación de los profesionales y sus evaluaciones como en todo lo que tiene que ver con el tren y con la vía, con el sistema ferroviario y con la operación ferroviaria. Eso lo hemos podido hacer porque en este país, como sabe, el sector ferroviario es público y los mejores técnicos que saben de trenes —aunque no digo yo que todos— están en Renfe y en ADIF. Esa es mi experiencia y yo encontré a todo el mundo muy cualificado y ayudando mucho. Yo era la que ponía la guía para todo ello, pero ellos fueron los que ayudaron y por eso pudimos hacer todas estas cosas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Una de las medidas que usted impulsó desde aquella comisión extraordinaria fue la participación del Congreso en la formación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. De hecho, en esta legislatura la Comisión de Fomento tuvo la oportunidad de ratificar la presidencia de esa comisión. Me gustaría preguntarle por el informe de la CIAF. ¿Lo conoce usted?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Como usted muy bien ha dicho, efectivamente, como he mencionado en mi exposición, se aprobó en el real decreto. Primero se aprueba un real

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 35

decreto-ley en agosto de 2013, se trae al Parlamento, el Parlamento decide en aquel momento que se tramite como proyecto de ley, se tramita y se aprueba la Ley 1/2014, y la Ley 1/2014 se desarrolla a través de un real decreto, que es el que contiene precisamente todas estas medidas. Pues bien, entre otras medidas, aparte de lo que le he contado acerca de un plan integral para las víctimas y otras cosas, contenía, como sabe, el tema de los nombramientos de la CIAF. Lo primero que se introdujo fue que los mandatos, en vez de cuatro años, fueran de seis y, después, que se trajera el nombramiento del presidente a esta Cámara y fuera esta Cámara la que lo valorara y objetara si tenía alguna objeción. Estando yo ya en esta casa, he tramitado algunos de ellos.

Luego me preguntaba cuál es mi opinión con respecto al informe y si lo conocía. Sí, claro, lo he leído. No solo lo he leído, sino que todas las indicaciones que da y las recomendaciones del informe de la CIAF son de obligado cumplimiento para todas las personas que trabajan en el Grupo Fomento. Por tanto, lo primero que hice cuando tuve conocimiento del documento fue hacer que todas las áreas del ministerio, desde la Dirección General de Ferrocarriles —lo que hoy es la agencia— hasta ADIF y Renfe, siguieran todas las recomendaciones. Es más, como usted sabe, hubo una comunicación a los pocos días del terrible y fatal accidente para que se pusieran unas balizas o unos cartelones y se dio inmediatamente la instrucción. Claro que lo conocí e hice que todas las áreas de la casa pusieran en marcha todas las recomendaciones de la CIAF, como es de obligado cumplimiento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué valoración le merece que la Agencia Europea Ferroviaria cuestionase la independencia de la CIAF?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): ¿Se refiere a la ERA?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Como usted sabe, la ERA es un organismo independiente y yo respeto las cosas que dice la ERA. Nunca entraré a valorar lo que dice la ERA. Tiene todo mi respeto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Finalmente, señora Pastor, le pido que nos amplíe —porque ya nos habló al principio— un poco su relación con las víctimas y sus representantes. ¿Qué tipo de compromisos adquirió con ellos como ministra de Fomento? ¿Cree usted que hizo todo lo posible por atenderlas?

La señora pastor Julián (exministra de Fomento): En primer lugar, quiero decirle que en la vida uno nunca hace seguramente todo y, por lo tanto, seguro que hay cosas que se podían haber hecho mejor. Lo que sí le puedo decir es que yo las atendí personalmente, como le he dicho antes. No le voy decir cuántas reuniones tuve, porque esto no es un tema cuantitativo, pero fueron muchas. Lo que sí le puedo decir es que, siendo ministra de Fomento, nunca dejé de atender a nadie que me pidiera una reunión. Me reuní siempre que me lo pidieron con las personas a nivel individual, con sus familias y con las asociaciones. Siempre lo hice y siempre lo seguiré haciendo. Y quiero decirle algo más. Siempre, cuando se está hablando de víctimas de un accidente, todo lo que se haga es poco. Quiero decir que, seguramente, se tenían que haber hecho más cosas, pero hice todas las reuniones que se me pidieron y, luego, despachábamos, como sabe, prácticamente todas las semanas con la oficina de víctimas, que a veces se reunía con nosotros y con las víctimas y otras veces se reunía con el equipo multidisciplinar que había. ¿Qué evaluación hacíamos? Hacíamos evaluación de todo tipo semanalmente, desde luego, cuando podíamos, todas las semanas y, si no, a veces un martes o un miércoles si surgía algo y así me lo comunicaban. Por ejemplo, teníamos problemas de traslado de pacientes, porque había personas que eran de Galicia —como sabe—, pero había muchas personas que eran de fuera; de traslados de hospitales, de atención psicológica, de intervenciones —por ejemplo, si había que intervenir, porque hubo politraumatismos, una cadera, cuál era el sitio de referencia para intervenir esa cadera—. Otro tema fueron las aseguradoras. Con las aseguradoras tuvimos una primera reunión, en la que yo les trasladé que tenían obligación de hacer un depósito en el juzgado, porque las víctimas que así lo pidieran tenían que tener acceso directo a los recursos; recursos que, por cierto, no invalidaban ningún tipo de actuación posterior de la víctima o de su familia, sino que eran para atender sus necesidades. Y como le digo eso, le digo billetes de avión, etcétera. Ese era el despacho que hacía yo con la señora directora de la oficina y con el resto de los miembros de mi equipo. Como le digo, nunca dejé sin atender a las víctimas siendo ministra de Fomento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 36

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por mi parte nada más sino agradecer a la señora Pastor Julián las respuestas a todas mis preguntas.

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

A continuación, no estando presente el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), daríamos la palabra al Grupo de Esquerra Republicana del cual es portavoz don Gabriel Rufián.

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

Permítame, porque antes se me ha pasado, un recuerdo para los familiares de la víctima del accidente de Castellgalí de hace un par de días y un abrazo a todos los heridos.

Buenas tardes, señora Pastor, señora presidenta.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Aquí soy la señora Pastor.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señora Pastor, yo soy bastante parco en halagos, sobre todo hacia miembros del Partido Popular, pero es público y notorio que la considero de lo más decente y valiente que tiene el Partido Popular y estoy absolutamente convencido de que usted está muy incómoda con cosas que aquí han pasado y, sobre todo, que se han dicho. Le quiero preguntar por algunas de ellas. ¿Qué le parece que el señor Catalá llamara a la víctima y exdiputada del Partido Popular, Teresa Gómez-Limón, para presionarla, tal y como ella sigue asegurando? Y sobre todo, señora Pastor —yo creo que es aún más grave y pasó bastante desapercibido—, ¿qué le parece que el señor Catalá fichara meses después de abandonar el ministerio por el bufete de abogados asesor de Renfe y ADIF, sobre todo en este accidente, Herbert Smith Freehills? ¿Qué le pareció aquello?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Primero de todo, señor Rufián, muchas gracias. Simplemente quiero decirle que ustedes han tenido la oportunidad de que comparezcan aquí muchas personas, entre otras el señor Catalá, y él ha tenido la oportunidad de contestarles a esas preguntas, por lo que yo no voy a añadir nada más a lo que él haya dicho, porque no soy quién ni para interpretar ni para hacer comentarios con respecto a lo que hayan dicho otros comparecientes. No lo haré del señor Catalá y, si usted me lo permite y me perdona, tampoco lo haré del resto de los comparecientes. Yo no vengo a comentar; vengo a lo que ustedes quieran, pero no voy a hacer comentarios del resto de los intervinientes.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo la entiendo, señora Pastor, y evidentemente lo respetaremos, pero quizá no me he expresado adecuadamente. Le pregunto porque el señor Catalá era secretario de Estado del Ministerio de Fomento y creo que es bastante importante que un secretario del Ministerio de Fomento llame a una víctima, en este caso por la vinculación que tiene —obvia— con el Partido Popular, para presionarla y pedirla que deje de criticar a Renfe y a ADIF, y sobre todo es evidente la puerta giratoria que él mismo confesó en esta Comisión. Le pregunto porque, al final, era su subalterno más directo.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Quiero decirle que yo con la señora Gómez-Limón sí hablé —la conozco mucho, como sabe—. Sé que estaba muy disgustada. Intercambié incluso correos electrónicos sobre temas de hospitales por mi condición; como sabe, estoy en política pero soy médico. En cuanto al resto de los comparecientes, como le digo, ellos ante esas mismas preguntas ya han respondido y, por tanto, no voy a hacer ninguna interpretación por respeto. Ellos ya han contestado, que yo sepa. Yo no he tenido la fortuna de seguirles a ustedes todos los días porque no me daba tiempo, pero no voy a hacer ningún tipo de comentario, porque ellos ya han contestado a esa misma pregunta. Por otra parte, con la señora Gómez-Limón, que la conozco mucho, hablé, y estoy segura de que los comparecientes que han venido aquí habrán dicho la verdad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted, señora Pastor, dijo el 9 de agosto del año 2013, como ha hecho referencia en su exposición: La responsabilidad del ejercicio de la política cobra un sentido especial en situaciones como la de este terrible accidente. Mi objetivo, señorías, no es otro que el que se sepa toda la verdad de lo que ocurrió y evitar que un accidente tan terrible como este vuelva a suceder. Es nuestro deber con las víctimas y tienen mi compromiso de que no descansaré hasta conocer la verdad. ¿Cómo casa esto, señora Pastor, con el hecho de que el Gobierno español, a través de la Comisión Europea, pidiera una prórroga de las conclusiones del informe de la Agencia Ferroviaria Europea? De hecho, la fecha del informe de la ERA es el 26 de enero de 2016, pero no salió a la luz pública hasta después de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 37

elecciones, en julio del año 2016, y se dijo que el informe de la CIAF no era independiente ni responsable, y leo literalmente. ¿Cómo casan esas dos cosas: su voluntad expresada tanto en ese momento como ahora y el hecho de que —al final son datos, no se puede negar— el Gobierno de España intentara posponer esas conclusiones?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Ante todo, quiero decirle que la Embajada Española ante la Unión Europea tuvo conocimiento a través de la Comisión de la Unión Europea de que se había elaborado un documento que afectaba al sistema ferroviario español. Ante ello, ante la percepción de que se puede producir indefensión, lo que hacen los Gobiernos —de España y de cualquier sitio— es pedir explicaciones y no interferir en ningún caso, por supuesto, con el contenido de nada ni con su publicación; *de facto*, que yo sepa, se publicó. En cualquier caso, es un tema más jurídico que político; se trata de que un informe que se haga público no pueda generar indefensión en el Estado español.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La entiendo, pero ¿no le chirría que el Gobierno intentara posponer, al menos hasta después de las elecciones, ese informe que criticaba —de hecho, crítica de una manera bastante clara— el informe de la CIAF, el informe interno, en definitiva?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): A mí, señor Rufián, no me consta. Lo que me consta es que, ante cualquier documento que afecte al Estado español —estoy pensando en Gibraltar ahora o en otros ámbitos—, los servicios que tiene España del Ministerio de Asuntos Exteriores en Bruselas, lo que conocemos como Reper, actúan siempre de la misma manera, y más cuando es la Comisión quien les avisa —la Reper no sabía nada— y les dice: que sepáis que va a salir un documento. Sabe que en caso de indefensión un Estado miembro siempre va al Tribunal de Estrasburgo, pero si no ha hecho ninguna actuación previa no puede ir. Por tanto, lo que hace el Estado español —pero lo hace ahí y le puedo poner no sé cuántos ejemplos— es lo que hace siempre, pero en ningún caso y menos en mi caso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sigo diciendo lo mismo. La verdad es que no me casa esa voluntad por parte de prácticamente todos los responsables del ministerio que han pasado por aquí de intentar que se sepa la verdad y todo eso con el hecho de que el Gobierno de España intentara retrasar la publicación de ese informe.

¿Qué le pareció que Renfe y ADIF en menos de veinticuatro horas decidieran desactivar el ERTMS embarcado, en una decisión inaudita que no se ha vuelto a ver?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Le comento. Sí que he escuchado esta tarde la intervención del exministro de Fomento, del señor Blanco, en la que creo que lo ha explicado, y seguro que yo no lo explico mejor que él. Le puedo decir que esa es una decisión técnica, es de los técnicos; por cierto, los técnicos que la llevan a cabo, que son el director de Renfe y el director de ADIF, son las mismas personas, el señor Lanchares y el señor Cortabitarte, que estaban con el Gobierno anterior y a los que nunca en mi vida les he dado una instrucción, ni para que conecten ni para que desconecten.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le pido simplemente su opinión. Yo entiendo que no es experta, como también nos ha comentado el señor Blanco, pero, claro, yo creo que es uno de los hechos más llamativos de esta Comisión de investigación que, al final, algo que conlleva un informe, que conlleva una valoración de riesgos y que conlleva tiempo se decida en menos de veinticuatro horas.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Recuerde que le comenté que yo no tengo por qué hacer valoraciones de lo que hacen otros, porque es tanto como juzgar y yo ya tengo bastante con lo mío como para dedicarme a lo de los demás. Es un principio mío en la vida. Pero dicho eso, de lo que yo he tenido conocimiento es de que vieron que el sistema no era fiable —eso que se ha hablado tantas veces de diez elevado a la menos nueve—, que daba error cada hora y media y que el riesgo era mucho mayor. Pero lo único que hago es decir lo que he escuchado, porque yo no puedo hacer ningún tipo de comentario. Por cierto, no sé cuántas horas se necesitan o si fue una hora o no, porque de ese tema, de conexión o desconexión, a la ministra, desde luego a esta ministra, de esos miles de kilómetros que hay en España nunca se me ha comentado nada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 38

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Aquí hay una máxima que se repite, señora Pastor, también se lo he comentado al señor Blanco y al señor Catalá, y lo digo con respeto: pareciera que algunos de ustedes eran ujieres de ese ministerio. Catalá casi casi nos vino a decir que él pasaba por ahí; el señor Blanco hoy ha dicho que era un modesto señor que no tenía ni idea; y usted, de otras formas, entendiéndola perfectamente, también nos viene a decir que no le consta, que no sabe, que no es experta. Aquí ha habido gente muy experta; ha habido otros que de repente tenían ataques de amnesia, pero ha habido gente muy experta en los sistemas de seguridad que han dicho, de manera abierta, que si ese sistema de seguridad no se hubiese desconectado, aquel día no hubiéramos tenido contar con tantas víctimas.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Yo solo puedo decirle, y además hay dos ujieres en la sala...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No, no, que lo digo con cariño hacia los ujieres, ¿eh?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Yo también con cariño, a mí no me importaría ser ujier.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ni a mí; viven más.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Viven más y de ellos he aprendido mucho y sigo aprendiendo cada día. Pero mire, esto no es una cuestión de amnesia, y se lo digo con todo respeto, es de no meterse donde uno no se tiene que meter. Verá, el Ministerio de Fomento es un ministerio de los más complejos. Para empezar, tiene la mitad del presupuesto de los Presupuestos Generales del Estado, si excluimos la Seguridad Social; tiene casi 60 000 personas; tiene entes públicos y tiene un volumen de gestión impresionante. Yo soy funcionaria, como sabe, y lo primero que uno hace cuando llega al ministerio es hacer el decreto de estructura del ministerio, y en ese decreto de estructura cada uno tiene una responsabilidad. El Ministerio de Fomento tenía en aquel momento una secretaría de Estado, dos secretarías generales, una subsecretaría, una secretaría general técnica y un montón de organismos que colgaban del ministerio, que estaban adscritos a él.

Pues bien, después de hacer ese real decreto de estructura, viendo qué competencias lleva cada cual, hay una cosa que se llama orden de delegación de competencias, y eso es lo que atribuye a cada uno de nosotros, de los que estamos allí, qué competencias tiene en cada momento. Por eso usted verá que hay unas cosas que las firma el ministro y otras muchas no, porque en la Administración pública, afortunadamente, cada uno tenemos nuestra responsabilidad; de dirección y otras responsabilidades, pero cada uno tenemos nuestra responsabilidad.

Por lo tanto, cuando yo no le contesto, señor Rufián, a algunos temas de carácter técnico... Usted me pide opinión y, claro, después de haber escuchado —más que escuchar he leído bastante, porque escuchar me coincidía con otras cosas y no he podido— temas de todo tipo —de alta velocidad o no, de ERTMS, de fiabilidad, de gestión de riesgos, de subsistemas de gestión de riesgos, etcétera—, después de haber oído tantas opiniones y tan distintas, imagínese qué credibilidad puedo tener yo si vengo hoy aquí y le enmiendo la plana a los señores que han pasado por aquí o me posiciono con unos o con otros. Usted no me tomaría en serio. ¿Usted me tomaría en serio si yo le analizara cuáles son las características que tiene que tener una operación o cómo es el tablero que tiene que llevar o el cuadro horario? ¿Se imagina que yo me pongo a analizar el cuadro horario o las transiciones significativas? No, no puedo; no puedo ni debo. Lo que sí debía hacer e hice fue intentar prevenir —esto se aprende bastante en medicina, ya sabe, prevenir el cáncer, prevenir la obesidad, etcétera—. Aquí también, en el sector ferroviario, aprendí que hay muchas cosas en las que uno puede hacer prevención; que el riesgo cero no existe, pero que mientras más elementos tengas más protección puedes dar. Eso es en lo que yo creo. Pero perdóneme, no es ni amnesia ni nada. Yo no le voy a dejar de contestar, señor Rufián, aunque me haga usted mil preguntas, porque no hay nada mejor que venir a decir todo lo que sabes y la verdad de las cosas. De verdad, cuente usted conmigo ahora y siempre, porque en cualquier cosa que yo pueda ayudar o apoyar lo voy a hacer. Lo que no me puedo meter es en decir si un señor determinado lo tenía que haber hecho de una manera o de otra, porque me estaría erigiendo yo en el juez. ¡Y yo no soy juez!

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Era la ministra de Fomento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 39

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Sí, absolutamente, y como ministra de Fomento le digo que, a través del real decreto de estructura y de las competencias, tengo unas responsabilidades, y esas responsabilidades son de las que vengo a hablar aquí, pero yo no puedo hablar de las responsabilidades de otros, porque no me gustaría que nadie hablara de las mías. Bueno, usted puede hablar, pero quiero decir que nadie debe venir aquí como compareciente y decir: es que...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señora Pastor, hubo un incidente inaudito —yo nunca lo había visto y no sé si lo volveré a ver— el día que vino a esta Comisión Vicente Rallo. Por la mañana medio insinuó o insinuó y la señaló directamente como una persona que quizá no había hecho todo lo que estaba en su mano, que había incluso intentado ocultar algunas cosas en torno a la investigación del accidente y, en seis o siete horas, este señor vuelve —se ponen de acuerdo rápidamente PP y PSOE— y, de repente, todo lo que dijo por la mañana: que no, que no, que me he equivocado, que de verdad, que yo estoy jubilado, que no tengo ni idea. Eso yo nunca lo había visto, que lo que dijo un compareciente, de repente, en seis horas, ya no fuera así. Aquello, usted ¿como lo vivió?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Bueno, pues yo le digo como lo viví. Primero, usted me está preguntando sobre lo que el señor Rallo ya desmintió en esta Cámara. Yo jamás, mire lo que le digo, jamás, hablé con el señor Rallo sobre la investigación. El señor Rallo, durante su primera intervención, aseguró en más de cinco ocasiones que nunca recibió instrucciones ni presiones de ningún Gobierno, y él mismo pidió volver a la sesión de la Comisión el mismo día.

Fíjese, palabras del señor Rallo en esa primera intervención, y le voy a entrecomillar: «Yo le puedo dar mi palabra de honor que nosotros no hemos tenido en absoluto ningún tipo de indicación». Segunda: «no ha habido ningún tipo, nunca, de injerencia por parte de políticos ni de unos ni de otros». Tercera: «me encontré a la actual presidenta del Congreso —por cierto es la primera vez que lo vi en mi vida— y lo primero que me dijo fue: Vicente, tú estás aquí pero para lo tuyo, que no tiene nada que ver con lo mío, ¿está claro? Y se lo debí decir tan borde que dijo: «Y yo le dije: sí, sí, por supuesto».

Yo al señor Rallo lo he visto tres veces en mi vida. Le diría más, si lo veo en la calle no lo conozco; primero, porque cuando yo llegué al ministerio —como usted sabe— había una Comisión de Investigación de Accidentes, y eso siguió funcionando; había accidentes menores, este es el terrible accidente que nos ha tocado, peor a las víctimas claro. Yo le vi tres veces, y una vez lo llamamos por teléfono, ¿sabe para qué? Estaba toda la Comisión nombrada, duraba cuatro años, y me dijo el subsecretario: Ministra caduca el nombramiento del señor Rallo. Y yo le pregunté al subsecretario: ¿Me puedes decir si es una persona capacitada y si cumple bien con sus obligaciones? Me dijo: Absolutamente. Es un ingeniero con más de treinta años de experiencia que está jubilado, vive en Alicante y es una persona absolutamente colaboradora. Por tanto, yo creo que se trató de un lapsus debido a que es una persona mayor.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señora Pastor, tengo aquí sus declaraciones y fue un lapsus largo. Si quiere, le leo.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Yo le voy a terminar de leer lo que él dijo a preguntas de ustedes: «En absoluto, jamás. A mí no me llamó nadie del ministerio nunca para decirme lo que tenía que poner en el informe». Y le preguntaron: «¿Usted ratifica que jamás nadie le dio ningún tipo de instrucción sobre lo que hacer o no hacer en relación con la investigación?» Contesta el señor Rallo: «Absolutamente». Le preguntan: «¿Y en abrir o reabrir investigaciones?» Y contesta: «Exactamente». Le preguntan: «¿Actuaron ustedes con total independencia?» Y contesta: «Con total independencia. Personalmente jamás he recibido ningún tipo de instrucción». Señoría, le voy a decir más, creo que este señor —que se equivocaría, porque él dijo que quería decir CIAF y dijo ministra— debió pasar uno de los peores ratos de su vida, pero le puedo decir que a mí por poco me da un ataque; tan es así que llamé a algunas de sus señorías para preguntarles, porque la gente de mi gabinete me había dicho: Este señor acaba de decir esto. Pero ¿cómo ha podido decir eso este señor si yo no le he visto?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Un mal rato pasó, ya se lo digo yo.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Pues peor yo, peor yo. Le agradezco que me haga la pregunta, porque aquí la perjudicada soy yo. Tan perjudicada soy que aún hoy he leído en un teletipo que alguien sigue diciendo: La señora Pastor interfirió para que... Señoría, la señora Pastor ¡jamás! —y se lo digo porque digo la verdad— habló con este señor; y perdón si he gritado, que no porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 40

uno grite tiene más razón, pero sí para decir ¡jamás!, que ya suena la jota bien intensa. Como digo, jamás yo le he dado una instrucción a este señor; en mi vida. Ya he dicho tres veces que le conocí el día del accidente, el día 25, con esa conversación que él ha reflejado aquí. Le llamé para decirle que se renovaba su mandato, y yo me encontré una comisión que había constituido el Gobierno anterior y que no cambié. Cambiaría a las personas que se jubilaron.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señora Pastor, simplemente para que conste en el *Diario de Sesiones*, le diré que él dijo literalmente por la mañana: Ya se lo dije a la ministra cuando la Unión Europea, la ERA, nos mandó ese documento: Si hay que hacer una investigación, se hace tabla rasa e iniciamos de nuevo la investigación. Ella me dijo: No, esto ya está acabado, presentado y liquidado. De ahí se sacó el titular de que usted en un momento dado quizá no había hecho todo lo que... Luego sí es cierto que por la tarde...

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Luego rectificó.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Eso es lo que yo le preguntaba. Yo jamás había visto algo así.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Ni yo, en mi vida, pero lo que sobre todo no había visto nunca en mi vida era que alguien pusiera en mi boca lo que yo no he dicho.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: A mí me pasa mucho.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Pues cada vez que se pone en mi boca algo que es mentira, si me permite, me pongo como una pantera, o sea, que no lo voy a consentir, no lo voy a consentir.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muy bien.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Yo tendré culpa en muchas cosas, pero jamás he dicho eso. Y le voy a decir más: esa decisión la toman en el año 2016, pero luego la vuelven a tomar en 2017, con otro señor al frente, y otra vez en 2018. Yo debo ser un fenómeno, porque fíjese qué capacidad tengo para influir no solo en ese señor, al que he visto tres veces en mi vida, sino también en los posteriores, a los que ya... A ese le he visto tres veces en mi vida. El único día que le he visto en persona, además del día 25, estaba el subsecretario del ministerio, que ha pasado por esta Comisión, y fue para decirle que continuaba en su puesto. Ese es mi relato.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor presidente, la última pregunta. Muchas gracias por su generosidad.

Señora Pastor, imagínese cómo nos quedamos nosotros. La verdad es que yo, que he estado ya en alguna otra comisión de investigación, jamás había visto que alguien dijera algo por la mañana y, de repente, recibiera según qué llamadas y viniera por la tarde...

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Señor Rufián, perdone que le interrumpa, pero es que esta no es cualquier comisión.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, ya.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Esta es una comisión de investigación y aquí se viene a decir la verdad, y espero que todos lo hagan. Yo tengo la obligación y lo hago encantada, pero aquí se viene a decir la verdad, con lo cual, esta no es una comisión normal. Perdón, no la quiero llamar anormal, quiero decir que no es normal en cuanto a su funcionamiento, como sabe bien el presidente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, lo sufre a veces.
La última pregunta...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rufián, había dicho que era la última.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No, eso ha sido un simple comentario, me queda la última pregunta, señor presidente, si me permite.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene cinco segundos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 41

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Gracias.

¿Qué le parece que Bruselas, gracias a las denuncias de las víctimas y a alguna eurodiputada, como Ana Miranda, del BNG, pida reabrir la investigación en torno al accidente?

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora Pastor.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Lo respeto totalmente.

Muchas gracias, señor Rufián.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rufián, y gracias también a usted, señora Pastor.

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

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

Señora Pastor, en primer lugar, quiero unirme al pésame que ha enviado usted a la familia de la ferroviaria muerta la semana pasada y, sobre todo, mandar un apoyo fuerte a todos los heridos, a quienes deseo una pronta recuperación.

Vaya por delante mi respeto y consideración hacia su persona, señora presidenta, porque para mí usted es la señora presidenta, aunque hoy esté aquí como la señora Pastor. No seré yo quien ponga en duda su capacidad para gestionar equipos ni su profesionalidad, porque usted ha demostrado en bastantes ocasiones lo que estoy diciendo.

El señor Blanco anteriormente ha querido hablar más desde el punto de vista de la gestión que desde el punto de vista técnico y, efectivamente, usted ha dicho que ustedes no son técnicos y que cada uno tiene su responsabilidad, por eso le voy a preguntar sobre ese ámbito. ¿Cree usted que su equipo gestionó de forma correcta una crisis de esa envergadura? ¿Cree usted que sus actuaciones dieron respuestas adecuadas a las necesidades de las víctimas desde el punto de vista psicológico, sanitario, económico y de transparencia?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias, señor Garaulet, por su primer comentario.

Usted ha señalado varias cosas. Tanto en mi intervención de aquel 9 de agosto como en la de hoy he intentado relatar todo lo que se hizo, cómo se gestionó el accidente desde el primer momento, cómo se pusieron en marcha los centros de crisis, cómo se puso en marcha el comité de emergencia, cómo se intentó atender a todos los heridos, cómo se hizo todo lo que se pudo con relación a los familiares de las víctimas y todo lo relacionado con el desarrollo de las dieciocho medidas tan importantes, que luego fueron veintidós, y que a los pocos días, el día 9 de agosto —como sabe, eso fue el día 24—, se trajeron a esta Cámara con el compromiso —como así ha sido— de llevarlas a cabo.

Antes les hablé de los equipajes, pero hay otro tema en el que tenemos que profundizar, que son las comunicaciones dentro de la cabina o las grabaciones en cabina. Es decir, hay muchas cosas todavía pendientes en materia de seguridad, como seguir adaptándose a la normativa comunitaria. Tenemos una red ferroviaria complejísima, en la que, como saben, cohabitan el sistema tradicional con el sistema de alta velocidad; en la que hay transiciones de un sistema a otro; en la que tenemos todo el tema de enclavamientos del que han hablado tanto ustedes estos días... Además, hay no sé cuántas versiones del ERTMS; hay ERTMS en la vía y hay ERTMS en el tren, como sabe, y a veces uno no lee lo del otro porque son versiones diferentes. Yo tuve un día una reunión con todos los señores del ERTMS y, sinceramente, me pareció la cosa más compleja que he visto en mi vida después del metabolismo hepático, con perdón.

Y en cuanto a transparencia, hubo total transparencia. Mire si hubo transparencia que yo pedí comparecer a petición propia inmediatamente después del accidente y traje aquí todos los documentos. Todo lo que ha pedido el Parlamento a lo largo de este tiempo le ha sido facilitado; le diré más, creo que hay que seguir apostando por algunas medidas: cómo tendría que ser la agencia de seguridad ferroviaria o cómo es en otros países, qué cosas hay que mejorar, qué recursos técnicos, etcétera. Si usted me pregunta si estoy encantada de conocerme, le contestaré que no. Yo creo que en una organización tan grande hay muchas cosas que se podían haber hecho mejor, y le voy a decir una de ellas. La CIAF tenía entre sus funciones atender a las víctimas y he escuchado decir en esta Comisión que como ya las estaban atendiendo en el ministerio no era necesario atenderlas por su parte. Por eso, con la redacción actual creo que no queda ninguna duda de que las víctimas tienen que tener una relación fluida —no interferir— para aportar información a la Comisión. Esa es una de las cosas que creo que no se hicieron bien, en mi humilde opinión, pero le podría poner más ejemplos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 42

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya me ha contestado a la siguiente pregunta.

En lo referente a la transparencia y a la comparecencia del 9 de agosto de 2013, cuyo objetivo era que se supiera toda la verdad, le voy a contar una cosa. Después de las cuarenta comparecencias que hemos tenido en esta Comisión, se ha llegado a la conclusión de que ha habido una concatenación de problemas que generaban agujeros de seguridad en todo el proyecto. Todos han hablado solo de su parte —tenían miedo de hablar de la de los demás— y decían que podía haber agujeros de seguridad que afectaban a las medidas en la prevención de riesgos. Esto se ha visto en el último informe del procedimiento abierto por parte de la Unión Europea y también en la carta que ha mandado la eurodiputada Ana Miranda a la comisaria de Transporte, la señora Bulc, que dice exactamente que hay incidentes en los análisis de la CIAF y problemas de seguridad en los servicios ferroviarios españoles. Pero lo que no he visto —y no lo he visto desde el principio— es capacidad de autocrítica. Lo que usted acaba de hacer ahora mismo —ha puesto un ejemplo de cosas que no se han hecho bien— no se ha hecho, incluso algunas cosas se han intentado tapar, supongo que por interés general, porque podía haber muchos concursos de licitación a nivel internacional a los que no podría acceder una empresa que hubiera tenido un accidente en los diez años anteriores al concurso. Hemos intentado tapar un poco estos fallos hasta que ha llegado la Unión Europea. Le voy a hacer una pregunta y ya sé que me va a decir que todos los funcionarios han seguido en su puesto y que no han quitado a nadie —el señor Blanco ha dicho que solo al director Renfe—, lo cual coincide con nuestro planteamiento de que hay que mantener una estabilidad para proyectos de gran envergadura y de larga duración, pero ¿usted por qué cree que ha habido esa falta de autocrítica cuando tanto el señor Blanco como usted han puesto encima de la mesa que hubo errores y que se tenían que haber subsanado?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias.

Respecto a mantener a la gente en sus puestos, le puedo decir que todos los altos cargos del Ministerio de Fomento, excepto uno, eran funcionarios públicos. Los nombramientos que yo hice como ministra —lo encontrará en pocos sitios— fueron de funcionarios públicos. El señor Catalá, el señor Gómez-Pomar, el señor Ferre, el señor Miño, todos ellos eran funcionarios públicos.

Usted ha dicho algunas cosas que tienen bastante envidia, pero las ha dicho usted, no yo. Usted ha dicho que parece que alguien intenta tapar algo. De los comparecientes que han pasado por aquí, usted sabrá si alguien ha intentado tapar algo. La que le habla, desde luego, en la vida; ni he intentado ni nunca intentaré tapar nada. Cualquier cosa que yo sepa, no tenga la menor duda de que la pondré en conocimiento de quien corresponda, como un juez. Ustedes, que forman la Comisión de investigación, verán si alguien ha tapado algo; desde luego, a mí no me consta. Si yo supiera que alguien ha tapado algo —y no me consta—, lo denunciaría, pero ese es un tema muy gordo. Cuando se dice tapar es que se quiere ocultar, y cuando se dice ocultar es algo bastante gordo.

En cuanto a la autocrítica, yo le contesto, señor Garaulet, por mí, como le he dicho antes; yo no le contesto por los demás, sino por mí. Como toda obra humana, claro que las cosas se pueden hacer mejor. El día 19 del mes de julio me nombraron presidenta del Congreso y ese día las víctimas tenían una reunión. He escuchado decir que yo debía de saber hacía muchos días que me iban a nombrar y que por eso convoqué la reunión. ¡Imagínese! ¿Cómo iba yo a saber que algunos de ustedes me iban a votar? Fue ese día, y yo ya no era ministra y no podía recibirlas. Aquello se entendió mal. Ese día, para que no se hubiera entendido mal, yo debería haber levantado el teléfono y decir que no podía recibirlas como ministra, pero que ahí estaba como presidenta del Parlamento. Eso no lo hice bien... No es que no lo hiciera bien, pero se pudo mejorar y decir: se las atendió en el ministerio. Pero yo ya como ministra no podía atenderlas porque ya no lo era. Me he reunido con una asociación de víctimas pero siendo presidenta de esta Cámara. Claro que hay cosas... Si usted me dice alguna que yo haya hecho, seguro que le puedo decir que podría haberla hecho mejor. Como toda obra humana, todo se puede hacer mejor, pero le puedo asegurar que mi voluntad fue hacer todo lo mejor posible.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Se puede decir tapar o cubrir los defectos, cambio la palabra.

Comparecientes que hayan hablado de una forma tan directa, abriéndose, usted y pocos más, porque cada uno ha intentado acotar sus responsabilidades, y lo ha dicho antes mi compañero, el señor Navarro, cuando ha comentado que alguno que tenía que poner las vías decía que no se fijaba ni en la plataforma por no poner en duda el trabajo de otros compañeros dentro del propio ministerio. Por cierto, que haya elegido usted a funcionarios públicos es loable y la honra porque los funcionarios de este país tienen una alta capacidad y pueden competir con cualquier otro funcionario del resto del mundo. Es interesante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 43

mantener a esas personas en esos puestos de responsabilidad no cuatro años sino a lo largo del tiempo, porque una obra de este calibre, como bien sabe, no dura ni dos años ni tres sino más de una legislatura.

Usted ha dicho que dio la orden de facilitar, por parte de todo el ministerio, todos los informes a la autoridad judicial. ¿Qué opinión tiene sobre las críticas del juez Aláez acerca de los silencios de ADIF y Renfe sobre la insuficiente señalización, que además indica que tardaron más de nueve meses en emitir esa información? Le haré también otra pregunta. Entre las omisiones por error, tardaron más de tres años en la emisión de información relevante por parte de ADIF. Esa omisión, esa falta de rapidez por parte de ADIF y de Renfe, desde su puesto de ministra, ¿qué opinión le merece? ¿Qué le parece que haya habido quejas por parte de la autoridad judicial sobre esa falta de prioridad a la hora de entregar ciertos informes de información relevante?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias.

Como usted ha dicho al inicio de su pregunta, di instrucciones desde el primer momento de facilitar toda la información de la que se dispusiera y que fuera requerida por el juzgado, así como que se actuara con la máxima diligencia en todo lo relacionado con la investigación tanto judicial como técnica. Todo ciudadano, señor Garaulet —oiga bien lo que le digo—, está obligado a remitir al juez cualquier información que le sea requerida y, si se tiene conocimiento de datos relevantes en la investigación, también. Nunca recibí un oficio, nunca, de que no se hubiera mandado información; nunca. Ahí está el registro del ministerio si alguien tiene algún oficio dirigido a mi persona requiriéndome alguna información. Le diré más. En una reunión con el presidente de las víctimas de una asociación, el señor Domínguez, me habló de lo mismo que está hablando usted: hay información que se tenía que haber mandado y no se mandó. Yo le dije: lo desconozco. Me dijo: tengo unas actas, se las traigo —siendo yo presidenta—. Y le dije yo: señor Domínguez, no hace falta que me las traiga, mándelas usted inmediatamente al señor juez, que es lo que tenemos que hacer todos. Por tanto, nunca —y cuando digo nunca es nunca— hubo un oficio de un juez en mi mesa, nunca lo hubo, de este tema. Si alguien no cumplió las instrucciones que tenía, mal hecho. Pido disculpas si alguien no lo hizo bien por el que no lo hizo bien, pero esta persona a la que está interpellando ahora mismo no tiene un oficio sin contestar, no lo tiene.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Solo le pedía su opinión. Está claro que usted no era la persona que tenía que mandar esos informes y el juez ya apercibió a Renfe por no entregar el documento, no era de su responsabilidad.

Esta es una pregunta que le estoy haciendo a todos los comparecientes. El señor Blanco me habla de los técnicos y la profesionalización. Usted me ha dicho que ha elegido a funcionarios públicos. Pero da la sensación —que no digo que sea una realidad ni que sea cierto— de que en ADIF y en Renfe, sabiendo que su progresión laboral depende de lo político, en muchos casos se han acostumbrado a no cuestionar decisiones y a abandonar un pensamiento crítico. Da la sensación por lo que hemos oído y lo que hemos escuchado en esta Comisión. ¿Cree usted que es necesaria una despolitización de ADIF y de Renfe? Pido su opinión personal.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Primero de todo, el tema de la dependencia. La Administración pública española tiene unos cuerpos de funcionarios estupendos. Yo he sido funcionaria, he sido jefe de servicio y he pasado por los escalones de la Administración. A mí nadie jamás me dio instrucciones cuando era funcionaria, y jamás yo he dado instrucciones o he politizado mis actuaciones, por una cosa muy sencilla, porque hay un principio en la vida que es el principio de la inteligencia, y la gente es suficientemente inteligente en cualquier organización. En esta casa se politizan las cosas, pero esta es la casa de la política, como usted bien sabe. Por aquí han pasado muchos señores y estaba pensando en el señor Ochoa, que pasó por aquí. Al señor Ochoa, estando yo de ministra, me lo encuentro a los dos meses en una reunión y le digo: director. Y me dice: ya no lo soy. ¿Y eso? Me han cesado. Yo no lo sabía. ¿Por qué? Porque a mí no me correspondía nombrar o cesar al director de Seguridad de ADIF, porque yo tenía otra responsabilidad. Mi percepción es que en este país, en la Administración General del Estado, en la que yo he trabajado mucho, y he sido, como saben, directora y subsecretaría, a mí nunca nadie me dio instrucciones políticas y yo nunca he dado a nadie de mi equipo instrucciones políticas, nunca jamás. Por tanto, mi percepción es que la Administración pública no está politizada. Otra cosa es que haya personas aisladas; no lo sé, pero mi percepción es que no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 44

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Para terminar y volviendo a lo que he dicho al principio de mi respeto y consideración a su persona y lo bien que está respondiendo a las preguntas que le estoy haciendo, ¿qué cambiaría de todo lo que ha pasado? No me vale solamente que me diga un caso así. ¿Usted qué cambiaría? Primero, que no surja este problema, que no haya ningún accidente más, que, por desgracia, en el tiempo que lleva trabajando esta Comisión hemos tenido dos. ¿Qué cambiaría usted?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Me han tocado unas cuantas tragedias en mi vida pública. Viví la tragedia del 11-M siendo ministra de Sanidad y me tuve que poner al frente. Lo duro fue para las víctimas, pero desde luego fueron unos días terribles. Me han tocado otras crisis, la crisis de vacas locas, que usted recordará, y crisis de todo tipo. Es decir, que he hecho bastante callo. No he perdido sensibilidad, pero sí he hecho callo. ¿Qué cambiaría? En este tema del sector ferroviario creo, primero, que siempre hay que contar con las mejores personas. Es un área tecnológicamente tan cambiante que hay que estar permanentemente adaptándose. Aquí, en el Parlamento, vamos a crear la oficina de ciencia y tecnología. Pues dentro de la oficina de ciencia y tecnología, lo primero que habrá que hacer será pedir un buen informe actualizado. Ya se hizo en la comisión científico-técnica, que hizo un trabajo extraordinario en la subcomisión, pero hay que actualizar permanentemente los conocimientos e incorporar las mejoras técnicas para ayudar al factor humano.

Se ha hablado mucho de la Comisión de investigación de accidentes. Pilar Vera, que es una persona con la que he tenido mucha relación, que perdió a una persona de su familia en el accidente de Spanair, me ha hablado mucho siempre, y yo en la OACI —también en Canadá— tuve ocasión de tener reuniones con los representantes de víctimas y con la gente que llevaba seguridad aérea. Por ejemplo, Estados Unidos tiene una agencia, como saben, donde se llevan todos los accidentes de todas las áreas del transporte, cuya propuesta de nombramiento la hace el presidente de Estados Unidos y la ratifica el Senado. Es un modelo distinto. En Europa los modelos son más parecidos al nuestro. Me ha llamado la atención el tema de la independencia, la modificación y todo lo demás, que trae causa de 2004. Yo creo que ese es un tema que se tiene que trabajar en esta Cámara. Si se valora que es bueno que la dependencia no sea gubernamental, a mí no me parece mal. Es verdad que este modelo es más de otros modelos presidencialistas, donde los parlamentos tienen funciones distintas a las que tenemos nosotros, que tenemos un sistema parlamentario, pero son cosas que se pueden valorar.

En cuanto a formación, yo propuse ese día 9 el tema de la formación de los profesionales. Yo haría una rama de formación profesional, tanto para la parte específica de mantenimiento como para la parte de los profesionales de trenes. Yo haría una formación profesional de tercer grado específica. Pero es una humilde opinión, a lo mejor me escuchan y dicen: menuda barbaridad está diciendo esta señora. Claro que hay muchas propuestas que hacer. Yo no me inclino por ninguna. Y luego en todos los sistemas de seguridad, en los sistemas de evaluación de riesgo, todos los cambios que haya que ir haciendo.

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

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias, señor Garaulet, por su amabilidad.

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

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

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

Buenas tardes, señora Pastor. Cuando usted entra como ministra de Fomento se pone en servicio la línea y mientras usted ocupaba esa responsabilidad se lleva a cabo la desconexión del sistema de seguridad ERTMS. Sabemos que esa decisión de desconectar partió del área de negocios y que se ejecutó por parte de ADIF sin ningún tipo de evaluación de los riesgos que suponía. Los técnicos, en línea con lo expresado también por el juez, han señalado que de esta forma se eliminó la última barrera de seguridad. ¿Está usted de acuerdo con que esta decisión rebajó las condiciones de seguridad de la línea?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias, señora Fernández.

Primero, he de decirle que esta es una decisión —usted lo ha dicho— técnica, que no le corresponde al ministro ni competencial ni funcionalmente. Por tanto, esa desconexión es de los técnicos. Yo he

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 45

escuchado aquí opiniones de todo tipo, unas poniendo en valor unas cosas y otras no. Luego, ustedes tendrán la labor de ver cómo ponderan todo lo que han escuchado, pero he escuchado opiniones en un sentido y en otro, y he escuchado explicaciones de todo tipo. Yo no puedo, señora Fernández, entrar a valorar el resultado de hipótesis. Solamente quiero decirle que yo no tomé esa decisión, que no me corresponde como ministra ni competencial ni funcionalmente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo en ningún momento he querido decir que usted haya tomado la decisión, pero como máxima responsable del Ministerio de Fomento, entiendo que usted se habrá hecho la pregunta, sabiendo que esto no es una cuestión que digamos nosotros sino que está en el auto del juez y en los informes de la Unión Europea. Es decir, que ese hecho fue crucial en la rebaja de las condiciones de seguridad. Yo entiendo que usted, siendo la máxima responsable del Ministerio de Fomento en ese momento, se habrá preguntado qué pasó mientras estaba a cargo del ministerio. La cuestión es bastante sencilla, es decir, cuando estaba el sistema ERTMS conectado, por lo menos mandaba un aviso al maquinista, que tenía que pulsar un botón y si no lo reconocía, se frenaba el tren. El maquinista tenía, por lo menos, ese aviso para ubicarse. Cuando se desconecta el sistema de seguridad, lo único que queda como medida de seguridad es que el maquinista vea el chalé con piscina, que era el momento en que tenía que tirar del freno. Creo que es bastante evidente, no hace falta tampoco gran formación técnica para darse cuenta de que eso significaba un empeoramiento de las condiciones de seguridad. Yo le pregunto: ¿No cree que esa decisión empeoró las condiciones de seguridad de la vía?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Yo lo que le puedo decir es que he escuchado con mucha atención su pregunta, la que me hace, que es la misma que me hizo antes pero un poco modificada, pero al final es la misma. Lo que usted quiere es que yo opine sobre un tema sobre el que ni puedo ni debo. Le hablaba antes de personas muy expertas que han pasado por aquí y ustedes, todos los grupos, les han hecho preguntas distintas. Les han preguntado: ¿Y si estuviera esto, se produciría el accidente? ¿Y si estuviera lo otro, se produciría el accidente? ¿Y si estuviera embarcado el ERTMS, se produciría? ¿Y si hubiera llegado el ERTMS hasta Santiago de Compostela, ocurriría? ¿Y si hubiera un intercambiador de ancho, ocurriría? ¿Y si no se hubiera puesto la vía en un ancho, ocurriría? Y no le digo más; todas las derivadas que usted quiera. He leído un montón, pero tengo dos opiniones. Una, del señor Carr, del director de seguridad, que a una pregunta —no sé de quién de ustedes—, dijo: Uno nunca sabe qué es lo que hubiera pasado si hubiera estado en funcionamiento el ERTMS. Eso lo dijo el señor Carr en esta sede. El señor Ochoa de Olza, exdirector de operaciones —que yo no me enteré que lo habían cesado, para que se haga idea—, un magnífico profesional, un excelente profesional —si hubiera dependido de mí no se le hubiera cesado nunca—, afirmó: «Esa sería una hipótesis que no coincide con la que nos ocupa».

¿Qué le quiero decir con esto? Yo lo que pude aportar al sistema ferroviario fue poner en marcha una serie de medidas de mejora, pero yo, como le digo, ni puedo ni debo valorar qué cosas intervienen o no, de ningún tipo. Recuerde que a la primera pregunta que se me hizo —creo que por el señor Martínez Oblanca— yo jamás... Hay gente que habla más, yo soy de hablar menos; hombre, cuando me preguntan hablo, pero soy de hablar menos. Nunca hice un comentario con respecto a las causas. Escucho a gente que inmediatamente tiene respuesta para todo. Y yo le puedo asegurar que cuando tenemos las víctimas que tenemos, que ya no pueden estar aquí ni para interpelar y tenemos a las personas que no se van a recuperar nunca, que venga aquí un ministro —uno que lo ha sido— y se ponga a valorar el ERTMS, si hubiera ERTMS, si no hubiera habido ERTMS, por qué no llegaba hasta Santiago tal línea, por qué se dejó antes, por qué el cartelón, por qué la E'7 y la E'8... ¿Cómo voy a decir yo dónde se coloca el cartelón? ¿O cómo voy a decir yo cómo afecta eso en el resultado que usted me está diciendo?

Usted me lo puede preguntar, pero yo, por sensatez, le tengo que decir que ni puedo ni debo. No sé si antes de escuchar a estas personas —le puedo poner más ejemplos—, pero una vez que he escuchado yo al señor Carr o al señor Ochoa decir esto, ¿me imagina a mí contestando a eso y posicionándome? Porque, ¿cómo me posicionaría? ¿Cómo una persona que le encanta decir una cosa...? ¿Para qué? ¿Para quedar bien con alguien? Yo tengo que quedar bien con mi conciencia y hoy quedo bien con mi conciencia aquí diciéndole que ni puedo ni debo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 46

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero entiendo que usted se habrá preguntado, como máxima responsable, cuáles son las causas del accidente. Ahí hay unas imputaciones, un auto donde está imputado el señor Cortabitarte, por tomar la decisión precisamente de desconectar. Usted era la persona que estaba por encima del señor Cortabitarte. Usted, ¿qué le diría al señor Cortabitarte?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Como le acabo de decir antes, ni del señor Cortabitarte ni de ninguna de las personas que han pasado por aquí yo le voy a hacer ningún tipo de comentarios y, por supuesto, hay que leer entero lo que dice el auto del juez, ese auto y todos, del señor Cortabitarte y de todo lo que diga el señor juez. Y, desde luego, el respeto absoluto para los autos del juez. Por mucho que usted me lo pregunte de una manera o de otra, usted no me está preguntando a mí, me está preguntando mi opinión, y mi opinión a este respecto ni puedo ni debo darla. Pero, ¿sabe por qué? Porque cometería una gravísima irresponsabilidad. Hay gente que sí que es capaz de, con algunos argumentos, señalar. Yo, señorita, no soy capaz de señalar a nadie, nunca me habrá escuchado a mí señalar a nadie. Pero, ¿cómo yo voy a señalar a nadie? Para eso tenemos a los jueces. Pero, ¿como voy yo a señalar? ¿Usted cree que yo puedo señalar a nadie?

Le voy a contar una cosa que seguro que no lo sabe, o sí; bueno, sí lo sabe, que usted es muy estudiosa y se lo ha estudiado. Cuando yo era ministra se imputó a todos los miembros del consejo de administración de ADIF y con todas las personas imputadas se hizo una reunión, porque la gente estaba muy preocupada. Allí había una subdirectora, una persona de sesenta años —puede usted comprobar quién era— y cuando entré en la sala se echó a llorar. Yo le dije: tranquila, usted está imputada pero tiene la capacidad de ir con defensa. Y me dice: no, si no lloro por mí, lloro por mi madre porque ha escuchado mi nombre en la radio. Esa persona hoy ya no está imputada; los desimputaron a todos. Allí había representantes de los sindicatos —lo recuerdo bien, porque los conocía—, de Comisiones y de UGT. Imagínese si en ese momento, además del dolor que ellos tenían porque habían sido imputados, yo tomo alguna decisión. No me lo perdonaría, porque yo no soy capaz de señalar con el dedo a la gente; no soy capaz, ni lo voy a hacer en esta Comisión. Vengo a decir la verdad, pero usted no me puede obligar a que yo señale, y no lo voy a hacer. **(Aplausos)**.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entiendo, por tanto, que usted tampoco va a entrar a valorar positivamente el informe de la CIAF. ¿O considera que el informe de la CIAF sí que está bien hecho?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Nunca jamás me escuchara entrar ni en el contenido de la CIAF ni en el de la ERA. Respeto absoluto al informe de la ERA y respeto también al informe de la CIAF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, señora Pastor, ¿cuáles cree que fueron las causas que llevaron a este accidente?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Cómo le acabo de decir, usted me hace la misma pregunta, me la vuelve a hacer, y yo le digo que yo no voy a entrar a valorar porque ni puedo ni debo, porque usted me está pidiendo tanto como que señale, y yo no voy a señalar a nadie.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo lamento mucho, porque creo que desde su responsabilidad por lo menos cabría, con todas las pruebas que hay encima de la mesa. No digo que su opinión fuese a ser la decisiva, pero, cuando menos, que usted se haya hecho una opinión formada por el hecho de haber ocupado la responsabilidad que ocupó. No digo que su opinión fuera a tener la misma entidad que la judicial, pero creo que sería positivo que usted hiciese por lo menos esa autocrítica interna.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Solamente voy a comentarle, señora Fernández, que yo lo que hice —y se lo he dicho antes—, y era mi responsabilidad, después de ocurrir un accidente tan terrible, fue poner en solfa y analizar —como hice— todo el sistema ferroviario en su conjunto, poner en marcha veintidós medidas y poner en marcha mejoras, que no se habían hecho en años, del sistema ferroviario, y dejar que quienes tienen que investigar trabajen con absoluta independencia y no interferir. Y lo que usted me está pidiendo hoy aquí no lo voy a hacer, señora Fernández, no lo voy a hacer, por convicción. Es el señor juez el que tendrá que dirimir responsabilidades. Ni esta Comisión tampoco lo puede hacer; para dirimir responsabilidades está el señor juez. ¡Cómo voy a entrar yo en señalar a nadie!

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 47

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Después del accidente, usted y el señor Catalá se personaron inmediatamente en Angrois. En un pasaje del libro publicado por *La voz de Galicia* se relata que ustedes dos llevaron con bastante urgencia el audio del maquinista al juez a las vías y que el juez, que en ese momento estaba levantando los cadáveres, les pidió que por favor lo remitieran después, que no era el momento. Le pregunto, ¿por qué tenían ustedes tanta urgencia en ese momento por entregar ese audio del maquinista?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Señora Fernández, aquí sí le voy a decir que yo en mi vida entregué al juez tal tema porque, primero, ahí estábamos en un comité de crisis y, segundo, yo nunca tuve ni cinta ni video ni nada. Estábamos como para cinta y video. Se dijo en mí presencia —y en presencia de todo el dispositivo de emergencia, lo puede contrastar—: creo que hay una grabación del maquinista. Y yo dije: si hay una grabación del maquinista o cualquier otra cosa póngase en conocimiento del juez, que se le entregue al juez. A mí jamás nadie me entregó nada ni se me hizo un comentario, jamás. Desde luego, si alguien me entrega ese tema, lo pongo en conocimiento del juez inmediatamente. Ya se puede usted imaginar el momento en el que estábamos, en el que estaba yo... Mire, a esa pregunta no tengo más que decir. Como se puede usted imaginar, cuando hay la tragedia que hay, decir que un ministro puede... No tengo palabras.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Inmediatamente después del accidente, toda la cúpula de su partido y desde su ministerio construyeron el relato de que no era un accidente de la alta velocidad. Blanco explicó hace un momento que había una parte que era alta velocidad y otra que no. Evidentemente, el tramo en el que ocurrió el accidente era alta velocidad. ¿Por qué esa insistencia en decir que no era alta velocidad? ¿Mentía Blanco, mentían ustedes? ¿Quién mentía aquí?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): ¿A mí me escuchó alguna vez hablar de alta velocidad o no alta velocidad?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, por eso le he dicho la cúpula de su partido y del ministerio. Por eso le pregunto su opinión.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Ahí sí que he escuchado no le digo uno, sino decenas de comentarios respecto a si es alta velocidad o no. He escuchado de todo. Tengan en cuenta las opiniones de todos; he escuchado a unos que dicen que es alta velocidad, a otros que dicen que no es alta velocidad, a unos que dicen que la operación es de alta velocidad, a otros que dicen que la operación no es alta velocidad, a unos que dicen que cómo puede ser de alta velocidad si viene de tal punto a tal punto y que incluso hay tramos que no están electrificados, a otros que dicen que ese tramo en el que hay una prestación de alta velocidad es alta velocidad. He escuchado de todo y lo que le puedo decir es que nunca habrá visto que me haya pronunciado al respecto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted cree que era alta velocidad o no?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Yo escuché al señor Carr y lo que dijo al respecto me pareció francamente interesante. Les trasladó a todos ustedes —no lo digo exactamente, pero está en el *Diario de Sesiones*— algo así: Les oigo hablar de alta velocidad o no alta velocidad y no sé por qué ustedes —algo así vino a decir— le dan tanta importancia a esto. Sobre todo, entiendo yo —eso ya no lo dijo el señor Carr—, cuando ya se han pronunciado todos los que se tienen que pronunciar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le damos importancia porque sabemos que en ese momento había en juego unos contratos en Brasil que dependían de que las empresas no contasen con accidentes en sus expedientes. Yo entiendo que hubiese una intencionalidad hasta de defender a las empresas españolas en sus negocios internacionales, pero no me parece justo que se haga a costa de acusar a las víctimas de, incluso, ir contra la marca España e incrementar el dolor de las víctimas con una mentira. Eso es lo que no me parece ético. Por eso creo que la pregunta es bastante pertinente. Creo que usted, además de decirme que qué más da eso —lo que dijo el señor Carr: por qué se preocupan ustedes tanto—, debería tener una opinión formada de si era o no era alta velocidad porque las personas dependientes de usted estaban diciendo en todos los medios de comunicación día sí, día no, que no era un accidente de la alta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 48

velocidad, mientras que las vallas publicitarias, el BOE, toda la documentación oficial, decían que era alta velocidad. Yo, si estuviese en su lugar, como ministra de Fomento, me preocuparía: veo la documentación oficial que dice que es alta velocidad y todo mi ministerio está en la prensa diciendo que no es alta velocidad... Creo que usted tendría una opinión formada.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Como me lo ha preguntado dos veces, le voy a hacer un relato de todo lo que he escuchado. Ha habido muchos expertos. Empiezo, a muy pocos días del accidente recuerdo que el Colegio de Ingenieros de Caminos emitió un comunicado sobre esta cuestión —le voy a dar opiniones de todo— en el que no consideraba que este fuera de alta velocidad. En los mismos términos se explicó el señor Barrón, exdirector de Alta Velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles —que debe ser o es una autoridad en la materia—, y el experto en material rodante de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, Eduardo del Río, reconoció que no existe consenso sobre el asunto. Luego vino el señor Juárez Colera, director de Planificación Funcional de ADIF, que dijo: Desde el punto de vista de las infraestructuras, naturalmente que la línea es de alta velocidad y, desde el punto de vista de la operación, no lo era. Después vino el señor Pere Macias y dijo: Si entienden que se trata de un accidente de alta velocidad, es una línea de alta velocidad, aunque no vayáis a lo que uno puede comprender que es alta velocidad. Luego vino Christopher Carr, director de Seguridad de la Agencia Ferroviaria, y dijo: Para una decisión definitiva —y entrecorriendo— «tendrán que dirigirse al Tribunal Europeo». Dijo: Si un tren está diseñado para tener una velocidad en torno a esas dos posibilidades, para nosotros, desde luego, caerá bajo esa especificación técnica.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Señora Pastor, solo una pregunta. Usted, en el momento en que el ministerio estaba saliendo a la prensa diciendo que no era alta velocidad, más allá de las declaraciones que se han hecho *a posteriori*, ¿no se lo preguntó?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Sinceramente, señora Fernández, no le deseo nunca que le toque gestionar un accidente como ese, como me tocó a mí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Eso está claro.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Que no vuelva a ocurrir, se lo digo sinceramente. Esos días no vi la televisión ni escuché la radio y, por lo tanto, de todo eso he escuchado después comentarios al respecto, pero nunca...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: O sea, usted no sabía que por parte del ministerio se estaba lanzando el mensaje de que no era alta velocidad.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Pero, señora Fernández, que yo estaba al frente de una crisis, que nosotros teníamos cuatrocientas y pico personas de Renfe y ADIF allí, que yo estaba en Santiago de Compostela, que yo no fui a la cama. Pero usted, ¿de qué me está hablando? ¿Pero cómo yo...? Pero usted, ¿de qué me habla? ¿Usted cree que yo estoy preocupada por las declaraciones de los medios de comunicación? ¡Por favor! Lo que le puedo decir es lo que yo dije todos esos días, y usted tiene la hemeroteca, y de lo que yo estaba preocupada. Estaba preocupada de cuántos heridos había, estaba preocupada de cuántos se daban de alta, estaba preocupada de ir a algún entierro. De eso estaba preocupada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo sé que usted, incluso en las declaraciones, siempre ha sido muy cuidadosa con las víctimas. Sin embargo, sí que encontramos algunas diferencias entre lo que ha dicho y lo que luego ha sido la práctica. Le voy a poner un ejemplo. Usted dijo: Desde el primer momento estamos prestando toda nuestra colaboración a las dos investigaciones: por un lado, a la investigación la judicial y, por otro lado, a la CIAF. Incluso usted prometió personalmente a las víctimas que Fomento, ADIF y Renfe iban a colaborar con la justicia; sin embargo, los titulares de prensa *a posteriori* son: el juez critica los silencios de ADIF y Renfe sobre la insuficiente señalización, el juez de Angrois apercibe a Renfe por no entregarle documentos, el juez da dos días a ADIF para que entregue documentos... Esto durante años. Tres años después ADIF admitió que omitió por error durante tres años información. Otro titular: Ex altos cargos de ADIF se niegan a declarar por Angrois. Usted era la máxima responsable en el ministerio de Fomento. Usted había dado su palabra comprometiéndose a que el ministerio de Fomento, ADIF y Renfe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 49

colaborarían con la justicia. Al ver todo esto, que había gente que se negaba incluso a declarar, que no quería colaborar con la justicia, ¿qué hizo usted? ¿Habló con alguien, intercedió, se planteó incluso la dimisión de alguien? ¿Qué hizo usted para comprometerse y hacer un ejercicio de coherencia con la palabra que había dado previamente de que iba a haber colaboración con la justicia?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): En la respuesta al compañero Garaulet expliqué con toda claridad que mis instrucciones fueron siempre que se aportara toda la documentación y con la máxima agilidad. A eso es a lo que me comprometí. Pero es que, además, cualquier ciudadano, ya no solo los responsables en ADIF, etcétera, ante la petición de información de un juez, tiene obligación de colaborar con la justicia. La tienen los señores de ADIF y la tengo yo.

Ha añadido usted algo que le quiero aclarar también. Yo no le puedo decir a un señor que está imputado lo que tiene que decir cuando va al juzgado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Bueno, pero es que usted acaba de decir, señora Fernández, que hubo alguna persona de ADIF que fue y no declaró. ¿Usted se imagina a la ministra de Fomento llamando a funcionarios públicos para decirles que declaren o que no declaren ante el juez? ¿Usted se lo puede imaginar?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No se entregaba la información.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): No, usted añadió, y está el *Diario de Sesiones*...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero es que había todo un cúmulo de acciones de bloqueo de...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Fernández. En primer lugar, no entablen diálogo y, segundo, ha triplicado su tiempo y por tanto le pido que concentre en un minuto las preguntas que le puedan quedar.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Solamente quiero decirle que no tuve jamás en mi mesa un oficio de ningún juez; nunca. Y pedí a todo el mundo que colaborara y que mandara de forma inmediata toda la documentación. ¿Sabe por qué? Porque si las personas no tienen nada que ocultar, qué hacen no entregando papeles. Digo yo. Usted parte de que parece que alguien no quería mandar algo, pero es que yo no lo sé. Usted sí lo sabe, por tanto, si usted lo sabe, diga qué papeles y qué personas. Si yo lo supiera, lo diría. Pero, ya le digo, no recibí nunca ningún oficio de ningún juez.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Hombre, pero estaba todo en la prensa y usted era la ministra.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Usted habla de los titulares de prensa, pero yo estoy en una Comisión de investigación y no le voy a hacer comentarios de titulares de prensa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La última cosa que le quiero transmitir en nombre de las víctimas es que ellos se sienten un poco dolidos, sobre todo por su actitud, porque usted siempre ha sido amable en las palabras de cara a la opinión pública, pero muchas veces eso no se ha visto correspondido en actos concretos: no se ha reabierto la investigación de la CIAF...

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): No podemos, señora Fernández. Mientras he sido ministra de Fomento no he tenido competencias porque tenía un informe de la Abogacía del Estado. No tengo competencias; puedo tener opinión, pero no tengo competencias. No podía hacerlo porque iba en contra del ordenamiento jurídico.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La independencia de la CIAF es un poco discutible, pero acabo la frase...

El señor **PRESIDENTE**: No, no.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Perdón, pero yo quiero que tenga usted muy claro que nosotros nos movemos, incluido un ministro, con el ordenamiento jurídico en la mano y yo le he dicho, fíjese, que respeto, cómo no los voy a respetar, el informe de la ERA y el informe de la CIAF. Y le voy a decir más, porque creo que debo decírselo; le voy a decir lo que he pensado y lo que pienso en este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 50

momento. Lo que pienso en este momento es que si hubiera algún elemento que los que tengan que tomar esa responsabilidad tengan que investigar más, que lo hagan; es decir, que quien tenga que investigar, si tiene elementos nuevos, que lo haga, pero yo como ministra no podía. Le he señalado antes que la CIAF, por sí y ante sí, dijo en 2016 que no reabría —con un presidente—; por sí y ante sí en 2017, que no reabría, y por sí y ante sí en 2018, que no reabría. Y con una carta de la Unión Europea, etcétera. Que no reabría. Pero lo que yo le quiero transmitir de verdad es que si quien está investigando ve algún elemento nuevo a investigar, que siga haciéndolo. A mí me parecería bien. Que sigan investigando, pero que investigue quien tiene que investigar. Pero no me lo pida a mí porque no está en mi mano, como no lo estaba cuando yo era ministra. ¿Usted se puede imaginar que yo pueda hacer algo para que no investiguen? ¡Por todos los santos! Que investiguen todo lo que sea necesario y que se sepa toda la verdad. Por supuesto. Y si algo no se hizo bien, disculpas. Porque, como le he dicho antes al señor Garaulet, cuando en una organización con tantas personas algo no se hace bien, se piden disculpas; disculpas porque las víctimas se lo merecen. Pero no me pida usted a mí que tome decisiones que no puedo tomar porque me lo impide el ordenamiento jurídico, como se ha visto, no solo entonces sino a lo largo de los años. La última vez que han tomado la decisión fue en 2018, y han cambiado los ministros y ahí seguimos. Si esas personas que investigan tienen nuevos elementos, que continúen la investigación. Eso es lo que yo digo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Quiero transmitir el mensaje de las víctimas...

El señor **PRESIDENTE**: No, por favor, no, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El mensaje de las víctimas, que me cortó antes...

El señor **PRESIDENTE**: No, no, de verdad, es que usted estira el tiempo como un chicle, más allá de...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero es que no me dejó hacer la pregunta, solo un comentario...

El señor **PRESIDENTE**: No está en el uso de la palabra, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se lo tendré que decir después en privado.
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por descontado, es libertad suya. Muchas gracias, señora Fernández.
Tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, doña Pilar Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy buenas tardes.

Bienvenida, señora Pastor, a esta Comisión. Muchísimas gracias por su comparecencia. Como bien ha manifestado usted en su intervención, estamos hablando de quizás el ministerio con mayor complejidad administrativa en el ámbito del Gobierno del Estado. La existencia de instancias administrativas, órganos de decisión, toma de decisiones, procedimiento administrativo, etcétera, lo hace evidentemente muy complejo. Estamos hablando, además, de dos organismos, ADIF y Renfe, que de alguna manera tienen su ámbito competencial y toman las decisiones correspondientes siempre o casi siempre, yo diría que siempre, fundamentadas en procedimientos administrativos y criterios técnicos. Por eso precisamente nuestro sistema ferroviario tiene el prestigio que tiene.

Dicho esto, e independientemente de que hay un fundamento técnico permanente en la toma de decisiones, sí me gustaría hacerle alguna pregunta a la que evidentemente usted, desde el ámbito que le correspondía, seguramente me contestara eso de pues no tuve conocimiento ni tenía por qué saberlo. Pero, en todo caso, permítame usted que haga alguna referencia. Los trenes híbridos de la serie 730 se pusieron en servicio el 17 junio 2012. En los días posteriores a la puesta en servicio tuvimos conocimiento de numerosas incidencias y retrasos en los servicios que estos trenes prestaban. A los seis días de la puesta en servicio, el 23 junio 2012, Renfe solicitó, y ADIF autorizó, la desconexión del sistema ERTMS embarcado en el tren. Por la documentación de que disponemos, el fabricante del sistema ERTMS embarcado, Bombardier, entregó la nueva versión del *software* a Renfe Operadora en noviembre de 2012 y posteriormente se realizaron las pruebas pertinentes con un resultado positivo hasta abril de 2013. El accidente se produce, por tanto, el 24 de julio de ese mismo año, pero el sistema no se conectó en ese periodo de tiempo. En relación con estos aspectos, lo de los trenes híbridos, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 51

desconexión del sistema, ¿usted en algún momento tuvo conocimiento de esta toma de decisiones o su conocimiento fue *a posteriori*, una vez que se analizó la situación precedente al accidente?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Después del accidente. No lo sabía. La red ferroviaria española tiene más de 15 000 kilómetros y más de 2 millones de circulaciones de trenes al año y ni competencial ni funcionalmente le corresponde al ministro que nadie le diga el sistema que llevan, si es ASFA o ERTMS. Es decir, ni competencial ni funcionalmente. Esto es una decisión siempre técnica.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Como ya se ha manifestado en intervenciones anteriores, y usted misma también lo ha comentado, se ha puesto reiteradamente en cuestión la independencia del informe que elaboro la CIAF en relación con este accidente. En algún momento han surgido determinadas dudas no solamente cuando usted estaba al frente del ministerio, sino cuando estuvo también quien la precedió, y yo le pregunto si hubo algún tipo de actuación por política —por calificarla de esta manera— en relación con alguna interferencia en esta independencia de la elaboración del informe de la CIAF. ¿Tuvo usted alguna relación con el presidente de la CIAF durante la elaboración del informe? ¿Le dio algún tipo de instrucción?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Me da la oportunidad de que le diga que independencia de mí totalmente. Como ministra de Fomento, totalmente, y no porque lo diga yo, porque puedo venir aquí y decir que es independiente, sino porque le voy a dar ocho datos. Primer dato, esta Comisión de investigación se crea por el Real Decreto 810/2007 en el año 2007. Segundo, todos los miembros de la CIAF fueron nombrados por Gobiernos anteriores. Tercero, no conocía a ninguno de sus miembros; la primera vez que vi al secretario y al presidente de la CIAF fue el día del accidente al secretario y el día 25 al presidente de la CIAF. Cuarto, nunca jamás di ni una sola indicación, comentario o instrucción a su presidente o a su secretario o a ninguno de los miembros de dicha comisión. Quinto, nunca interferí en ninguna investigación de este órgano. Sexto, todos los miembros de la CIAF nombrados por el anterior Gobierno permanecieron en su puesto durante el tiempo que fui ministra; no hubo ningún cambio, salvo la renovación de uno de los cargos. Séptimo, se preguntó a los servicios jurídicos si era posible que el ministerio reclamase una nueva investigación y la Abogacía del Estado fue contundente al afirmar que Fomento no puede dar instrucciones a la CIAF, y se lo voy a leer literalmente. Dice la Abogacía del Estado: El procedimiento de investigación de los accidentes ferroviarios por la CIAF está orientado a garantizar la plena independencia funcional que caracteriza a este tipo de comisiones de investigación. Es la CIAF la que tiene la potestad de calificar el accidente, constituir el equipo investigador y aprobar o no, según su propio criterio, el informe final. Ninguna norma de procedimiento permite al Ministerio de Fomento interferir en esas fases del procedimiento para dictar instrucciones a la CIAF sobre el modo en que debe investigar el accidente ni aun menos para ordenarle que deje sin efecto su informe final y elabore uno nuevo. Esto lo dijo la Abogacía del Estado. Y, por último, ni mientras he sido ministra ni cuando he dejado de ser ministra he influido ni he dado instrucciones de nada nunca, porque, como usted —usted es funcionaria como yo—, soy servidora pública y todos los servidores públicos —todos los ciudadanos también, pero los servidores públicos más— tenemos siempre por delante el cumplimiento de la ley. Nunca jamás me he saltado la ley y tampoco aquí.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Estos días conocimos que la Comisión ha decidido enviar una carta de emplazamiento a España —seguramente usted ha tenido conocimiento del hecho, aunque no sé si del contenido— por considerar que existen deficiencias en relación con la Directiva 2004/49, concretamente en la forma en que el organismo nacional de investigación analiza e investiga los accidentes e incidentes, así como en las técnicas de supervisión por parte de la autoridad nacional responsable de la seguridad, según se recoge en la información pública de la propia Comisión. Quería preguntarle, a raíz de estas noticias que hemos tenido estos días, si la Comisión en algún momento le había trasladado alguna discrepancia, deficiencia o diferencia en relación con esta directiva durante su mandato al frente del Ministerio de Fomento, más allá de la abierta en 2013 y cerrada después en 2016 sobre la CIAF.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Le cuento. He visto en los medios de comunicación un procedimiento, que es un procedimiento ordinario entre la Comisión y un Estado miembro, como muchos de los que hay. Se ha hablado a veces aquí del Pilot y podemos tener a lo largo del año noventa Pilot. Este es un procedimiento ordinario entre la Comisión y un Estado miembro. Por lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 52

que se expone en los medios de comunicación, no se pone en cuestión la seguridad ferroviaria, sino determinados procedimientos; es lo que yo he escuchado. En ese sentido, he leído que la Comisión Europea, como continuación de una auditoría que había realizado, quiere profundizar en algunos aspectos de la normativa, cosa que me parece bien, y creo que el Consejo de Ministros ha elevado un informe —es lo que he leído; he visto unas transparencias— sobre seguridad en los transportes y las infraestructuras que concluye que España dispone de un sistema de transporte seguro pero con muchas áreas de mejora. En ese sentido, coincido en que puede mejorarse y creo que esta Cámara tiene un papel muy importante. Hay una gran profusión normativa; no voy a cansar a sus señorías, pero si sacamos lo que ha aprobado la Unión Europea en materia ferroviaria en los últimos siete años no cabe en dos folios, porque va cambiando permanentemente, y es normal que contraste con el país miembro cómo van adaptando el cuarto paquete o cómo se va adaptando la normativa de seguridad. El último contacto que tuve con ellos fue cuando cerraron el Pilot que habían abierto de CIAF —sabe que se habían hecho una serie de reformas y mejoras, como hacen todos los Gobiernos— en mayo de 2016. Como sabe, luego me fui y, por lo que he leído, me parece que está muy bien que se profundice y que se mejore. Este no es un tema fácil. Estamos hablando de sistemas muy complejos con una normativa muy compleja. Estamos hablando de trenes que tienen una tecnología cada vez más complicada. Estamos hablando de vías y de lo más complicado que yo he visto, que es todo el sistema de embarcado y el sistema de lectura vía-tren que, como sabe, requiere fibra óptica; la gente no lo sabe, pero es un tema complejísimo por lo que yo he aprendido de los ingenieros. Por tanto, en un sector altamente tecnificado cada día vamos a tener que cambiar cosas.

Muchas gracias.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Como seguramente también usted conoce, el señor Mazaira, el jefe de maquinistas de Ourense, elevó el 26 de diciembre un correo a un superior advirtiendo sobre la necesidad de introducir en la curva de Angrois alguna señalización que de alguna manera reforzara la que existía en ese momento. Sin embargo, es una advertencia de la que ninguna de las personas responsables en materia de seguridad tuvo conocimiento y tampoco se debatió en el órgano correspondiente donde se tomaban decisiones para suplir o reforzar las cuestiones de seguridad. Sin embargo, sabemos que una vez que ocurrió el accidente, a raíz del análisis de las causas, de la puesta en común, de la toma de decisiones y del propio informe de la CIAF, sí que se complementó en algunos aspectos la señalización en la curva de Angrois. La pregunta que seguramente nos podemos hacer, independientemente del fallo humano y de las responsabilidades, es si se pudo haber adoptado antes —o no— algún tipo de complementación en cuanto a la señalización. Sobre todo nos preocupa que después del trabajo de esta Comisión pueda quedar un poso de duda sobre la seguridad de nuestro sistema ferroviario, cuando prácticamente todas las personas que han pasado por aquí en sus comparecencias —sobre todo quienes tienen responsabilidad en el ministerio y en los distintos organismos dependientes del ministerio—, aquellas personas que aman el ferrocarril, porque se nota que hay una empatía y una defensa a ultranza del mismo, todas han manifestado de una manera contundente que el sistema ferroviario español es un sistema seguro. Este es un mensaje positivo que debemos trasladar a los usuarios y las usuarias de nuestro sistema ferroviario. Pero, por la responsabilidad que tuvo usted en su momento y una vez que ocurrió todo, usted tuvo una información que en aquel momento puntual no tenía porque no tenía que tenerla y porque se sustentaba en decisiones de carácter técnico. La pregunta es si usted cree que quizá se pudo adoptar algún tipo de decisiones o algún tipo de refuerzo. Sé que no va a entrar usted en el detalle, pero ¿usted tiene la percepción de que nuestro sistema ferroviario es un sistema seguro?

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): En primer lugar, yo tuve conocimiento de ello en diciembre de 2013. Me lo comentó el presidente de Renfe y yo le dije que iniciara una investigación y que mandara todo al juez. Respecto a los correos de los que estamos hablando, yo no era ni ministra. El primer correo del señor Mazaira, dirigido a Juan García, de Dimetronic, y a Vilariño, es de 15 de diciembre de 2011. Hay otro correo de 21 de diciembre de 2011 de Nicolás Izquierdo. Hay otro correo del día de mi toma de posesión, el 23 de diciembre. Hay otro correo de 26 de diciembre, cuando todavía ni se habían cambiado los responsables de Renfe. Hay otro correo del 27 de diciembre y otro del 28. Por lo que he leído de las intervenciones aquí, esa comunicación no había llegado a los responsables que tomaban decisiones y no figuraba en el acta nada relativo a la advertencia. Eso no es opinión, es simplemente que todos estos correos se producen en una etapa en la que creo que don Teófilo Serrano estaba al frente y a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 53

este señor, que era el presidente, no le llegan ni llegan a los colaboradores. Eso es lo que se ha dicho en esta sede. En ese tema no tengo nada que decir, no tengo nada que opinar.

Lo que le puedo decir es que he estado en seis ministerios y lo que he visto en el sector ferroviario —también en el aéreo— es que hay unos magníficos profesionales, una gente muy responsable. Por cierto, el dolor de ninguno de nosotros es comparable a las víctimas, pero sinceramente a todos los ferroviarios de este país, a todas las personas que forman parte del sistema ferroviario, todo esto les está haciendo muchísimo daño, porque poner en duda su trabajo —no usted— y su responsabilidad, lo que ha mejorado este país, que nos ponen como ejemplo en muchos lugares, les duele mucho. Por eso digo que no entro a valorar al señor Mazaira ni a ninguno. Lo único que le digo es que esos correos se producen antes de que yo tuviera responsabilidades ni hubiera cambiado a los presidentes de las compañías, porque yo tomo posesión un 23 de diciembre. Por tanto, yo me enteré cuando don Julio Gómez-Pomar me dijo un año después: oye, dicen que hay un correo. Le dije: investigadlo y ponedlo en conocimiento del juez. Esa fue mi única relación. Simplemente le he dicho las fechas para que sepa que yo no era ministra entonces y, seguramente, nadie me lo hubiera comentado siendo ministra. Estoy segura de que al ministro anterior tampoco nadie se lo iba a comentar porque no le había llegado ni a quien le tenía que llegar, por lo que yo he oído. Pero ya le digo que de todo esto, ninguna opinión al respecto.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No hay más preguntas.
Muchas gracias.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias.

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

Para terminar tiene la palabra el portavoz del grupo mayoritario, el Grupo Popular, don Celso Delgado.

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

Señorías, señora Pastor, gracias por la cumplida información que está usted trasladando a esta Comisión con total transparencia, con total libertad, en una Comisión de investigación que pone hoy fin a las comparecencias ordinarias que por consenso acordamos, bajo la Presidencia de nuestro ilustre presidente, con el ánimo de recabar información de personas que tenían algo que decir, de personas con diferentes opiniones, de perfil técnico, de perfil político, de perfil institucional, de perfil empresarial... Hemos recibido toneladas de documentos que están a disposición de todos. Hemos intentado profundizar con su lectura en las mismas y, a partir de hoy, señora Pastor, nos toca trabajar en la elaboración de un dictamen que intentará fijar posición sobre los temas objeto de la Comisión: esclarecer las causas del accidente y otros elementos relacionados con el mismo.

Señorías, todos los que estamos aquí y muchísima gente que nos escucha quedamos conmocionados tras el accidente ferroviario del 24 de julio del año 2013. Quizás esa conmoción se sintió más por los gallegos en la medida que tuvo lugar en nuestra capital, la víspera del gran día del Apóstol Santiago, día de Galicia, nuestra gran fiesta. Ese 24 de julio tres diputados que están en este momento en esta sala —el señor Olano, la señora González y quien les habla— estábamos allí, en la Plaza del Obradoiro, esperando a que comenzaran los fuegos del apóstol pocas horas después, en una plaza abarrotada, y recibimos las trágicas noticias de lo que estaba pasando. No nos lo podíamos creer, la magnitud de los hechos iba creciendo, había una conmoción generalizada de toda la población y, a partir de ahí, tenemos la trágica realidad. Usted, señora Pastor, acaba de relatar cómo son sus primeras reacciones. También nosotros tuvimos las nuestras. Quien les habla era presidente de la Comisión de Fomento y esa noche estuvo en las vías viendo lo que allí había. Es algo que nadie quiere recordar, por supuesto las víctimas y por supuesto sus familiares.

El 9 de agosto, señora Pastor, usted compareció en esta Comisión para suministrar toda la información que en aquel momento tenía. Hay treinta y nueve folios en el *Diario de Sesiones* del Congreso de los Diputados. Usted habló, hablaron los portavoces de los grupos parlamentarios y se suministró toda la información, y no solamente recibimos un mensaje dirigido a las víctimas, que era la auténtica y primera prioridad, sino que recibimos información y sobre todo un mensaje de que se ponía inmediatamente a trabajar para aportar toda clase de soluciones a los problemas que se habían planteado. Ahí nos avanza usted las medidas que quiere implementar y habla de una total disposición a colaborar con las autoridades que tienen que realizar la investigación. Ahí está la investigación administrativa oficial, que compete a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, pero no es la única iniciativa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 54

Yo quiero ponderar el hecho de que usted ordenase por orden ministerial, no por cualquier modo, la creación de una comisión técnico-científica con las mejores cabezas, que en ese momento había en nuestro país, para aportar luz adicionalmente a lo que dijeran otros y, sobre todo, para ver qué podíamos hacer y corregir lo que pudo haberse hecho o lo que se pueda hacer en el futuro; una investigación judicial que desde el primer momento reside en un poder independiente, inamovible, sometido al imperio de la ley, con contradicción y capacidad para actuar con total libertad y contundencia si fuera necesario; y una subcomisión parlamentaria, de la que no se habla, pero que se creó en esta Comisión con un amplio consenso en su creación y que concluyó con un dictamen que fue aprobado por una práctica unanimidad, en la que recibimos casi tantos comparecientes como los que hemos recibido en esta Comisión y de la que se extrajeron también importantes conclusiones.

¿Por qué digo todo esto, señora Pastor? Porque quiero dejar claro que en esta acción y reacción frente a este accidente estuvo la Administración, estuvo el Ejecutivo, estuvo el Legislativo, estuvimos todos los grupos parlamentarios; grupos parlamentarios que hoy no están representados en esta Cámara, como el Bloque Nacionalista Galego, que trabajó con nosotros también en esa subcomisión para hacer un buen trabajo, porque esto no es un tema de partidos. Tampoco se puede demonizar, como se ha pretendido por algunos, a un partido político, cuando esto lo hemos sufrido todos, y todos deseamos y queremos que resplandezca y se sepa la verdad, que desde luego esperamos obtenerla de la independencia del Poder Judicial cuando llegue el momento. Ya nos gustaría que fuera antes, pero cuando llegue el momento.

¿Qué quiero decir con esto en esta intervención? He escuchado que ha tocado usted básicamente todos los puntos, y además he escuchado su criterio de no pronunciarse sobre opiniones de otras personas. Me parece prudente. Eso déjelo para los que estamos aquí en la Comisión, que hemos ponderado, y ahora valoraremos si lo que dijo aquel tiene más criterio unido a documentos que lo que dijo el otro. Ese es nuestro trabajo, pero me gustaría que nos dejaran hacer a los comisionados ese trabajo en libertad y con respeto, que creo que podemos y debemos exigirlo, como nosotros debemos respetar la independencia judicial y las opiniones de todas las personas y la libertad de comunicación.

Simplemente, señora Pastor, quisiera hacer dos precisiones puntuales sobre dos cosas que se han dicho aquí. No es cierto que se desconectara el sistema ERTMS en veinticuatro horas. No es cierto que se desconectara por motivos comerciales ni por prisas. Está bastante acreditado documentalmente que hubo serios problemas de fiabilidad y de seguridad, que durante varios días existieron comunicaciones entre Renfe y Bombardier para que se solventaran y, al no solventarse y después de una evaluación rigurosa, se procedió a la desconexión, de la que obviamente ni usted ni una persona del nivel que usted ocupaba podía enterarse con el volumen de líneas de alta velocidad que en ese momento existían.

Con respecto a esos correos electrónicos a los que se acaba de aludir del señor Mazaira, es un hecho también contrastado y que está muy documentado que todos se producen antes de que usted fuera nombrada ministra de Fomento, antes de que don Julio Gómez-Pomar sea nombrado presidente de Renfe Operadora, y que, desgraciadamente, esos correos, en los que no se pedía la colocación de una baliza, sino una señalización adicional, no fueron ni formulados ni trasladados al lugar adecuado. Son muchos más detalles, pero no quería dejar de tocar simplemente estos.

Señora Pastor, lo único que le quiero decir es que compartimos y le agradecemos la sensibilidad que usted tuvo como persona en relación con este accidente; que valoramos el trabajo que hizo. Usted me dirá: Era mi obligación, no me dé las gracias. Pues sí, creo que debemos dárselas porque nos parece que, honestamente, usted se implicó sobremedida en intentar que las cosas, en aquellos trágicos momentos, no fueran peores y pudiéramos esclarecer un poco los hechos.

Simplemente le digo esto, y si quiere usted añadir alguna cosa que no le hayan preguntado con toda libertad se lo agradezco. **(Aplausos).**

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Muchas gracias.

Con permiso del señor presidente, quiero decirles, señor presidente, señorías, que comencé mi intervención con unas palabras de reconocimiento y de apoyo a las víctimas y a que la investigación pueda esclarecerse y que se sepa toda la verdad de lo que ocurrió. Y voy a terminarlas también con mi recuerdo a todas las familias, a todas las víctimas; también —lo dije en mi primera intervención— en memoria de ellos trabajar todos con rectitud, cada uno en el papel que nos toca en cada momento; por eso estoy aquí también, para apoyar —como les digo— que en un accidente tan trágico como este se vaya hasta el fondo y que se sepa toda la verdad de lo que ocurrió, porque así y todo la vida de esas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 113

11 de febrero de 2019

Pág. 55

personas no la vamos a poder recuperar ninguno de nosotros. Esto es terrible pero, desde luego, sí podemos decir que los diputados que estamos aquí, cada uno en el papel que nos toca, a mí como exministra, como Ana Pastor, y a ustedes como diputados de esta Comisión, lo que se nos pedirá siempre —quedará para la historia en el *Diario de Sesiones*—, es el trabajo que cada uno hemos hecho, presidente, y que hayamos contribuido sin ninguna duda a restablecer, que seguro que no somos capaces, un poquito de tranquilidad en las víctimas y en sus familias.

Muchísimas gracias a todos los portavoces. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, exministra, presidenta, señora Pastor, como usted ha preferido que la llamemos en esta Comisión. Creo que es evidente, en este caso como en los demás, que todas sus aportaciones no caerán en saco roto y que las aprovecharemos el máximo posible. Es en este punto que digo: Y esta es su casa, pero con usted obviamente no me atrevo.

La señora **PASTOR JULIÁN** (exministra de Fomento): Que es la casa de todos.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, que es la casa de todos, efectivamente.

Como saben, las comparencias han terminado. Queda por hacer algo todavía, que es una reunión de Junta y portavoces conjuntamente con la Asociación de Víctimas, y miraremos la fecha en que podamos hacerlo. Ya se lo dije hace unas sesiones, no esperemos al último momento para elaborar conclusiones, vayan trabajándolo. Había media excusa porque aún faltaba alguna comparencia, pero ya no; o sea que no lo dejemos para el último momento, que reconozco que es una gran tentación latina, pero que tendríamos que intentar superar en este caso.

Muchas gracias, señores, por su paciencia; mil excusas si me he equivocado en alguna cosa o en lo que haya podido hacer mal, y a partir de ahora viene el trabajo que ha descrito muy bien el señor Delgado de delimitar dónde está la verdad y lo que podemos aportar para que no se repitan cosas como el accidente de Angrois.

Muchísimas gracias, señores, y buenas tardes.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cincuenta minutos de la noche.