



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 68

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. 4 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 11 de julio de 2018

	<u>Página</u>
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 Salvador Román, para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001296)	2
— De la señora Jiménez Berrocal (directora de la Oficina de Atención a Víctimas de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001297)	9
— Del señor Garzón Amo (maquinista del tren siniestrado), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001298)	21
— Del señor Martín Marugán (interventor del tren siniestrado), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001299)	35

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento del «Diario de Sesiones».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 2

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

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

— DE DON MANUEL SALVADOR ROMÁN, PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001296).

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días a todos. Vamos a reiniciar la sesión que suspendimos ayer. La siguiente comparecencia es de don Manuel Salvador Román, víctima del accidente.

Sin más, tiene la palabra el señor Salvador.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Señorías, buenos días y muchas gracias por recibirme y atender a estas comisiones. Soy Manuel Salvador Román, y lo primero que quiero es manifestar públicamente el infinito dolor que siento por la pérdida de mi querida esposa Consuelo. Sirvan esta comparecencia y estas palabras para hacerle un pequeño homenaje junto a todas aquellas víctimas que, en el fatal accidente en Santiago de Compostela el día 24 de julio de 2013, perdían la vida o quedaban malheridas física o psicológicamente. Para todas ellas, mi recuerdo y mi cariño.

Mi mujer viajaba sola, excepcionalmente, porque siempre viajábamos juntos, ojalá hubiera ido con ella, pero, en esta ocasión, el viaje era solo de cuatro días ya que el motivo era reunirse con sus compañeras de curso para celebrar el aniversario de la terminación de sus carreras, y, por tanto, no parecía lógico acompañarla a un acto cuyo fin era reencontrarse con amigas que, en su día, hicieron una carrera juntas. Una convivencia familiar maravillosa de 37 años, de la que también disfrutaban nuestros dos hijos, Manolo y Miriam, se truncó en aquel 24 de julio.

Lo que duele, e indigna a la vez, es que esto pudo ser evitable. Se cometieron errores en la puesta en funcionamiento de la línea de ferrocarril, no se tomaron las medidas de seguridad necesarias, no se fue riguroso en el trazado, y no se valoraron, como se debía haber hecho, los riesgos que suponía la ya famosa curva *A Grandeira* en el municipio de Angrois. No se atendieron recomendaciones, y, si a esto unimos el terrible despiste del maquinista en la proximidad de la curva, nos da como consecuencia el resultado que todos conocemos y sufrimos. Existen, por tanto, errores de funcionamiento, errores de trazado, errores políticos, errores humanos, y una serie de etcéteras. Tampoco parece tener sentido que se tenga que recurrir a Europa para solicitar una investigación técnica independiente, cuando debiera haber sido el principal objetivo de nuestros gobernantes. Nos debería preocupar, y mucho.

En mi calidad de afectado, quiero demandar la responsabilidad que cada uno tuviera en esta enorme tragedia que hizo que muchas familias quedáramos destrozadas de por vida. En mis múltiples noches de insomnio pienso en esas personas que, pudiendo hacer lo mejor, no lo hicieron. Estoy seguro que no fue un desinterés premeditado, estoy seguro que no quisieron que el accidente tuviera lugar, pero también estoy seguro que tienen que haber sentido, al menos en algún momento, dolor por lo ocurrido. Yo les ruego a todos ellos que tuvieron algo que ver, y que, por negligencia, desinterés o poca rigurosidad en sus cometidos, contribuyeron a que esta tragedia sucediera, que me pidan perdón, a mí y a todos aquellos que estamos sufriendo como consecuencia de algo que nunca tuvo que ocurrir, que jamás debió ocurrir. No permitan que vuelva a suceder.

Pido, además, las responsabilidades políticas a que hubiere lugar para que, de alguna manera, nosotros, los afectados, podamos tener un cierto descanso, que también necesitamos y nos merecemos.

Muchas gracias a todos.

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

Ahora pasaremos al turno de intervención de los grupos. Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias señor presidente, y buenos días a todos. Por supuesto, también al compareciente, con nuestra gratitud por su presencia en esta Comisión, y trasladarle, como hemos hecho con el resto de las personas afectadas por este terrible accidente del Alvia, nuestro respeto y nuestro afecto. Su testimonio, el de las víctimas, el de sus familiares, es muy importante para esta Comisión, porque nos permite tomar conciencia, lejana, porque nadie puede sustituir a quien ha vivido en primera persona una catástrofe como la sufrida en ese tren, pero sí nos permite tomar conciencia de la situación y responsabilidad ante el trabajo que tenemos que hacer en los próximos meses.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 3

Yo, por mi parte, no quiero formularle preguntas específicas. ¿Qué espera usted que hagamos en esta Comisión?, ¿qué resultado espera de esta Comisión?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: El resultado que yo espero, y que quiero, es que se haga una comisión independiente y que afloren aquellos actos que se han hecho de manera imprudente. Yo quiero que de aquí salga la verdad, que se sepa qué paso y por qué pasó. Con eso me quedaría satisfecho.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Se lo pregunté a otras personas representantes de las víctimas, ¿es usted conocedor de que este Parlamento ya trabajó una vez producida la catástrofe del Alvia, con comparencias de la entonces ministra de Fomento y de parte de su equipo, y, posteriormente, en una Subcomisión de Política Ferroviaria?, ¿conoce usted las conclusiones de esos trabajos?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: No, no las conozco.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Conoce el resultado de la Comisión de Investigación de la CIAF, que trabajó también sobre este accidente?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Lo que sé por la prensa, y sé lo que se me transmite por el presidente de la Plataforma, pero no estoy versado en el tema.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Algunos compañeros suyos respondieron de forma similar, lo cual me llama la atención, permítame que se lo diga, porque creo que el Parlamento hizo un buen trabajo en su momento, es decir, me parece que los trabajos realizados por la Subcomisión sobre seguridad y política ferroviaria, que son unos trabajos que datan de la décima legislatura, es decir, estamos hablando del año 2015, y fueron unos resultados avalados por una amplia mayoría de la Cámara, y observo que las víctimas y sus familiares no los conocen. Y, sin embargo, sí se ponen en cuestión los trabajos de la CIAF que, desde mi punto de vista, aunque la Unión Europea los ha tachado de no independientes, sin embargo, a fecha de hoy —y espero que a lo largo de las comparencias de los técnicos podamos despejar estas dudas— creo que es un informe muy detallado, con datos, cifras, estadísticas, estudios, etcétera, de las causas que acompañaron al accidente del Alvia.

En todo caso, creo que su presencia en esta Comisión nos carga de responsabilidad precisamente para dar luz a los pormenores que rodearon este accidente. Me llama la atención, tras el testimonio de varias víctimas que no se haya tenido en cuenta su opinión, me llama muchísimo la atención. Ayer, el padre de una de las víctimas mostraba la ley por la que la Comisión de Investigación de Accidentes está obligada a tomar el testimonio, precisamente, de las víctimas. En todo caso, confiamos en hacer un buen trabajo y que, al cabo de esta Comisión, las víctimas puedan tener un pelo de alivio a su inmenso dolor.

Muchas gracias.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Un apunte, yo me estoy empezando a dar cuenta ahora, después de cinco años, de muchas cosas, porque es como aquel boxeador que cae grogui y no se entera de nada. Había situaciones tan pintorescas como cuando yo iba a un notario y me decía que necesitaba las últimas voluntades y yo no sabía ni qué era eso. He pasado un periodo de tiempo, años, en el que he estado desconectado de todo, de lo que he intentado no desconectarme con todas mis fuerzas es de mis hijos y de mi nieto, pero de lo demás, me he desconectado mucho. Por eso es muy posible que yo no esté muy al tanto de estos temas.

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

No habiendo ningún representante de Euzko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco, pasamos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, el señor Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Salvador, buenos días. Lo mismo que le he dicho a sus compañeros, a sus antecesores, al resto de víctimas: gracias. Gracias por tanta dignidad, por tanta decencia, por tanta valentía durante estos cinco años, ojalá hubiera solamente la mitad de todo eso en sitios como este, nos iría mucho mejor. Usted representa lo mejor, no solamente de este país sino de cualquier país, y le pido que lo haga extensible al resto de sus compañeros.

Señor Salvador, ¿qué les diría a José Blanco, a Rafael Catalá y a Ana Pastor si los tuviera aquí delante? Tiene mi palabra, y el señor Odón Elorza confirmó el otro día que no bloquearía ninguna comparencia, de que se lo intentaré transmitir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 4

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Yo creo que los nombres que usted ha nombrado tendrán alguna noche de insomnio también, y yo creo que habrán pensado mucho en lo que habrían podido hacer mejor y en lo que no se hizo. Creo que eso es lo que yo le pediría, que, si sienten que han actuado mal en algún momento, o que no han actuado con la «profesionalidad» necesaria.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sabiendo lo que sabe después de cinco años, ¿por qué cree que murieron 81 personas aquel día?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Murieron porque ocurrieron una serie de cosas. Un accidente ocurre porque hay una serie de circunstancias que terminan haciendo que eso ocurra. Ya se había dicho en su momento que esa curva era peligrosa, no había señalización lateral, en aquel momento parece ser que el interventor llama por un teléfono corporativo que el maquinista tiene que coger, y todo eso hace que se produzca ese despiste. Si, además, unimos a eso que era un tren híbrido, que después de la máquina tractora había un vagón generador y eso pesaba el doble que un vagón normal, al entrar en la curva se produce la fuerza centrífuga que hace que ese vagón descarrile. De hecho, creo que la máquina no descarrila, el que descarrila es, primero, ese vagón, y posteriormente hace que se produzca todo lo demás.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Los furgones, por eso le llamaron «tren Frankenstein», porque era una especie de conjunción de retales. ¿Por qué cree que PP y PSOE han bloqueado esta Comisión de Investigación los últimos cinco años?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Hay dos representantes políticos importantes como son don José Blanco y doña Ana Pastor, que, en aquel momento, uno es ministro de Fomento, pero en el momento del accidente es Ana Pastor, con lo cual, de alguna manera, los dos están en una situación que tienen que resolver o que tienen que enterarse de la situación, entonces parece que deciden que el tema judicial termine y ya después valoren ellos sus responsabilidades. Pero yo creo que están implicados los, digamos en aquel momento, dos ministros.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Tras estos cinco años, ¿cree usted en la justicia? Y le voy a leer un auto judicial del juez instructor. Él califica —primero a 22 altos cargos de Adif, y después a 11, todos ellos exonerados y desimputados por la Audiencia Provincial— de potenciales autores de un delito contra la seguridad colectiva y partícipes en delitos de homicidio y lesiones por imprudencia grave. No lo digo yo, un peligroso secesionista, sino que lo dice un juez. ¿Qué opina de que, después, la Audiencia Provincial desimputara a toda esta gente? Y, sobre todo, igual son imaginaciones mías, ¿tiene algo que ver que el secretario de Estado de Fomento de la época, Rafael Catalá, acabara siendo ministro de Justicia? Lo digo por lo de la separación de poderes.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Yo quiero creer y creo en la Justicia, pero en algunos momentos nos lo ponen un poquito difícil.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hay un informe de investigación del Ministerio de Fomento repleto de insignes expertos que llegó a la conclusión, después de arduas sesiones, de que todo era por culpa del maquinista, de un despiste, y que ya está. Y, la verdad, es que para cualquiera —me incluyo, y soy bastante corto de entendederas— si haces un repaso de ese informe, ves que es una absoluta vergüenza. ¿Por qué cree que el Ministerio de Fomento llega a esas conclusiones cuando cualquiera que se informe un poco sobre el tema ve que no solamente es culpa del maquinista, si es que tiene alguna culpa?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Porque, en aquel momento, se responsabiliza a esta única persona y se enfocan todas las culpabilidades en ella. A la opinión pública se le da la imagen de que conducía a una velocidad excesiva.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por qué cree que en cinco años no ha habido una denuncia explícita y clara por parte de colectivos de técnicos, de maquinistas, de trabajadores de Renfe y Adif, cuando sí nos consta a todos que ha habido denuncias privadas? Gente que te dice, estoy con vosotros, pero no pienso decir absolutamente nada. ¿Por qué cree que pasa esto?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Lo desconozco, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 5

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Para acabar, ¿qué le pareció que Núñez Feijóo, el presidente de la Xunta, les recibiera con antidisturbios el día que, miserablemente, hizo coincidir, y no digo que Núñez Feijóo sea miserable, porque luego el representante del PP me dice que le digo eso, digo que es bastante miserable la acción de hacer coincidir el primer aniversario del accidente con una entrega de medallas, cuando después recibes a las víctimas, que no quieren entrar, con antidisturbios. ¿Qué sentido tiene hacer un homenaje a las víctimas sin víctimas, más allá de salir él casi llorando en un vídeo?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: No parece una decisión acertada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Rufián. Pasemos ahora al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, por el que hoy tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor Salvador Román, mi máximo pésame por el tiempo que ha pasado por este tremendo shock que ha tenido usted, por esta tremenda pérdida. Su exposición me ha dejado sin palabras, con muchas ganas de trabajar para que, realmente, ustedes, las víctimas queden contentos con el trabajo que vamos a hacer en esta Comisión. Así que, nuestras condolencias, mías personalmente y por parte de mi grupo.

Ya le ha respondido de la parte técnica en algunos casos a mis compañeros, y tampoco quiero yo abundar en esa parte, me gustaría más el cómo han vivido las víctimas este periodo. Ha mencionado usted la diferencia de trato para las víctimas entre España y Europa, ¿lo puede ampliar? ¿puede ampliar cómo se han sentido en esa diferencia de trato por parte, tanto de la Administración europea, como de la española?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Yo no he ido a Europa. Soy un miembro más de la asociación, pero no soy de la directiva, y, por tanto, no puedo contestarle a esa diferencia. Lo que sí sé es por mis compañeros, que se han sentido mucho más amparados en Europa que en España, y es lo que parece un poco incongruente.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por eso le pregunto, ¿cuál es su opinión sobre la Oficina de Atención a las Víctimas?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Para mí, en mi caso particular, ha sido excelente. Estoy muy agradecido a esa oficina.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Como ya ha comentado usted sobre el CIAF y sobre el informe de la Oficina Europea de Ferrocarriles, ¿cree aparentemente que no hubiera medidas de seguridad adicionales que protegieran a los usuarios del tren del eventual error que, como bien usted ha dicho, por parte de la falta de seguridad ocurrió el accidente en la curva famosa de Angrois? ¿Le sorprendió que todo dependiera de un posible error del maquinista, que solo se fijaran en la persona del maquinista y que no se ampliaran las responsabilidades a otros sectores que también estaban incluidos dentro de la responsabilidad de gestionar ese trayecto ferroviario?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: En un primer momento, yo creo que casi todo el mundo —incluido yo, claro— pensamos que la responsabilidad era del maquinista, pero luego, cuando se sabe más, cuando se conocen más datos, se ve que hay muchas más negligencias o muchas más cosas que debieran haber sido contempladas.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Usted ha comentado en su alocución que había habido errores de funcionamiento, errores políticos y errores humanos. Habiendo un punto de brusca transición de velocidad, que es una curva que, habitualmente, en trazados de alta velocidad no hay curvas tan pronunciadas, y el ERTMS no estaba funcionando y no había balizas que detuvieran el ferrocarril en caso de error humano, ¿usted cree que se estaba ofreciendo a los clientes de la línea una sensación de falsa seguridad?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Rotundamente, sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 6

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por mi parte, nada más, solamente volver a incidir que, por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, y yo creo que, por parte de todos los compañeros de esta Comisión, vamos a trabajar para que ustedes se sientan correspondidos con esta Comisión. Y, por supuesto, gracias por su ejemplaridad y gracias por su forma de actuar aquí. Y, sobre todo, decirle que vamos a trabajar con responsabilidad, independientemente de lo que puedan opinar otros compañeros.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Muchísimas gracias a ustedes.

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

Pasamos al Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. En su nombre tiene la palabra la señora Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Señor Salvador, muchas gracias por el esfuerzo emocional que spongo que supone contar un hecho tan duro. Mi total empatía con el dolor que ha expresado.

Usted hablaba de que hay una parte que calmaría ese dolor, que tiene que ver con el hecho de que alguien pida perdón. Nadie ha pedido perdón, pero ¿alguien le ha dado algún tipo de explicación?, ¿ha habido algún tipo de llamada por parte de Renfe o Adif?, ¿alguien le ha dado alguna explicación de cuáles han podido ser las causas de este accidente?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: En cuanto a las causas, no, pero sí se han puesto en contacto, como he manifestado antes, desde la Oficina de Atención a las Víctimas, que, vuelvo a reiterar, estoy muy agradecido. Pero en cuanto a las causas, no, no se han puesto en contacto conmigo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me refiero más a nivel de explicación de lo sucedido, quizá no tanto en el trato logístico de la atención a las víctimas, sino a esa explicación.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: No, no ha habido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cómo considera usted que ha sido, en general, el trato por parte de los responsables políticos que usted señalaba anteriormente, tanto Ana Pastor, como Pepe Blanco, para con las víctimas?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Mi impresión es que no han querido entrar de lleno en el tema, quizás porque tampoco dominaban la situación y les ha venido de golpe. Yo creo que deberían haber estado más en contacto con los técnicos, pedir informes, y luego, de alguna manera, hacer manifestaciones públicas a las víctimas diciendo qué ha pasado, por qué y si en algún momento se podían haber subsanado o se podían haber hecho de otra manera.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted es médico de profesión. Si hubiese habido una negligencia médica que se hubiese llevado la vida de 80 personas, lo más probable es que se hubieran depurado responsabilidades, sobre todo, para que no volviese a suceder, imagino. Sin embargo, en este caso, las responsabilidades, al depender del ámbito político, esas personas que usted mencionaba, tanto Ana Pastor como Pepe Blanco, por el hecho de pertenecer a un partido político que maneja cierto poder, en cierta forma ha permitido la impunidad o que esta gente no dé ningún tipo de explicaciones. Más allá de pedirles explicaciones a las personas en sí responsables, ¿qué le pediría a ese colectivo, a los dos partidos principales, que han mantenido bloqueada esta Comisión durante cinco años?, ¿qué les pediría al Partido Popular y al Partido Socialista, a nivel de compromiso?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Que ahora, como decía su señoría, se investigue de una manera fidedigna, ecuánime e independiente, y que se actúe en consecuencia, y si se tienen que pedir responsabilidades, que se pidan.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Antes se ha hablado del informe de la CIAF, que se ha puesto en causa por la ERA y también desde el ámbito judicial parece que la teoría de que el maquinista es el único responsable, ya no es tan clara, ¿usted cree que en el ámbito judicial ha podido haber interferencias políticas dentro de la causa?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Yo quiero creer que no, pero no lo tengo claro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 7

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Qué opina usted de la elección de los peritos?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Parece que no han sido todo lo independientes que debieran haber sido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Qué le pediría al nuevo ministro de Fomento, que ha anunciado ayer que se reuniría con las víctimas?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Cariño, atención y que haga todo lo posible para que esto jamás pueda volver a suceder.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Nada más y muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, por el cual damos la palabra al señor Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, presidente.

Buenos días de nuevo, señor Salvador Román. Gracias por el esfuerzo de estar aquí y de remover sentimientos y recuerdos que deben ser tremendamente duros para usted. Es bueno que nos lo transmita, que nos haga vivir —en la distancia y sin tanta intensidad— lo que usted y el conjunto de las familias y las víctimas accidentadas han sufrido.

Quería decirle en nombre del Partido Socialista que estamos en esta Comisión, primero, para escucharles a ustedes, y también para escuchar, y, en su caso, rebatir a aquellos peritos, técnicos, responsables políticos de todo orden, que comparezcan en esta Comisión, que es una comisión del Parlamento que lo que quiere es —en sus competencias, no puede entrometerse en competencias y labor de un juzgado— tratar de delimitar en sus conclusiones, y, repito, dentro de su área de competencia, qué procedimientos fallaron, qué errores se pudieron producir en el proyecto, qué trato inadecuado hubo con las víctimas, qué falta de transparencia se produjo, si había o no las medidas de seguridad, aunque es un tema también discutible si corresponde a la competencia de la Comisión o es más propio del juez. Pero bueno, vamos a intentar ayudar para que la verdad, en la medida de las posibilidades, quede clara en esta Comisión. Tenga la seguridad de que, en la Comisión, no es intención de nadie, y menos de nosotros, el ocultar, el tapar o el justificar nada ni a nadie.

Y a usted, como víctima, le pedimos disculpas por no haber aprobado con anterioridad la creación de una comisión de investigación. Lo hicimos así por distintas razones. Una vez que se dieron determinadas circunstancias objetivas como son autos del juez de A Coruña y del Juzgado de Instrucción de Santiago, una información clara y rotunda del organismo europeo ERA, en relación con los comportamientos no independientes o la configuración no independiente de la comisión de investigación de la CIAF, esas circunstancias y algunas otras hicieron al Partido Socialista cambiar de criterio y apostar por esta Comisión hace ya un año. Por tanto, son cuatro años, no cinco. No es por nada, se trata de decir las cosas como son. Son cuatro años, no son 81 fallecidos, sino 80, un poco por hablar con los datos.

Damos mucho valor a su testimonio, a las cosas que nos ha indicado y de las que hemos tomado perfecta nota.

Nos gustaría hacerle alguna pregunta. Algunas han sido ya planteadas por compañeros y compañeras, por tanto, no repetiremos. Usted ha dicho antes que estaba un poco grogui durante largo tiempo, ¿fue consciente en su momento de que a la semana o a los diez días, no lo recuerdo bien, de producirse el accidente se situaron en esa curva una serie de balizas y de sistemas complementarios de seguridad?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Sí.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Qué le pareció?, ¿qué sintió?

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Sentí mucha rabia, porque si eso hubiera estado en su día, no hubiera ocurrido el accidente. Porque, según mi información, la baliza que se pudo a los tres o cuatro días impedía que el convoy pasara a más de 80 por hora. Sentí rabia.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Segunda cuestión. Usted ha hablado de errores políticos, nos gustaría que nos dijera cuál han sido para usted los errores políticos que se han producido.

Le hará una consideración previa, sabe que están imputados directores del Área de Seguridad de Renfe y Adif, el juez lo dirá, pero hay noticias y consideraciones sobre que no se atendieron determinados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 8

informes e indicios, no se desarrollaron estudios sobre evaluación de riesgos integral, o, en este caso, referido a la zona del accidente. Quiero señalarle también como consideración que el señor ministro que fuera, José Blanco, inauguró en diciembre de 2011 en un viaje inaugural que no tuvo continuidad porque luego transcurrieron varios meses hasta que se produjeron los ardicios comerciales abiertos al público, hacia junio del año 2012. En todo caso, quiero hacer la observación para quienes hablan de responsabilidades políticas, que se inauguró ese servicio de la línea 082 en diciembre y que a los pocos días el señor, entonces ministro, Pepe Blanco, ya no era ministro y, por tanto, no podía ni tomar decisiones respecto del accidente, sobre cargos, no tenía ninguna capacidad como ministro.

Hechas estas observaciones, me gustaría que nos dijera, con toda tranquilidad, cuáles son para usted los errores políticos que se cometieron por parte de estas personalidades que usted ha citado.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Yo creo que, fundamentalmente, es que se vendió algo como un tren de alta velocidad que no era así. Bajo mi punto de vista, se vendió algo que no era cierto. Eso fue lo que quedó, porque todo el mundo que entró allí, mi mujer incluida, pensaba que iba en un convoy con una alta seguridad. Se vendió como tren de alta velocidad, que luego parece ser que no era tal.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Nada más, si quiere usted hacernos alguna consideración o alguna crítica directamente a los socialistas, está en su derecho, y con eso finalizamos nuestra intervención.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Yo, darles las gracias a todos y a usted personalmente por la predisposición que parece que tienen para que esto salga adelante y que se esclarezca y se sepa la verdad.

Reiterarles a todos las gracias, y a usted en particular.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, señor Salvador, quisiera expresarle en nombre del Grupo Popular nuestro más sentido pésame por el tristísimo fallecimiento de su esposa Consuelo. Ayer escuchamos a personas que habían perdido a hijos, en su caso ha perdido a su esposa, en fin, sabemos lo que es perder a una compañera con tantos años de convivencia, es muy triste. De verdad que lo sentimos de corazón.

El papel del Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión de Investigación va a ser intentar cumplir los objetivos que el Pleno del Congreso definió cuando aprobó la creación de esta Comisión, que es investigar y esclarecer las causas del accidente, estudiar los elementos que puedan tener relación con el mismo, escuchar a 49 comparecientes, entre ellos los exministros que, desde el primer momento, no han puesto ninguna objeción, y los grupos parlamentarios, puestos de acuerdo, hemos propuesto, y estará aquí la señora Pastor, el señor Blanco o el señor Catalá, como otros responsables políticos. Porque ha habido coincidencia, no ha habido elusión de nadie en querer no comparecer aquí, contrariamente a lo que se puede dejar caer.

La verdad es que estudiaremos mucha documentación, que sabe que hay muy abundante, porque hay muchísimos informes de todo tipo. Tenemos que elaborar un dictamen en el que tenemos que intentar ponernos de acuerdo en aquello que no estemos de acuerdo, lo que se conoce con el nombre de votos particulares, y luego lo mandaremos al Pleno para que sea objeto de votación. Desde el Grupo Popular vamos a intentar hacer ese trabajo lo mejor posible.

Quiero decirle que, si nosotros no hemos votado a favor de la creación de esta Comisión, no ha sido ni porque no queramos conocer la verdad ni nos interese saber qué pasó en relación con este accidente, todo lo contrario, tenemos el mismo interés que los demás. Lo que pasa es que nosotros hemos creído que, existiendo una investigación judicial en curso, con la intensidad que tienen, con las dificultades que tiene para el juez instructor, con los apoyos periciales que está recabando constantemente el señor juez que instruye esta causa, pensábamos que era más razonable esperar a la conclusión del procedimiento judicial, y a la vista de unos hechos declarados probados; es decir, una fijación clara del papel que cada persona, cada Administración, cada sujeto interviniente tuvo en ese accidente, y a partir de ahí actuar, si procedía, en el ámbito político que es la Cámara, el Congreso de los Diputados, una Cámara integrada por políticos, por partidos políticos, con sus determinadas ideologías y sus estrategias políticas. Pero a la luz de eso, no ha sido un querer tapar las cosas, porque la Administración no es que haya sido graciosa en colaborar, es que está obligada a colaborar, es que el Ministerio de Fomento, antes, ahora, después y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 9

cuando venga, está obligado a responder a los llamamientos del juez instructor, y aportarte las pruebas que considere oportunas y los documentos y testimonios que sean necesarios.

Y este accidente fue investigado legalmente al amparo de la normativa vigente por una Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, que la ley manda que sea ella y no un órgano político el que investigue y haga una valoración de cuáles fueron las causas del accidente, sin expresar responsabilidades, porque eso no es una misión de la comisión de investigación. La ministra de Fomento en la fecha que ocurrió el accidente, doña Ana Pastor, muy sensibilizada con este accidente y extraordinariamente preocupada, encargó, además, la creación de una comisión técnico-científica, ya en el propio mes de agosto para que los mejores expertos ferroviarios de este país intentaran desentrañar y ayudar a entender mejor las cosas, y, sobre todo, a mejorarlas, porque de estos tristísimos y trágicos accidentes, lo que más procede, además de pedir responsabilidades, por supuesto, es intentar que no se vuelvan a repetir. Y aquí, en el Parlamento, se lo decía el señor Martínez Oblanca, trabajamos en una subcomisión, que intentó, desde una perspectiva global, escuchar a mucha gente y dedicarle un apartado importante a la seguridad.

No ha habido ese desinterés. Por supuesto, señor Salvador, siempre se puede hacer más, en todos los órdenes de la vida, y, probablemente, aquí haya cosas que hayan podido hacerse mejor, y vamos a trabajar en la línea de intentar saber qué pasó.

Le quería decir otra cosa, porque ha sido introducida por un señor diputado. En el acto de entrega de Santiago de Compostela el 24 de julio de 2014, en el que yo estaba presente, y como yo creo que superaríamos las 1000 personas en el acto, de toda la sociedad gallega, de todos los estratos, no solo de la política, ahí estaba la sociedad civil. Ahí, lo que se hizo por parte de la Xunta de Galicia, que el 10 de julio resolvió por un decreto de la Xunta otorgar la medalla de Galicia a las víctimas del accidente, a los vecinos de Angrois, y a todas las personas que ese día intentaron con su trabajo y su solidaridad minimizar las trágicas consecuencias de ese siniestro, Protección Civil, Policía, sanitarios, emergencias, donantes de sangre, porque sabe usted que hubo un gran esfuerzo de solidaridad. No fue hecho con intención de dañar, no fue hecho con intención de degradar y los sentimientos que allí se expresaron estaban a flor de piel, y quien los expresó, que fue el presidente de Xunta, don Alberto Núñez Feijóo, que se emocionó en ese acto, no estaba más que trasladando la emoción que sentía por lo que escuchábamos. Porque nosotros no podemos vivir su dolor ni a mil kilómetros de distancia, es incomparable, pero que esto produjo un gran desgarró en la sociedad gallega y en la sociedad compostelana, eso se lo aseguro yo, porque lo hemos vivido en primera persona.

En cualquier caso, si a alguien le pudo haber molestado ese acto, nuestras disculpas, pero eso no nace de la afrenta ni del desprecio, nace del corazón.

Señor Salvador, poco más le puedo decir que agradecerle su presencia y que vamos a intentar cumplir con nuestros objetivos.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Muchísimas gracias a usted también. Salgo contento y satisfecho de la disposición que tienen todos ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Le damos las gracias, se lo he dicho a las otras víctimas, pero es de corazón, por su entereza y por su valentía. No se puede expresar con palabras, pero créame que tenemos muy presente el agradecimiento por su presencia y por el esfuerzo que esto representa.

Muchísimas gracias, señor Salvador.

El señor **SALVADOR ROMÁN**: Gracias a ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos que suspender la sesión hasta que venga el siguiente compareciente, si viene antes de las 12, les llamaríamos, pero solo iniciaríamos el debate en el caso de que estuvieran todos.

— DE LA SEÑORA JIMÉNEZ BERROCAL (DIRECTORA DE LA OFICINA DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE RENFE OPERADORA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN (Número de expediente 219/001297).

El señor **PRESIDENTE**: Reemprendemos la sesión. Nos acompaña doña Carmen Jiménez Berrocal, directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora, a la que agradecemos muchísimo, como a todos los asistentes, su presencia entre nosotros y la ayuda que nos prestará en los trabajos de esta Comisión.

Sin más, señora Jiménez, tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 10

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Buenos días y muchas gracias.

Quisiera iniciar mi intervención trasladando en el nombre de mi empresa, y en el mío propio, una vez más mi máximo respeto a las víctimas de este trágico accidente, y nuestra solidaridad y consideración con el dolor de los familiares. Agradezco que me hayan citado a este foro y acudo al mismo en calidad de directora de la Oficina de atención a los afectados y víctimas de familiares, y con el afán de colaborar, en la medida de lo posible, con este Comisión, y de informar en todo lo que pueda de todos los aspectos relacionados con la actuación de Renfe en las horas, días, meses y hasta años posteriores a la fecha del fatídico suceso relacionado con las víctimas y sus familiares.

En el día de autos, 24 de julio de 2013, y una vez la empresa tiene conocimiento del accidente y su alcance, Renfe activa el protocolo fijado para estos casos, que contempla, como una de las primeras medidas, la habilitación de líneas telefónicas a través de las que poder canalizar la atención a todas aquellas personas que, conociendo la presencia de familiares en el tren, deseaban tener una pronta información de su estado. La información facilitada sobre los hechos ocurridos, lógicamente, fue incrementando su fiabilidad, extensión y volumen a medida que pasaron las horas, con lo que, gradualmente, fue posible informar a su vez de forma más amplia a los familiares. En el mismo día del suceso se habilitó, provisionalmente, un lugar ubicado en Madrid, en la planta baja de la oficina de Renfe, en la Avenida Ciudad de Barcelona, situada aproximadamente a 400 metros de la estación de Atocha y de la parada de Renfe Atocha, de Metro, consiguiendo, por lo tanto, una fácil accesibilidad a la misma a través del transporte público. Además, también se dispuso de un servicio telefónico con personal cualificado, tanto en el ámbito de los servicios asistenciales y psicólogos como de los seguros, y de la atención al cliente, con la finalidad de informar y ayudar a las víctimas del accidente y familiares proporcionándoles información, facilitando su transporte, su alojamiento y su manutención, así como indicando en qué lugares se les podría ampliar la atención de una forma mucho más personalizada.

Desde el principio hubo coordinación con los distintos organismos oficiales y por parte de Renfe se realizaron visitas a los afectados y familiares en los hospitales, centros habilitados y en la propia estación. Sin perjuicio de todas las acciones realizadas desde el minuto uno, la Oficina de atención a los afectados del Alvia Madrid, como tal, se constituyó el 29 de julio a las tres de la tarde, con un horario ininterrumpido de 24 horas todos los días de la semana, donde, además de asumir las funciones anteriormente indicadas, se han gestionados múltiples asistencias personales para poder facilitar consultas psicológicas y de otras cuestiones con personal debidamente cualificado. En dicha oficina, hasta la fecha, se han atendido más de 800 llamadas, más de 35 visitas personales, más de 700 mails, más de 580 billetes. Además, se ha prestado ayuda psicológica a 69 personas, con un total de 2905 asistencias.

Ante la dimensión y el alcance del accidente, se consideró imprescindible trascender a una fase de mayor proactividad que se consiguiera establecer un contacto permanente, periódico y personalizado, con cada una de las familias afectadas por el accidente. Por ello, y como responsable designada por parte de la empresa para la dirección y coordinación de las actuaciones a realizar de atención a los familiares de las víctimas y demás afectados, inicié un seguimiento individualizado mediante la realización de una serie de llamadas periódicas a todos ellos, llegando a contactar con la mayoría, salvo con ocho con números erróneos y residentes en el extranjero que con los que me fue imposible establecer comunicación. A todas las personas con las que pude dialogar les brindé mi contacto permanente para cuantas dudas se les pudieran plantear, y para intentar cubrir las necesidades que les pudieran surgir, ofreciendo también asistencia psicológica para quienes la precisasen. Por mi parte, he gestionado más de 1200 llamadas y más de 370 mails. Dentro de este seguimiento personal, a solicitud de alguno de los afectados, he mantenido reuniones con ellos, con el fin de solventar varios de los problemas relacionados con el accidente. También he realizado alguna visita a los hospitales con el fin de interesarme por su estado de salud y por su situación anímica. Además, en mi papel de interlocutor con las asociaciones de afectados, he realizado un seguimiento continuo de sus necesidades, con la intención de ayudarles con las situaciones que precisasen, asesorarles y facilitarles los trámites con las aseguradoras de Renfe, y asegurarnos de que las indemnizaciones fuera lo más rápida y eficaz posible. A la vez, he realizado también el papel de interlocución con los representantes legales de las víctimas y he colaborado, en nombre de mi empresa, en la medida de lo posible, en satisfacer todas aquellas peticiones personales colaterales, vinculadas de alguna manera al accidente, que exceden de la función propia de la Oficina, con la voluntad siempre de ayudar a las víctimas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 11

Durante los casi cinco años transcurridos desde el fatídico accidente, Renfe ha continuado realizando su labor de apoyo a las víctimas. Para ello, mantiene habilitada la Oficina de atención creada para tal fin, y se realiza un seguimiento periódico del estado de los familiares de las víctimas y afectados. Cabe señalar que, en la actualidad, hay cuatro personas, entre familiares y afectados, que aún siguen recibiendo ayuda psicológica.

No quisiera concluir mi intervención inicial sin dejar de reiterar mis primeras palabras de profundo respeto a las víctimas y al dolor de sus familiares, redundando en la continuidad de la labor de esta oficina de Renfe para todos ellos, y también con una disposición permanente por parte de mi empresa, para ayudarles en todo lo que esté en nuestra mano. Durante mi labor, he podido percibir el agradecimiento de alguno de los afectados, así como de los familiares, y en todo momento, me reitero, la voluntad de Renfe ha sido ayudar y apoyar a las víctimas.

Muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted, señora Jiménez Berrocal.

Pasamos al turno de preguntas de los grupos parlamentarios. No estando presentes excepto por el que les habla, que no intervendrá, el Grupo Mixto ni tampoco el Grupo Euzko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco, el siguiente turno le corresponde a Esquerra Republicana de Cataluña.

Tiene la palabra el señor Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Buenos días, señora Jiménez. Muchas gracias por venir. Un par de comentarios, por alusiones. El primero, para el representante del PSOE, para el señor Elorza. Yo digo 81 víctimas, no por una manía, sino porque hubo una mujer embarazada que murió, y las víctimas consideran que hubo 81 víctimas. Y si usted se siente mejor si yo digo, a partir de ahora, que en lugar de cinco años bloqueando esta Comisión de Investigación, la han bloqueado cuatro años, le doy ese gusto y diré que cuatro años. Me parece una absoluta vergüenza, igualmente. Y un comentario para el representante del PP, yo no me meto con que Núñez Feijóo llorara ese día, que haga lo que quiera, me meto con que llorara ese día a la par que bloqueaba una comisión de investigación en su parlamento. Me parece que es bastante claro.

Disculpe, señora Jiménez, pero tenía que hacerlo. Primera pregunta, ¿por qué cree que hay víctimas descontentas? Hemos tenido una víctima hace un rato que está encantado con su gestión, pero también tuvimos ayer víctimas que se quejaron. ¿Por qué cree que esto pasa?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Pues, la verdad, señoría, me sorprende bastante, porque, además, con tres de las personas que estuvieron ayer he mantenido el contacto permanente con ellas, personal, en uno de los casos, con la representante de Apafas, que sí he hablado con un familiar y con ella personalmente, igual ella no lo recuerda. Con su asociación, además, nos hemos reunido varias veces con el presidente de Renfe y también con la ministra, incluso con el abogado de Apafas, y, además, he estado en contacto permanente con su abogado, para gestionar y ayudar en los trámites del juzgado y en lo que han necesitado. Yo no voy a entrar en polémicas, yo he realizado mi función, y si están descontentos, pues lo siento mucho, porque, al final, yo no voy a entrar en el dolor de las víctimas, no puedo decir nada más.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hablando con ellas, la gran mayoría se quejan de que hubo muchísimas dificultades en torno a las peticiones de ponerles en contacto, de asociarse, en definitiva, por parte de Renfe, que, al final, era la que tenía la información por razones obvias.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Como usted sabe, nos fue difícil hasta que conseguimos el listado, los billetes, como saben, no son nominativos. También tenemos que tener en cuenta el dolor de la gente que no precisaba ayuda de Renfe, porque en esos momentos era muy difícil intentar ayudarles, porque el accidente fue donde fue y la empresa era la que era. Nosotros tampoco podemos proporcionar a nadie el teléfono de una persona que sabemos que está muy afectada y no sabemos si es bueno o malo. Además, usted sabe que hay una ley de protección de datos que no podemos incumplir. Yo les he brindado a todos mi teléfono, mi apoyo, y ellos, durante estos cinco años, me han tenido a mí, pero yo lo que no puedo es dar teléfonos de nadie y menos en un dolor que ha sido tremendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 12

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le pido disculpas de antemano por esta pregunta, porque, seguramente, no forma parte de su competencia, pero no sé exactamente lo que contestarán el resto de representantes de Renfe, si es que vienen a esta Comisión, y se la tengo que hacer. ¿Por qué Renfe solicita el 23 de junio del año 2012 a Adif la desactivación del ERTMS y por qué Adif, sobre todo, ese mismo día lo autoriza? ¿Cree que en un día da tiempo a hacer los informes de seguridad pertinentes para calibrar una decisión tan importante?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Señoría, perdone, pero no le puedo contestar a esa pregunta. Como verá, yo estoy aquí en calidad de apoyo a las víctimas. Lo desconozco.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Renfe ha recibido presiones políticas en algún momento?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): En mi función, no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted cree que el llamado Alvia 730, también llamado en el argot ferroviario «tren Frankenstein», hecho de piezas, de retales, como se ha comentado en alguna ocasión en esta Comisión, era un tren de alta velocidad?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo no soy ingeniero. Yo trabajo en esta empresa y no le puedo contestar.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero sabe leer.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, sé leer.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Y esto es lo que había en la línea. De hecho, el secretario de Estado de Fomento de la época dijo que no y que era antiespañol decir que esto era un tren de alta velocidad. ¿Qué opina?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): No puedo opinar, porque mi función no es esta y esto excede de mis funciones como directora, de verdad. Mi labor ha sido ayudar a las víctimas, que para nosotros ha sido muy doloroso, la empresa se ha resentido en ese sentido, y yo no puedo hablar de temas técnicos porque los desconozco.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero siendo obvio, yo creo que podemos llegar todos a la conclusión de que era un tren de alta velocidad, ¿por qué cree que un representante político lo niega?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Pues no lo sé, pregúntele a él.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡Ojalá! Lo haré. Después de cinco años, y formando parte de una de las empresas afectadas en el accidente, ¿por qué cree que murieron 81 personas aquel día?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Es un accidente, yo creo que es un cúmulo de cosas, pero creo que eso lo tendrá que determinar el juez que lleva el asunto, y es el que tendrá que decir la responsabilidad y por qué ha habido ese accidente, junto con los informes periciales correspondientes, que serán los que le lleven al juez a decidir lo que le corresponda a él.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que Renfe se ha comido algún marrón que no le correspondía, que era un marrón político y se lo ha comido usted, por ejemplo?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo lo desconozco.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Ha dado explicaciones a alguna víctima por cuestiones políticas que sabía perfectamente que no le competían?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 13

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo he mantenido reuniones con la ministra Ana Pastor, en esos momentos, y con las asociaciones y ella ha dado las explicaciones que ha considerado.

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

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señora Jiménez, por sus explicaciones, por su información. Efectivamente, ha habido opiniones encontradas en esta Comisión, unas víctimas decían que habían sido tratadas de una forma un poco fría y otras han dicho que estaba excelentemente tratados. Voy a hacerle una serie de preguntas para que usted vaya definiendo un poco mejor lo que pasó, lo que ha pasado después y cómo se pueden mejorar las cosas, si se pueden mejorar. ¿Qué opinión tienen en su Oficina de atención de la atención que se prestó a las víctimas en ese accidente?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): El equipo que formamos la Oficina es personal altamente cualificado. No nos podemos poner ninguno, nadie se puede en la situación de ellos, hemos intentado ser lo más eficientes, con una sensibilidad... Porque, además, las personas que pertenecemos a esa Oficina, creo que tenemos una sensibilidad especial para intentar llegar a ellos y ayudarles. Como usted sabe, no se puede contentar. Seguramente se podría mejorar, pero lo hemos hecho lo mejor posible, de verdad, hay un personal excelente detrás de esta Oficina ayudando. Y me gustaría transmitirles que el ferroviario tiene una sensibilidad especial, y se vuelca, en este y en todos los accidentes.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No lo dudo. Para usted, ¿cuáles fueron las principales dificultades a las que se enfrentaron?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Mantener el contacto con las víctimas y afectados ha sido difícil porque muchas personas estaban en shock. Son personas muy allegadas, esto es un drama, porque es un hijo, es un padre, es un abuelo, son niños, hay mucha gente implicada, es muy difícil llegar. Pero, dentro de todas las conversaciones mantenidas, me gustaría resaltar la calidad humana de muchos de ellos, en general, y hay que respetar el duelo y que no se les moleste si no lo consideran.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Estoy totalmente de acuerdo. Los protocolos que estaban diseñados para accidentes de este tipo, ¿se cumplieron en su totalidad?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Seguramente sí, eso lo lleva el departamento de Protección Civil de la empresa.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Una vez pasado el tiempo y analizado el accidente y todas las acciones que se han gestionado, ¿su Oficina considera que estos protocolos fueron los adecuados?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo creo que sí. De hecho, después se hizo un real decreto para cambiar la asistencia a las víctimas, y nosotros tenemos nuestro plan de asistencia con nuestra oficina y hemos seguido los mismos pasos que se hicieron en la Oficina, simplemente que los hemos transcrito en un papel.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Me está respondiendo la siguiente pregunta que era qué planes de mejora había hecho Renfe para mejorar.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Pues, a través del Real decreto del Plan de asistencia a las víctimas, hemos creado un procedimiento, que acabamos de presentar para actualizarse al cabo de tres años, con una sala de crisis, con todos los medios que utilizamos. De hecho, parte del equipo, es el equipo que formó rápidamente la oficina.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 14

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Para darle visibilidad a su equipo, ¿qué equipo compone la Oficina de atención de Renfe?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Un equipo de la Dirección General Económico-Financiera, que es la que lleva las aseguradoras de Renfe, el equipo de psicólogos y médicos, y la Dirección Comercial de la empresa.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Una pregunta, ¿usted cree que estaría bien dimensionado, a día de hoy, para poder afrontar un accidente parecido, con las capacidades y herramientas, desde el punto de vista humano y técnico, para poder dar una atención bien definida y de calidad a las víctimas?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo creo que sí. De hecho, hace una semana hemos hecho un simulacro en la empresa, porque tenemos que hacer otro simulacro oficial, de cara al ministerio, ya que está contemplado en el real decreto. Y de hecho, se ha concienciado toda la empresa, el plan está publicado en la página de Renfe interna para todos los trabajadores, se ha dado formación a toda la empresa.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Como medida de mejora que podemos plantear en esta Comisión, ¿usted cree que para una situación de crisis como la que hemos vivido con este accidente, o con otros como el que está en la sala de al lado, que es el de Spanair, u otras graves crisis que han podido darse en nuestro territorio nacional, ¿usted cree conveniente que hubiera una oficina centralizada multimodal con las suficientes herramientas y la suficiente dotación humana para permitir que estos accidentes tan graves puedan ser tratados directamente por este tipo de oficinas y dejando las oficinas de atención a clientes de las empresas para otros temas más livianos? Que haya una oficina nacional que pueda afrontar con capacidad accidentes de este tipo.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Creo que hay algo montado en el Ministerio de Fomento y tienen pendiente ampliarlo. Me parece que hay un departamento que se montó por el tema aéreo y tenían intención de hacerlo. Pero yo lo desconozco, debería ser el Ministerio de Fomento quien debería determinar lo que considere oportuno.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Se lo trasladaremos mañana al ministro.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señora Jiménez por comparecer hoy aquí. Usted relataba ahora el protocolo que se puso en marcha y probablemente, si esto hubiera sido un accidente inevitable, el protocolo probablemente diera respuesta y solución a muchas de las necesidades, pero siendo, como parece, que este accidente era evitable y, por lo tanto, las víctimas estaban siendo conscientes de que faltaba una parte que no está en el protocolo, que son las explicaciones, y que no se estaban dando, ¿ustedes dieron algún tipo de explicación desde la oficina?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Desde la Oficina, creo que no. Se fue localizando a la gente y se fueron dando explicaciones conforme teníamos información, pero la comunicación desde la empresa sí que estuvo patente ahí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ustedes daban explicaciones sobre las causas del accidente.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Las causas del accidente no nos competen a la Oficina, nuestra función es apoyar a las víctimas y ayudarles en todo lo menester por esos días.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿A quién correspondería, dentro de Renfe, dar explicaciones a las víctimas, al margen de las cuestiones logísticas que están en el protocolo? Porque yo supongo que, si alguien se compra un billete de tren en Renfe, tiene un accidente, que por lo que parece era evitable, desde Renfe alguien tendría que dar explicaciones. ¿Nunca le han preguntado a usted las víctimas?, ¿nunca le han pedido explicaciones?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 15

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): A mí no me han pedido explicaciones.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y usted, ¿alguna vez se ha preguntado a sí misma cuáles han podido ser las causas?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): No, yo desconozco las causas. Creo que es un accidente y la justicia tendrá que decidir en su momento qué es lo que ha pasado para que se produzca ese accidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y cuando usted veía que había cargos que se negaban a declarar, ¿no tenía contradicciones?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Eso lo tendrán que decir otras personas. Eso depende de cada uno y yo no entro a valorar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted ha apreciado que hubo algún tipo de afectación psicológica en las víctimas por el mal trato que le brindaron las administraciones públicas? Por ejemplo, se habló mucho aquí de esas medallas, que Feijóo recibió a las víctimas con antidisturbios. ¿Usted apreció que tuviese esto algún tipo de incidencia en la situación psicológica de las víctimas?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Nosotros hemos proporcionado psicólogos y, como usted podrá comprender, nosotros solo hacemos un seguimiento, y a mí, nadie me ha manifestado nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, pero si usted se ha reunido personalmente con las víctimas, ¿nadie le ha hablado de que se han sentido...?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: También había víctimas, también se ha comentado aquí, que estaban muy contentos con su servicio, víctimas que no. Creo que puede entrar dentro de lo normal, pero sí que han dejado caer que había un cambio de actitud según si se pedían más o menos explicaciones, más o menos responsabilidades, había un trato u otro. ¿Usted recibió algún tipo de presión por parte de Renfe?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Ninguna, nosotros hemos actuado con todos y para cada uno de ellos igual.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Otra de las cuestiones es que usted hablaba que no consiguió contactar con ocho personas. ¿Se hizo un listado de todas las personas afectadas y se les llamó sistemáticamente?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Desde Renfe elaboramos un listado y yo llamé personalmente a todas, salvo a ocho.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Nos ha llegado que hubo gente que no recibió ningún tipo de llamada y que, en la situación en la que estaban, tenían que ser ellos los que se dirigieran a la oficina, y no era la oficina la que se dirigía a ellos, lo que suponía que, en un momento tan traumático como el que estaba viviendo, mucha gente se sintiese desamparada y que creen que lo lógico hubiese sido que la oficina quien se dirigiese en primera instancia, quien hubiese hecho un listado completo de todas las víctimas y no al revés. Por eso le pregunto si hubo ese listado.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, dispongo del listado. Y me sorprende, ya le digo, han sido ocho personas, que cuatro de ellas residen en el extranjero y a las otras cuatro ha sido imposible localizarlas, lo intentado incluso a través del procedimiento judicial, pero ha sido imposible. Por lo tanto, salvo esas ocho personas, el resto... me sorprende, porque he hablado personalmente, si hubiera delegado... Ya le he dicho, la Oficina ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 16

hecho unas llamadas, pero después he sido yo, personalmente, es que no hay nadie, es que soy yo. Me sorprende que alguien con la que haya hablado... igual no se acuerda, yo no voy a entrar en eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Igual debí hablar con una de esas ocho personas.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Los de ayer no eran, ¿eh?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Hay víctimas que han hablado de un trato frío, distante, como un poco inhumano, ¿creen que ustedes deberían mejorar la respuesta para casos como este?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Pues la verdad es que siento mucho que hayan recibido ese trato. Me parece que el tema de ayer fue un poco psicológico al principio, yo siento mucho si no ha habido empatía. De hecho, nosotros hemos prestado ayuda psicológica y han personas que han decidido que querían mantenerla con otras personas, porque cada uno se siente bien en estos temas... y nosotros lo único que hemos hecho es decir: vaya usted donde quiera, que nosotros nos haremos cargo —como no podía ser de otra manera— de su asistencia psicológica.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Van a tomar en cuenta estas apreciaciones de las víctimas para futuro?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, efectivamente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias por su comparecencia, doña Carmen Jiménez Berrocal. Una pregunta, en el día del accidente, ese 24 de julio, ¿qué responsabilidad tenía usted?, ¿qué función tenía en el organigrama de Renfe?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Responsable de la Asesoría Jurídica de Renfe Viajeros.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: En la fecha del accidente, responsable de la Asesoría Jurídica. ¿Y cuándo fue usted nombrada directora de la Oficina de atención a las víctimas del accidente de Angrois?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Pues oficialmente, aunque todos colaboramos, porque, además, las oficinas están al lado, en septiembre, pero la Oficina se creó antes.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Cuándo se creó la oficina?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): El 29 de julio, a las tres de la tarde.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿29 de julio?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Estuvimos colaborando poniendo paneles, diferenciando los departamentos para intentar tener una ubicación buena para la gente y que tuviera también unas salas de espera desde el minuto uno. Pero, oficialmente, la Oficina se crea el 29 de julio.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: O sea, que transcurren cinco o seis días hasta que se acuerda.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, pero la gente se movilizó igual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 17

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Quién estaba al frente de esos servicios después del accidente? no digo al minuto, sino a las horas, ¿quién estaba al servicio de la atención a las víctimas que se veía que iban a ser cuantiosas?, ¿qué personas?, ¿quién llevaba la dirección de aquello?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): La dirección la lleva la empresa, y el personal es el mismo que actualmente sigue en la oficina. El personal que fue de inmediato para allá es el mismo, lo único que como directora no estaba yo, pero con el mismo personal, continúan las mismas personas. Desde el primer momento, el personal cualificado fue hacia allí.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Usted, ¿cuándo compareció en el lugar del accidente?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo no fui.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Qué fue, la semana siguiente o...?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo no. He ido a Santiago a los hospitales, pero no estuve...

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: O sea, su función al frente de la Oficina se inició en septiembre.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Mi función, sí, pero yo estuve colaborando desde el primer minuto, como todos los ferroviarios.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Desde Madrid?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Desde Madrid.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Y, con el tiempo transcurrido, ¿le parece normal que la oficina se creara a los seis días de producido el accidente?, ¿eso pudo producir algún tipo de descoordinación de información hacia las víctimas y familiares?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): No, porque, como le he dicho, desde el primer minuto la oficina era virtual, ya estaba, lo que pasa es que no era oficial, pero ya estaba la misma gente desde el minuto uno del accidente, ese personal cualificado que formó la Oficina después oficialmente ya estaba allí. O sea que, realmente, ya estaba hecha la oficina, lo que pasa es que no tenía nombre como tal.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Pero bueno, se organizó la atención a las víctimas a partir del momento del accidente con personal que estaba allí en Santiago, en Galicia.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Se desplazó personal de Renfe en Santiago, y luego se desplazaron desde Madrid.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: A la vista que no existía hasta ese momento un organigrama de Renfe, no existía en ese organigrama una oficina de atención a víctimas, ¿existía una oficina de atención a clientes, sin más?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): No está como tal. La atención al cliente está en las estaciones, pero cuando ha habido algún accidente, como no podía ser de otra manera, el personal de donde esté ubicado y, por ejemplo, el personal de la dirección de la empresa, se traslada personalmente al accidente. Desde el momento uno todo el ferroviario se moviliza, toda la empresa, de verdad.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Y usted tomó posesión de su cargo oficialmente en septiembre y hasta el día de hoy.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 18

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Cuando decidieron que el accidente era de tal envergadura, la gente estaba tan afectada, las llamadas eran de mucho dolor y decidieron que una persona se dirigiera a ellas personalmente y pudiera atender todas sus solicitudes.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Y hasta ese momento, en septiembre, ¿quién centralizaba las llamadas, la petición de datos?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): La Oficina, en la que yo colaboré también, pero no de forma oficial.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: A día de hoy, ¿existe algún tipo de demanda pendiente de resolver, bien en el plano administrativo, ante la propia Renfe, o bien en los tribunales?, ¿existe alguna reclamación pendiente de cualquier tipo por parte de víctimas o familiares?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Yo supongo que habrá el del tema judicial, a nosotros ya no nos ha llegado nada. De hecho, hemos estado hablando continuamente con el abogado de Apafas, que era el que llevaba el mayor número de casos, y no nos ha dicho nada. Le puedo decir que hace más de dos años que no nos reclama nada. Pero sí que he mantenido contacto con ellos, hace dos meses que me pidieron a ver si les podía facilitar una documentación y se la facilité.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Cuántas personas que fueron víctimas del accidente, directa o indirectamente, familiares, están, a día de hoy, siendo todavía tratados por razones médicas o afectados por el accidente que están todavía en procesos de rehabilitación? ¿Cuántos exactamente en cada caso?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Psicológicamente, cuatro. Del alta o informe favorable médico forense están todos.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿No hay ninguno en rehabilitación?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí una persona, que a mí me conste, después, lo que considere cada médico que se le tenga que hacer, yo no entro, pero que tenga conocimiento la empresa y que la esté apoyando, hay una persona.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Última pregunta. ¿Por qué cree que se tardó cinco días o seis en crear la Oficina de atención a las víctimas del accidente?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Pues no lo sé.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿No se podía haber hecho antes?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Como ya le digo, desde el minuto uno la empresa ya se movilizó y el mismo personal que después oficialmente compuso esos departamentos (comercial, seguros, psicólogos) ya estaba desde el minuto uno, el nombre es lo que no se había creado, pero la ubicación ya estaba.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: El nombre, pero tampoco estaría el organigrama, la delimitación de responsabilidades...

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Bueno, pero el organigrama... cada departamento lleva lo suyo. El departamento de Seguros se trasladó íntegramente allí, el departamento Comercial vive allí continuamente, y los médicos estaban allí también.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Lo pongo de manifiesto únicamente a efecto del posible interés de su creación y del tiempo que transcurrió de cara a las conclusiones de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Delgado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 19

El señor **DELGADO ARCE**: Señora Jiménez Berrocal, gracias por su presencia. Le agradecemos en nombre de esta formación el trabajo que ha llevado usted al frente de esta Oficina y que sigue llevando, porque, como usted bien ha dicho, su trabajo continúa.

Algunos tuvimos la terrible desgracia, o la vivencia, de estar el día del accidente en Santiago de Compostela y de estar en las vías esa noche, viendo lo que estaba allí pasando, y vimos un despliegue enorme de la sociedad, representada por sus fuerzas de seguridad, su Protección Civil y su Policía, y vimos volcada a la gente de Adif y a la gente de Renfe, que en Santiago de Compostela tiene centenares de efectivos, que no tenían otra obsesión que procurar y ayudar a las personas que habían tenido este accidente. Al día siguiente, se montó un gran centro en colaboración con la Xunta de Galicia en el llamado Edificio CERSIA, en el que se fue intentando ayudar a muchos de los familiares de las víctimas. Y en otras dependencias de Santiago de Compostela se centralizaba el terrible traslado de los restos de los cadáveres de las personas. Yo he estado allí.

Yo quiero testimoniar, como testimonio personal, el enorme esfuerzo que hizo toda la sociedad, pero especialmente Renfe, que me consta que ha vivido esto, y lo vive, como uno de los dolores más grandes que ha tenido en su vida. De modo y manera que, desde mi perspectiva como testigo que soy directo de esos hechos, ha existido una atención esmerada, y, seguro que, como todo en la vida, mejorable, pero nada de desatención. La señora ministra de Fomento, doña Ana Pastor, el 8 de agosto de 2013 compareció en la Comisión de Fomento del Congreso, que yo presidía en aquel momento, y una de las obsesiones que tuvo la ministra —creo que la más repetida— era intentar que se atendiera lo mejor posible a las víctimas.

Le pregunto, ¿recibió usted directamente a través de la Presidencia de Renfe, y también a través de la ministra Ana Pastor, indicaciones de que se esmerasen en el cuidado y atención a las víctimas.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí. Continuamente. Además, ella estaba muy preocupada. Me dijo: todo el apoyo que necesites, Carmen, por favor, hazte llegar a todo el mundo y que todo el mundo podamos ayudar.

El señor **DELGADO ARCE**: Más allá de que eran sus funciones y de su equipo, el estar en directo, ¿recibió usted permanentes llamadas tanto de la Presidencia de Renfe como de la señora ministra preguntándole *cómo evolucionaban los heridos?*, ¿cómo evolucionaban los problemas que se planteaban?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí. Además, yo hablaba con ella y le comentaba cómo se encontraba el ánimo en general, nunca pude particularizar porque había que tener cuidado, pero sí ha estado muy presente, hemos hablado continuamente, porque ha sido muy dolorosos para todos los que hemos estado cerca de las víctimas. Además, ella se ha reunido en varias ocasiones, hemos tenido muchas reuniones, y ha intentado ayudar en lo posible. Ya he dicho que a veces nos hemos excedido de la función de la Oficina, pero con mucho cariño y con mucha voluntad de ayudarles.

El señor **DELGADO ARCE**: Las prioridades en la atención de esta Oficina han sido, fundamentalmente, en su inicio, todo lo que tenía que ver con las cuestiones médicas, que nadie estuviera desatendido, que todos tuvieran la mejor atención posible. ¿Esto es así?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí. De hecho, como usted comprenderá, nosotros tenemos una póliza de seguros en la que nos habíamos extralimitado cuantitativa y cualitativamente de lo que contempla el Real decreto del seguro obligatorio de viajeros, con una extensión de seis meses, pero desde la Presidencia de Renfe se decidió que se hiciera extensible hasta la estabilización o informe favorable del médico forense. Es decir, Renfe, como no podía ser de otra manera, se excedió y estuvimos un año y medio dando asistencia a todos, hasta el alta de todo el mundo.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Hicieron ustedes gestiones con las aseguradoras para que activaran el abono de las indemnizaciones para que no discutieran ningún aspecto relacionado con posibles coberturas?, ¿hicieron ustedes esas gestiones?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, de hecho, al principio hubo algún problema de firmar la indemnización ya que, como suele

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 20

ser habitual, en las aseguradoras siempre hay una letra pequeña, entonces intentamos modificar el texto para que la gente pudiera aceptar. Sobre todo, en el tema de fallecimientos, porque después el seguro obligatorio de viajeros es muy objetivo, va con unos baremos según la secuela que ha tenido la persona. Ahí ha sido más difícil porque ha sido cuestión de un médico forense, que tiene que valorar si realmente está en una categoría u otra, pero hemos intentado ayudar en la medida de lo posible y que, en ese sentido, fueran generosos.

El señor **DELGADO ARCE**: La relación que han mantenido ustedes con las asociaciones, entiendo que ha sido con la Apafas y también con la Plataforma de Víctimas del Alvia. Ayer compareció aquí doña María Concepción Díaz Andrés, que lo hizo en calidad de vocal de Apafas y hubo un momento en el que dijo que no le habían llamado de la Oficina de Atención a las Víctimas y que su relación había sido nula. Sin embargo, me ha parecido escucharle, y es para que lo ratifique, que usted ha tenido una interlocución constante y continua con Apafas en la persona de su presidente y de su letrado. ¿Me puede confirmar esto?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, el presidente Cristóbal González Rabadán y su abogado, Javier González.

El señor **DELGADO ARCE**: Y con la otra plataforma, ¿se ha reunido usted?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, nos hemos reunido siempre en el Ministerio de Fomento.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Ha estado presente en esas reuniones en el Ministerio de Fomento?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Y además de usted, ¿había responsables ministeriales que intentaban conocer qué problemática tenían estas personas?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): En esas reuniones ha estado doña Ana Pastor, el que era en aquel momento secretario de Estado, Rafael Catalá, los presidentes de Renfe y Adif y algún vocal asesor de la ministra. Pero hemos estado todos presentes en todas las reuniones para intentar ayudarles en las peticiones que tenían.

El señor **DELGADO ARCE**: Ya termino, presidenta. Además de estas consideraciones médicas y de seguros, ¿ha tenido Renfe, dentro de lo que yo entiendo es su obligación, gestos como suministrar viajes para desplazamientos, incluso de acompañamientos a personas ya que los propios psicólogos recomendaban a familiares que volviesen a viajar en el tren porque era una pauta que los médicos determinaban? ¿Me puede hablar de esto?

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Sí, la verdad es que hemos emitido más de 580 billetes y dentro de ellos ha habido alguno que ha recomendado psicólogos. La verdad es que la gente súper agradecida. Hemos estado pendiente a veces durante los trayectos en la sombra, por si se encontraban mal, y a otros los hemos acompañado para que se sintieran acompañados por supervisión a bordo, y la verdad, lo han agradecido. Para nosotros ha sido muy importante ayudarles en ese momento para que vuelvan a confiar en nosotros.

El señor **DELGADO ARCE**: Termino agradeciéndole a usted y que le trasmita a toda la familia de Renfe nuestra solidaridad con la tristeza que también ellos han sufrido como consecuencia de este accidente.

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Jiménez Berrocal, ¿quiere añadir alguna cosa?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 21

La señora **JIMÉNEZ BERROCAL** (directora de la Oficina de atención a las víctimas de Renfe Operadora): No, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: No, al contrario, las gracias se las debemos nosotros. Gracias por su información, de la que intentaremos hacer buen uso y trabajo.

Gracias de nuevo por comparecer.

La sesión se reiniciará esta tarde a las 4, con don Francisco José Garzón Amo, que es el maquinista del tren siniestrado.

Hasta entonces, se suspende la sesión.

Eran las doce y cuarenta y tres minutos del mediodía.

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

— **DEL SEÑOR GARZÓN AMO (MAQUINISTA DEL TREN SINIESTRADO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001298).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Iniciamos la sesión. Bien hallados de nuevo, diputados y diputadas. Vamos a la siguiente comparecencia, que es especial porque el compareciente forma parte de un proceso judicial, y, por tanto, según el Reglamento, tiene derecho a tener a su abogado al lado, cosa que vamos a cumplir a rajatabla.

El compareciente también nos ha pedido pasar un audio, que forma parte del sumario del proceso judicial. En este sentido, nos hemos reunido Mesa y Junta de Portavoces y hemos decidido que, aunque este audio, que para ser honestos está incluso en *Youtube*, para ser estrictos, dado que forma parte de un sumario judicial, no lo pasaremos en esta Comisión, sin perjuicio de que lo oigamos en otras circunstancias, pero hoy no.

Sin nada más que decirles, le doy la palabra a don Francisco José Garzón Amo. Animarlo, porque sabemos que esto no es fácil, pero esta Mesa y esta Comisión está aquí para ayudar a los comparecientes, a todos. Por tanto, si no está de ánimos, nosotros haremos lo que haga falta, suspender la sesión, lo que sea necesario. Dicho esto, adelante.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Buenas tardes, señor presidente. Señoras y señores diputados. Si me permiten, preferiría que lo leyera otro.

El señor **PRESIDENTE**: Como la intervención está por escrito, la leerá el secretario de la Mesa.

El señor **SECRETARIO DE LA MESA**: Buenas tardes señor presidente, señoras y señores diputados. Quiero comenzar esta comparecencia con un recuerdo para todas las víctimas y sus familiares, mostrarles mi solidaridad fraternal, y una vez más les pido perdón y les agradezco profundamente la actitud y comprensión que demuestran cada día hacia mi persona. Muchas gracias, de todo corazón.

De este accidente se ha hablado mucho, y, afortunadamente, comienzan a aclararse todas las causas reales del mismo, y confío que, tanto en el plano judicial como en este, las conclusiones determinen realmente lo que ocurrió.

Voy a referirme a algunas cuestiones que me afectan directamente y que, entiendo, deben quedar claras y ser conocidas. Lo primero que apareció poco después del accidente, con imágenes del tren volcando en la curva de Angrois fueron unas palabras mías de la conversación que mantuve con el centro de Atocha, desde la propia cabina de conducción donde me encontraba herido y atrapado sin posibilidad de moverme. Desde allí llamé por teléfono a Atocha para comunicar lo ocurrido y que se activara el plan de emergencias. De esa conversación, que fue filtrada a la prensa en tan poco tiempo, solo podía disponer Adif y el Ministerio de Fomento. En esa filtración se destacaron algunas de mis palabras «tenía que pasar a 80 y pasé a 190 o una cosa así», siendo incluso portada de importantes medios de prensa. Sobre ello, se dice en el libro *Tragedia de Angrois*, de *La Voz de Galicia*, páginas 57 y 58 «cuando Aláez, en compañía de Taín, está en pleno proceso de levantamiento de cadáveres, recibe un aviso de un policía. La ministra de Fomento, Ana Pastor, y el secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, aseguran que tienen una información de primer orden para conocer las causas del accidente. El policía comunica a Luis Aláez que ambos están muy interesados en que la conozca. Cuando el juez y el fiscal llegan a la zona donde está la ministra y el alto cargo, le informan de que tienen la grabación de la llamada que hace el maquinista

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 22

al Centro de control de Atocha después del accidente. Los dos responsables de Fomento tienen mucho interés en que Aláez y el fiscal Roma escuchen la conversación en ese mismo momento, pero el juez les dice que está concentrado en el levantamiento de cadáveres y que ahora no va a meterse en esos asuntos, los emplaza a que la entreguen a la secretaria judicial para incorporarla a las diligencias». Creo que lo justo es que ustedes también escuchen esa conversación completa, solo dura unos pocos minutos. En esta conversación digo que un día iba a pasar, que somos humanos y que ya se lo había dicho al de seguridad, como también lo había dicho, esta vez por escrito, al jefe de maquinistas de Ourense, en un email enviado el 26 de diciembre de 2011, quince días después de la inauguración de la línea y de la que conocieron varios directores de Renfe, personal de seguridad de Renfe, y, bajo mi punto de vista, también de Adif. El aviso del jefe de maquinistas tenía dos partes escritas en un folio por una cara, la primera parte era un problema técnico que Adif corrigió en pocas semanas, la segunda hacía referencia a la curva, y sería raro que se le trasladara ese folio cortando la segunda parte sobre el riesgo de la curva. También se había advertido de los riesgos de estas curvas en un informe del director de Producción del AVE, en mayo de 2002, de una curva también de 80 kilómetros por hora en Puertollano, en la línea Madrid-Sevilla, a pesar de que esta línea estaba mucho más protegida y señalizada, y también se había dicho en el informe pericial del accidente de Valencia de 2006 que una baliza lo habría evitado, informe que realizó el director de Seguridad en la Circulación de Adif, pero, sin embargo, no se instalaron en la línea Ourense-Santiago hasta después del accidente.

En resumen, era un accidente anunciado, en una línea, a lo que se ve, sin análisis y evaluación de riesgo de todos los elementos ferroviarios y carente de toda medida de seguridad que controlara que los trenes no superen la velocidad determinada en cada tramo, y, sobre todo, en la curva, donde se debía pasar de 200 kilómetros por hora circulando con ASFA, a 80 kilómetros por hora, sin ni siquiera una señal de limitación de velocidad, solo la memoria de los maquinistas.

Se ha comentado que estaba hablando por teléfono con el interventor del tren, lo cual es cierto, recibí una llamada desde su teléfono corporativo a mi teléfono corporativo, y estaba obligado a responder a esa llamada. En la cabina de conducción llevamos dos teléfonos de consola y, además, un teléfono móvil que nos entrega la empresa. Toda llamada a cualquiera de los tres teléfonos debemos atenderla, y tanto puede provocar una pérdida de conciencia situacional que la llamada sea al teléfono móvil como a cualquiera de los de la consola. No se nos ha formado para atender esas llamadas, ni existe un análisis y evaluación de riesgos de las mismas. Esas llamadas son habituales, el teléfono es una herramienta más de trabajo de la que nos dota nuestra empresa. Nuestros teléfonos corporativos figuran en el documento del tren que se nos entrega a la tripulación del tren y a los puestos de mandos, obviamente para que se nos pueda llamar por cualquiera de ellos. Estamos hablando de una pérdida de conciencia situacional no voluntaria causada por una de las variadas tareas profesionales propias de un maquinista y a las que debe atender mientras desarrolla su trabajo. Se filtró intencionadamente y se publicó una fotografía de mi página de Facebook en que salía un velocímetro de un tren de alta velocidad marcando 200 kilómetros/hora, dándose a entender que me encantaba correr con los trenes. Una velocidad de 200 para un tren de alta velocidad es normal, como es normal 300 o más. El día de esa foto, yo estaba haciendo los cursillos para habilitarme de esos trenes, no conducía el tren, lo hacía el maquinista que nos enseñaba, nuestro tutor. Los trenes no circulan a la velocidad que el maquinista decide, sino a la que tiene marcada por la empresa. Cuando se dice que un tren sale de Barcelona a las 12 y tiene prevista la llegada a Madrid a las 14:30, es obvio que está determinada la velocidad del tren en cada tramo. Luego, si el día del accidente circulaba a 195 kilómetros/hora antes de la curva, era porque la velocidad establecida en ese tramo es de 200 kilómetros/hora. En ese tramo no había señal alguna que indicara cuándo reducir la velocidad ni sistema que controlara esa velocidad del tren, señales y sistema que se instalaron después del accidente. Antes de la curva, circulando a esa velocidad, en torno a los 200 kilómetros/hora, no se había cometido infracción alguna, el tren estaba circulando a la velocidad indicada y permitida por la infraestructura y los elementos ferroviarios. Si quieren ver cómo estaba señalizado el lugar del accidente el día de los hechos, y cómo se ha señalizado después del accidente, les puedo entregar un documento donde verlo.

Se dice que conocía muy bien la línea, que estaba habilitado para conducir por ella y que ya había realizado un total de 59 servicios por esa línea. Eso se recoge en el informe de Renfe. ¿Y eso qué quiere decir? ¿Que por realizar 59 servicios por una línea ya no hacen falta medidas de seguridad? Una pérdida de conciencia situacional se puede producir el primer viaje o después de miles de viajes. Una pérdida de conciencia situacional es imprevisible para las personas, pero debe ser previsible para las organizaciones, máxima en una línea continua de puente – nivel – puente – túnel – viaducto repetitivo, no había ninguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 23

previsión para hacer recuperar al maquinista una pérdida de consciencia situacional. Lo que no se dice de esos 59 viajes de servicios es cuántos fueron Ourense-Santiago y cuántos fueron Santiago-Ourense, porque no es lo mismo afrontar la curva desde Santiago, que el tren sale parado y llega a la misma a poca velocidad, que, desde Ourense, que se toma después de 84 kilómetros rectos y el tren viene circulando a 200 kilómetros/hora. Tampoco se dice cuántos de los viajes Ourense-Santiago se hicieron por la vía 1, la del accidente, y cuántos por la vía 2, que, por señalización, la señal avanzada nunca puede estar en vía libre, la curva está controlada por el ASFA y no podría haber superado los 80 kilómetros/hora. Dado el sistema banalizado de esa línea, la circulación se podía hacer indistintamente por ambas vías, con la diferencia que, por vía 2, la situación de las señales controlaba la velocidad en la curva y por la vía 1 no lo hacía. Todo quedaba en manos del maquinista. La cuestión es que casi siempre nos hacían circular por la vía 1 desde Ourense a Santiago. Además, hay que aclarar que con el Alvia 730 había realizado por esa línea un total de 18 servicios en ambos sentidos; es decir, Ourense-Santiago y Santiago-Ourense. No tiene sentido tratar de justificar la omisión de medidas de seguridad con el número de servicios realizados que, en cualquier caso, fueron muy pocos.

También se ha tratado de justificar que las medidas adoptadas después del aviso del jefe de maquinistas en diciembre de 2011, y mitigar el riesgo de la curva, fue incrementar la formación de los maquinistas. Debo decir que, al menos en mi caso, eso no es cierto, la formación que se me impartió para la habilitación de la línea 082 se realizó, según documento al efecto aportado por mi empresa, del 16 al 19 de noviembre de 2011, y fueron 32 horas, cuatro días de jornada de 8 horas, y, como todos sabemos, la Orden FOM/2520/2006, para las habilitaciones de los maquinistas de la infraestructura, exige un mínimo de 30 horas, luego la formación impartida fue la normal, la mínima legal. Debo decir también que el jefe de maquinistas de Ourense formaba a los maquinistas de esa dependencia y que prestaban servicios en los trenes de media distancia, y yo prestaba servicios en la residencia de Coruña y trenes de larga distancia, luego nunca me impartió formación alguna. Además, el aviso del jefe de maquinistas sobre el riesgo de la curva fue el 26 de diciembre de 2011, y es a partir de ahí que dicen se incrementa la formación de la infraestructura. A mí no se me imparte más formación de la línea 082 que la citada de los días 16 al 19 de noviembre de 2011, cuando la línea ni siquiera había sido inaugurada y sin que conste por qué vía se hizo, ni en qué sentidos.

Por último, quiero referirme a lo que pasó desde el accidente hasta que me llevaron a declarar al Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela. Cuando me sacaron del tren, me llevaron al hospital de Santiago, donde fui ingresado con traumatismo torácico cerrado, fracturas costales sexta a octava, neumotórax traumáticos, herida inciso-contusa en cabeza y las consecuencias psíquicas postraumáticas. Por esas lesiones no podía permanecer tendido, debiendo pasar todo el tiempo en el sillón de la habitación. Tenía un drenaje puesto, que me fue retirado para darme el alta del hospital el día 27 y me llevaron directamente a los calabozos de la comisaría de Santiago. Dicha detención no fue ordenada por el juez, sino por la policía, y es que el día 27, sábado, el ministro del Interior visitaba Santiago y parece que era importante que en su rueda de prensa pudiera decir que tenían detenido al maquinista en los calabozos de la comisaría; de hecho, ya lo estaba en el hospital, porque siempre tuve un policía en la habitación. En los calabozos de Santiago solo tenía un catre. Pedí una silla porque no podía tumbarme por mis lesiones, pero me dijeron que estaba prohibido, así que allí pasé todo el tiempo sentado en el suelo, hasta que el domingo 28 me llevaron a declarar ante el juez, que, después de hacerlo y tras la vista correspondiente, decretó mi libertad.

Finalizo con un nuevo abrazo fraternal a las víctimas y con todo el deseo de que ustedes determinen claramente las causas mediatas, inmediatas y subyacentes del accidente. Las víctimas lo merecen, la seguridad del ferrocarril, también, pues no puede estar basada exclusivamente en la actuación de humanos, y los profesionales no pueden trabajar arriesgando su vida y la de sus viajeros. La tecnología existente permite controlar esos riesgos y evitar accidentes de este tipo, unas simples medidas tomadas después del accidente, en concreto la instalación de tres señales de chapas y tres balizas, dos ERTMS y una ASFA habrían evitado ese accidente de haberse instalado antes de la puesta en servicio de la línea. Si dan permiso, podremos oír la grabación de la conversación con Atocha.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Garzón Amo. Intentaremos actuar, les pido diputados y diputadas, con la máxima delicadeza posible, pero la dinámica de la Comisión exige que ahora pasemos al turno de preguntas. No obstante, les ruego que lo hagan que lo hagan con la máxima sensibilidad.

En primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 24

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Intentaré seguir, como es natural, sus recomendaciones.

Señor Garzón, muy buenas tardes. Bienvenido al Congreso y gracias por su presencia esta tarde en la Comisión de Investigación del accidente del tren Alvia ocurrido hace casi cinco años. Saludo también al abogado que lo acompaña y que, en cualquier momento, si es necesario, puede intervenir cuando usted lo requiera.

Esta Comisión de Investigación tiene como objetivo principal el de detectar desde el Congreso de los Diputados aquellos fallos o carencias en torno al accidente, a la puesta en servicio de la línea ferroviaria de alta velocidad en sus tramos Orense-Santiago de Compostela-Ferrol, y también todos aquellos aspectos de interés para mejorar la seguridad de nuestras infraestructuras de transporte ferroviario. Aquí no emitimos sentencias ni suplantamos el papel de los jueces, por lo que, si alguna de mis preguntas le resulta impertinente o inconveniente, con toda libertad decline su respuesta y la retiro. Pero es muy importante conocer su testimonio porque usted era el conductor del Alvia accidentado, y si bien no somos inquisidores, sus comentarios sí pueden ser de gran utilidad para la finalidad de esta Comisión.

La primera pregunta. Señor Garzón, explíquenos un poco, por favor, su trayectoria profesional en Renfe.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Como cualquier ferroviario normal. ¿A qué se refiere usted?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Cuándo empezó a trabajar en Renfe?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): En el año 1982.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Muy joven?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Tenía 20 años. Empecé a trabajar en Paquete Express, en paquetería, después pasé a Tracción, a repostar máquinas, me tiré veinte años de peón, repostando. Hubo una oportunidad en 1998 para ascender y ascendí. Me puse de ayudante de maquinista. Estuve dos años en Monforte y me dijeron que, si quería consolidar la categoría, primero a Barcelona, segundo a Barcelona y tercero a Barcelona. Pues me fui a Barcelona. Como quería volver a Galicia porque mi madre es mayor, y como de Barcelona es más difícil salir, hice el puente hacia Madrid, y de Madrid logré volver a Galicia. De Coruña pasé a Monforte.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Aunque creo que lo dijeron en la lectura del texto que usted nos trajo, ¿cuándo se incorporó a la conducción de trenes Alvia?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): En 2011, me parece que fue. No sé las fechas concretas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Y con muy poca formación, por lo que acabo de escuchar.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No, la normal.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿A lo largo de su trayectoria profesional como maquinista tuvo alguna incidencia significativa? Jamás.

La alta velocidad ferroviaria llegó a Galicia a finales de 2011, pero entró en servicio a mediados de 2012.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Es que yo de fechas no...

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entiendo, después de escuchar su testimonio inicial que este trayecto, donde se produjo el siniestro el 24 de julio de 2013, no era especialmente conocido por usted, creo recordar que han citado como 59.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sí, pero con el Alvia 18 veces.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En ese tiempo, ¿qué valoración puede hacer usted sobre la seguridad de la línea?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Prefiero no contestar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 25

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: No obstante, tengo entendido que, tanto usted como sus compañeros maquinistas habían advertido riesgos, y, de hecho, tras producirse el accidente, se lamentó de...

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Eso viene reflejado en el escrito.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Usted sabe que, en España, cuando se produce un accidente grave, interviene inmediatamente la CIAF. En este caso, a lo largo del tiempo, elaboró un informe, ¿conoce sus conclusiones?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): ¿El qué?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios realizó unas conclusiones.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No entro a valorar sobre eso.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En ese informe, que yo tengo aquí, hay una transcripción de una conversación telefónica que usted mantiene con el interventor del tren. Son cien segundos de conversación inmediatamente anteriores al accidente. ¿Usted se reconoce en esa transcripción?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Está ahí, no se puede ocultar, es así.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por último, señor Garzón, si quiere usted comentarnos alguna cosa en especial, le brindo la oportunidad.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Todo lo que tenía que comentar, se lo comenté al juez, a las preguntas que él me hizo, y no escondí nada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca, muy especialmente por su sensibilidad. Se lo agradezco.

A continuación, tiene la palabra el señor Barandiaran, por Euzko Alderdi Jeltzalea.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muy brevemente. Solo para señalar, como lo ha explicado también el diputado, señor Martínez, que esto no es más que un órgano de investigación parlamentario donde no se juzga a nadie. Quiero que desde ese punto de vista esté usted tranquilo. Segundo, que de la intervención que nos ha leído hay cosas que me han esclarecido algunas cuestiones, se lo agradezco, y como creo que tampoco es cuestión de que a través de su testimonio ahondemos más cuestiones diferentes de las que ha podido usted aclarar en ese escrito, no le voy a hacer ninguna pregunta. Solo le voy a hacer una consideración. Aquí, se supone que se analizan responsabilidades políticas, o incluso la posibilidad de que algunos hechos se puedan desenvolver de otra manera para que no vuelvan a suceder, pero no quiero que entienda que, de ninguna manera, se le juzga. Es más, quiero decirle una cosa nada más, a usted no le considero responsable de absolutamente nada más que de ser humano, nada más.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garzón, ¿quiere responder?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Darle las gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Le copio la consideración que he hecho antes al señor Martínez Oblanca, señor Barandiaran.

Pasamos, en tercer lugar, a la intervención del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana. Tiene la palabra el diputado Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Garzón, buenas tardes. Quiero que sepa tres cosas antes de empezar. La primera es que está usted aquí por la petición de otros grupos parlamentarios, muy respetable, pero nosotros considerábamos que no tenía que venir. Dos, que sepa que, por parte de este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 26

grupo parlamentario, de este diputado, usted es una víctima más, ni más ni menos. Y tres, usted ha pedido algo, de hecho, es lo único que ha pedido, y es que se escuche el audio, y alguien, seguramente los mismos que se vanaglorian aquí cada día de decir que no vetan nada, ha decidido que eso no se escuche. Es la grabación de su conversación con el interventor. Yo voy a gastar el minuto y medio que dura esa grabación de mi tiempo para que se escuche.

[comienza el audio]

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Rufián, si quiere... Queda suspendida la sesión. ¡Esto es una Comisión de Investigación, no un circo!

[termina la audición de la conversación telefónica del maquinista]

Vamos a reemprender la sesión.

Supongo, señor Rufián, que será consciente de a quién ha hecho daño con esto, ¿no? No a mí, no a los diputados. Es muy consciente de a quién ha hecho daño exponiendo esta grabación.

Si se considera aludido, tiene la palabra.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, me considero aludido, más que nada porque ha habido mucho cabreo. Le repito, usted lo único que ha pedido es que se escuche esta grabación, según quién ha considerado que no, de hecho, los mismos que se han levantado muy cabreados durante esta sesión, diciendo que la culpa es mía de todo esto.

Si tiene a bien el presidente, comienzo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rufián, era por alusiones. ¿Tiene alguna alusión?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Como que ¿tiene alguna alusión? Se refiere a que no puedo seguir o cómo va.

El señor **PRESIDENTE**: No, vamos a seguir el orden normal de las intervenciones. En este sentido, a usted le quedan 3'48" para continuar, esperemos que de una manera mínimamente normal.

Adelante, señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Entiendo que lo normal es no cumplir con lo que el compareciente ha pedido que esta grabación se dé, su abogado también, y nosotros hemos intentado que así sea, por mucho que aquí se estén dando golpes en el pecho contra eso.

¿Qué le diría a José Blanco, a Ana Pastor y a Rafael Catalá si los tuviera delante?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Prefiero no contestar a eso. Yo no soy quién para decir nada sobre esas personas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted se considera una cabeza de turco?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Una persona normal, que tuvo un accidente, simplemente, que cumplía con su trabajo, y una llamada fue la fatídica, nada más.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Quiere que sigamos o lo dejamos aquí?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Puede, pero no puedo evitar emocionarme.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Con esto acabo, señor Garzón, porque seguramente según quién venderá a los medios otra cosa, le pido...

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Eso es lo que temo yo, los medios, que yo quiero pasar desapercibido, yo soy una persona normal.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le pido, por favor, que confirme que usted ha solicitado previamente que este audio aquí se escuche.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Está ahí escrito y lo escrito, escrito está.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es lo único que ha pedido. Su abogado dice que sí con la cabeza. Lo digo porque según quien, saldrá de aquí diciendo que yo soy un salvaje.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 27

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Yo no entro a valorar nada.

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

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Muchas gracias a usted.

El señor **PRESIDENTE**: «Muchas gracias», por su intervención, señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No hay de qué, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Pasaríamos a la siguiente intervención, que, en este caso, corresponde al Grupo Parlamentario Ciudadanos, en nombre del cual tiene la palabra el diputado Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Yo, en nombre de mi grupo, quiero protestar por lo que es una actitud reiterada de parte del diputado Rufián que, en todas las sesiones a las que he asistido, se empeña en montar el numerito, demostrando que es capaz de anteponer ese deseo de figurar, ese deseo de estar en los medios a cualquier otra consideración, incluida, por su puesto, ya no el respeto a esta Cámara, ya no el respeto a nosotros, que eso sería lo de menos, sino el respeto a las víctimas y el respeto a los comparecientes. Yo, realmente, no sé cuál es el cauce para manifestar esta protesta, pero creo que esto es muy grave, creo que es una costumbre en él, porque a falta de otras capacidades, montar el numerito es lo que le va a dar cierta relevancia en los medios. Pero, una vez más, esto es una falta de respeto absoluta, no solo hacia nosotros, sino hacia las víctimas y hacia los comparecientes.

Y ahora, si me permite, sigo con esto. Como han dicho otros comparecientes, nosotros no estamos aquí para juzgar a nadie, lo que sí queremos es aprender lo que ha ocurrido. Ahora mismo se está celebrando también una comisión de otro accidente aéreo, el de Spanair, y como han dicho algunos comparecientes, la seguridad en los medios es algo dinámico que se va modificando conforme vamos teniendo nuevos datos y vamos viendo en qué se puede mejorar.

Yo le voy a hacer algunas preguntas, si entiendo que alguna no se debe contestar o se siente molesto por ellas, dígamelo y la retiraré inmediatamente.

Por lo que sabemos el sistema ERTMS se interrumpía a cuatro kilómetros de la curva y pasaba a circular en ASFA. Se lo digo, porque como estamos muy acostumbrados a leer la parte técnica, me gustaría, desde el punto de vista del maquinista que nos lo explicara un poco. Eso quiere decir que, a partir de ese momento, ya no controlaba la velocidad, sino que delegaba la responsabilidad en el maquinista, ¿no?, ¿es así?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Yo iba con el ASFA desconectado, iba con señalización lateral.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero la señalización lateral, entiendo, no detiene el tren ante un exceso de velocidad, cosa que sí hace el ERTMS. ¿Es correcto?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Una pregunta también técnica. Parece ser que en los cuadros de velocidades máximas de Adif hay dos tipos de reducciones de velocidad.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): A eso prefiero no contestar.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Han comentado ustedes que un mando intermedio, en diciembre de 2011, avisó de la peligrosidad de la curva. ¿Los maquinistas tuvieron acceso a este aviso?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No, yo no lo sabía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esta es una curva después de una recta muy prolongada se produce una transición muy brusca de velocidad. ¿Conoce otros puntos en los que esto ocurra de la red española? Es decir, donde una recta muy larga vaya seguida de una curva muy pronunciada y únicamente esté amparada sin anuncio.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): En alta velocidad conozco esta nada más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 28

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe usted si hay políticas en Renfe que animen a los maquinistas para que avisen donde haya puntos que les parezcan peligrosos? ¿Les incentivan a ustedes a que avisen?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Nos puede decir cómo estaba señalizada la curva?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No había señalización.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entonces ustedes no detectaban por eso, si no por alguna otra referencia.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sí, cada uno...

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

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Muchas gracias a usted.

El señor **PRESIDENTE**: Estamos acabando, no se preocupe.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Cuanto antes, mejor.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Señor Garzón, sea bienvenido a esta Comisión. Imaginamos que recordar ese día le produce un inmenso dolor. Por nuestra parte, usted no debería estar compareciendo hoy aquí, nosotros creemos que esta Comisión está para dilucidar las responsabilidades políticas, y creemos que eso no tiene que ver con los errores previsibles, como son los errores humanos, sino con las causas evitables del accidente. Por lo tanto, nosotros creemos que usted hoy no debería estar aquí, sino más bien que usted es una víctima más en ese accidente.

No han permitido que se ponga ese audio, para nosotros es muy importante, y no solo para nosotros, también desde la Plataforma de Víctimas han insistido en que ese audio debe ser escuchado por una razón muy simple, porque no fue escuchado en su totalidad en un inicio. A mí me gustaría, ya que no se puede poner el audio, leer algunas notas de lo que se decía en él, que está publicado entrecorrido en todos los periódicos.

— *La central de Atocha: Atocha.*

— *Maquinista: Debe de haber heridos muchos, eh... porque esto ha volcado. Y no puedo salir de la cabina.*

— *Atocha: Vale, tranquilo maquinista.*

— *Maquinista: Venga, venga, eh... ¿Me oyes? No puedo salir de la cabina, no puedo socorrer a nadie.*

— *Atocha: Sí, te estoy oyendo. Qué, hay heridos, ¿no?*

— *Maquinista: Sí, porque es que tenía en verde y me despisté y, cómo se llama, tenía que pasar a 80 y pasé a 190 o una cosa así.*

— *Atocha: Vaya.*

Esta parte, el inicio del audio es el que se hizo llegar por parte de Ana Pastor y Rafael Catalá de forma urgente al juez y al fiscal a la zona de Angrois cuando todavía el accidente se acababa de producir. Y no solo llegó allí, sino a las delegaciones de los diferentes periódicos llegó esa parte del audio y así salían a los dos días en los titulares que el maquinista frenó muy tarde, y la grabación de la llamada: «tenía que ir a 80 y voy a 190». Hubo una sentencia, evidente, filtrando esta grabación, que fue filtrada en el mismo momento, por tanto, esto tuvo que partir directamente desde el Ministerio de Fomento, y, por eso, es muy importante que se escuche esa llamada, porque esa llamada no acababa ahí, seguía, y decía:

— *Maquinista: estoy ya se lo dije al de seguridad, que eso era peligroso, que un día nos íbamos a despistar y nos la íbamos a tragar. Ay, Dios mío, pero es que yo ya se lo había dicho al de seguridad, somos humanos y se nos puede pasar, que eso es inhumano, esta curva...*

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 29

— *Atocha*: Ya.

— *Maquinista*: O sea, ¿entiendes? Es que con un anuncio de precaución es que no, hombre, no puede ser que hagan estas cosas, hombre, que el maquinista tiene que estar, sí, pero somos humanos. Somos humanos y se nos puede ir la olla, y se me pasó a mí, me cago en diez, le pudo pasar a cualquier compañero mío, me cago en diez. Y lo malo son los viajeros. Es que no se puede recibir en anuncio, en anuncio, en vía libre, y con una limitación, y con una limitación a 80, joder, es que eso es inhumano. Yo creo que eso es un fallo de seguridad.

Eso es lo que nunca llegó a los periódicos ni se quiso transmitir en el momento al fiscal. Por eso era muy importante escuchar ese audio, me parece muy importante que se traslade, porque la opinión pública se conformó en el primer momento con las portadas de los periódicos que se construyeron a partir de ese tipo de filtraciones. Y no solo eso, sino que el señor Catalá, a las semanas, estaba en entrevistas en Antena 3, acusando a este señor y reconociendo que este señor iba con exceso de velocidad. Hubo una sentencia pública previa.

Yo le pregunto, por tanto, si usted considera que desde el minuto cero fue utilizado como chivo expiatorio, como cabeza de turco.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Yo a eso, no puedo contestarle. No entro a valorarlo. Yo quiero que me dejen vivir en paz. No puedo valorar eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ayer, el presidente de la Plataforma de víctimas del accidente, Jesús, decía que hubo una cacería del Gobierno contra usted. Me gustaría saber, emocionalmente, qué supone que las víctimas le reconozcan a usted que, efectivamente, ha cometido un error, pero que usted no era el responsable.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Mis respetos. Solicitar el perdón y que prefería haber muerto yo a uno de ellos. Con eso se evitaba una mínima muerte. Con lo que acabo de decir, le respondo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el audio también se escucha cómo usted era consciente de la peligrosidad de la curva y dice que ya lo había avisado. ¿A quién le había avisado usted?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Lo pongo ahí, al de seguridad. Está en el juzgado el nombre.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Se tomaron medidas después de su aviso?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): En el escrito está cómo estaba la curva y no, no se tomaron medidas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cree que después de haber dado el aviso, usted podría haber hecho algo más?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Qué debería haber hecho quien sí tenía capacidad para poner las medidas de seguridad?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Lo que se hizo después del accidente. Ahí está en el escrito, con lo que se hizo después del accidente se podía haber evitado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cree que hay o hubo responsabilidades políticas y técnicas en el accidente del Alvia?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Yo respondo por mi persona, pero no voy a entrar a valorar en política. Soy una persona normal, en política no me meto. Y perdóneme.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Existía constancia escrita de su aviso al de seguridad?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No, no existía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 30

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero sí del jefe de maquinistas de Ourense. ¿En ese momento se hizo algo? ¿Cuando el jefe de maquinistas de Ourense hizo la advertencia tampoco quien tenía la responsabilidad tomó algún tipo de medida?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Toda la responsabilidad en el informe de la CIAF recaía sobre usted, usted era el único culpable. Ahora el juez instructor de la causa dice que Adif no analizó el riesgo que existía en la curva en caso de que un maquinista tuviera un error humano, y, además, el informe de la ERA también desacredita la teoría de que usted sea el único responsable. Cuando aparece ese informe de la CIAF, de alguna forma, a usted lo sentencian públicamente una vez más.

Me gustaría que usted hoy, que tiene la posibilidad de hablar, transmita su opinión sobre ese informe.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Cada cual con su conciencia. Dentro del respeto a las víctimas, tengo mi conciencia tranquila sobre que dije la verdad. El que haya mentado o no en algo, que responsa donde tenga que responder.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por último, la parte en el tratamiento que recibió usted el día posterior me parece absolutamente inhumana, de hecho, se acredita en las noticias de prensa: «El conductor está detenido en el hospital, la policía le interrogará hoy». Eso es lo que estaba destacado en la noticia, parece que necesitaban que usted estuviese ya a disposición judicial y ha recibido un trato lamentable. A mí me gustaría saber cómo le ha afectado a usted, personalmente, toda esa cacería que ha sufrido, el trato del momento...

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Estuve mucho tiempo escondiéndome y tratando de evitar a la prensa, porque no me sentía con fuerzas. El trato lo vieron ustedes, yo lo pasaba como podía. Estuve mucho tiempo que no levantaba cabeza, ahí está en el escrito cómo estaba y lo que ponía la prensa también lo leyeron ustedes. Entren a valorar ustedes si una persona normal y corriente que tenga un accidente merece el trato que recibí yo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por mí, nada más. Para mí usted es un trabajador que trabajaba en unas condiciones laborales donde no se garantizaba la seguridad, ni de usted ni de los viajeros.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández, ha hecho usted una demostración práctica de cómo se puede decir todo lo que se quiere decir utilizando el Reglamento. Se lo agradezco. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Pilar Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy buenas tardes, señor Garzón, muchísimas gracias por comparecer. Quiero que sepa usted que tiene toda la empatía, todo el apoyo emocional y todo el reconocimiento como un trabajador que es, por parte de este grupo parlamentario.

Voy a ser muy breve en cuanto a las preguntas que le dirija a usted, porque algunas de ellas ya han quedado contestadas en la lectura que se ha hecho de su declaración. La primera es una petición al presidente de esta Comisión, señor presidente, creo que es necesario que exista una reunión urgente de Mesa y Portavoces para delimitar y clarificar cuál va a ser el procedimiento de funcionamiento de esta Comisión. Soy responsable de dos comisiones, presido dos comisiones en este Congreso de los Diputados, una de ellas con una carga emocional tremenda, que es la de violencia de género, hemos tenido testimonios horribles y con una carga emocional fortísima, y nunca, nunca, ningún grupo parlamentario se saltó los acuerdos que se tomaron por los distintos grupos en un momento determinado en ninguna reunión, ni nadie hizo ninguna utilización partidista del dolor de nadie. Creo que esta Cámara se merece rigor, seriedad y respeto, no solo a los grupos parlamentarios, que también, dentro de la discrepancia legítima ya que esta es la Cámara de representación popular, representamos a la democracia de este país, y creo que se merecen algunos comportamientos distintos a los que hemos sido testigos ayer y hoy aquí. Dicho esto, con todo el respeto y a la libertad que pueda tener cada grupo parlamentario, que no lo pongo en cuestión. Es verdad que este grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Socialista, mantuvo una posición distinta hace tiempo en relación con esta Comisión, cambiamos de posición, y esta Comisión tiene lugar hoy porque el Grupo Parlamentario Socialista cambió de posición, no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 31

caprichosamente, sino de una manera argumentada, porque han sobrevenido circunstancias y hechos que hemos analizado y hemos considerado que deberían tomarse en consideración. Por tanto, no voy a pedir disculpas, señor Garzón, con todo el afecto y el respeto que le tengo y que le tiene mi grupo, no le voy a pedir disculpas por haber solicitado su comparecencia hoy, nosotros hemos solicitado su comparecencia, lo que sí le traslado es que siento muchísimo que esto le afecte y usted esté reviviendo una situación que, seguramente, tendrá que convivir con ella posiblemente el resto de sus días. Pero le voy a explicar el porqué, no es un capricho. Lo hemos hecho porque si esta Comisión tiene por objeto realizar unas conclusiones y determinar qué es lo que ha ocurrido y evitar que vuelva a ocurrir, entendemos es importante que todos los elementos que puedan conformar esas conclusiones se puedan escuchar y que puedan acudir a esta Comisión, única y exclusivamente por eso. Y reitero lo que han dicho otros representantes parlamentarios, no es un tribunal, porque no tenemos la capacidad ni somos quién para juzgarle a usted.

Me resulta preocupante, porque me da la sensación de que esta Comisión ya ha hecho sus conclusiones, y yo voy a hablar claramente por lo que le toca al Grupo Parlamentario Socialista. Si esta Comisión lo que persigue es que sea responsable político el señor Pepe Blanco, que fue ministro de Fomento con el Partido Socialista, sobra llamar a nadie más, porque las conclusiones ya están hechas. Pero entre todos los grupos parlamentarios hemos acordado un listado de comparecencias que ha sido fruto del consenso. Por cierto, el Grupo Parlamentario Socialista ha puesto en esa lista a los responsables que, en aquel momento lo eran, del Gobierno socialista, nosotros y nosotras. Por lo tanto, no vamos a jugar a hacer ningún paripé, las conclusiones serán las que tengan que ser. Ni estamos boicoteando nada, lo único que pido es que no se nos falte al respeto ni a la verdad.

Creo que corresponde escuchar a todo el mundo, y cuando algún compareciente o alguna compareciente no conteste aquello que nosotros pretendemos o nos gustaría que contestara, no lo sometamos a un tercer grado, respetemos lo que manifiesta esa compareciente o ese compareciente. Es una cuestión de dignidad parlamentario y de respeto a los ciudadanos que comparecen en esta Comisión, y que los hemos llamado nosotros.

Dicho esto, y perdóneme usted la intervención, que nada tiene que ver con su comparecencia, me gustaría hacerle una sola pregunta para terminar, porque era del listado de cuatro o cinco preguntas que tenía previsto hacerle, las demás ya las ha contestado usted con la lectura que se ha hecho de su declaración, pero hay una que me ha llamado la atención y me gustaría que, si usted puede o lo desea, la pueda matizar o complementar. La pregunta que quería hacerle era si existe alguna norma que regule la posibilidad de recibir o no llamadas mientras se desarrolla la prestación de un servicio. Si se permite o no recibir esas llamadas en alguna norma.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Me ha llamado la atención que dice usted que lo que no existía era una evaluación de los riesgos que podía suponer el recibir esas llamadas cuando se está en el ejercicio de la conducción. Por lo tanto, existe una laguna en esa evaluación de riesgos que le ha impedido a usted tomar algún tipo de medida o actuar de otra manera mientras ha ocurrido esa situación. ¿Es así?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sería una formación con respecto al teléfono y evaluación de riesgos.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: O sea, evaluación de riesgos ante una situación determinada que usted, en el ejercicio de su trabajo, se ha planteado durante la prestación del mismo.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sí.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Y eso no estaba previsto.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Ha dicho usted que la formación que usted había recibido al efecto para la conducción de un tren de alta velocidad es una formación suficiente, por lo menos cumplía el mínimo legal de las 32 horas, creo que dijo usted.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): De 30 horas, y son 32.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 32

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Usted recibió 32. ¿Considera que es suficiente esa formación?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Hay gente más inteligente que yo que está capacitada para decir si es suficiente o no. Yo salí, pero bueno, yo no estoy capacitado para...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No se preocupe, era simplemente por si cuando usted recibió esa formación alguien responsable de la formación en la empresa, o alguien, comentó en algún momento si era esa formación básica, porque me da la sensación que era un curso de formación básico de prevención... Lo dejamos para después, entonces.

Muchísimas gracias, y sentimos, de verdad, que pase usted por esta situación, pero también quiero garantizarle que la intencionalidad es esa, que considerábamos que lo que usted nos podía aportar podía ser de interés para nuestro trabajo.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Es que yo tenía cinco años de anonimato. Cinco años de anonimato, y ahora no vuelvo a tenerlo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Lo siento mucho.

El señor **PRESIDENTE**: La última intervención es por parte del Grupo Parlamentario Popular, y en su nombre tiene la palabra el diputado Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías, señor Garzón, señor letrado que le acompaña, utilizaré los últimos minutos para hacer las mismas referencias o reflexiones que la señora Cancela, pero no quiero desatender el objeto principal de esta sesión, que es hablar con usted, señor Garzón. Sepa que el Grupo Parlamentario Popular no ha sido partidario de esta Comisión de Investigación parlamentaria, porque nosotros creemos que la investigación realmente independiente, y que va a dar alguna respuesta en su día, es la judicial, en la que usted, por ejemplo, dispone de asistencia letrada en la que usted dirige y formula recursos, presenta solicitudes, y las partes también, y en la que usted ha declarado en dos ocasiones —si no estoy equivocado— los días 28 y 31 de julio. Se ha decidido crear esta Comisión y nosotros tenemos que intentar trabajar en los objetivos de la misma, que sepa que son tratar de esclarecer y analizar las causas de este accidente y los elementos que tienen relación con el mismo. Y esto obliga a que tengamos que llamar a muchas personas y estudiar muchos documentos. Aquí van a estar los responsables políticos, van a estar muchas personas de Adif, muchas personas de Renfe, de empresas de todo tipo, y también está hoy usted aquí, y el señor interventor, al que escucharemos después.

Quiero hacerle unas preguntas concretas y usted decide si me responde o no. Le quiero preguntar si el día del accidente usted llevaba en su poder en el tren, como maquinista, la documentación reglamentaria, es decir, el documento del tren, el libro horario del tren y el cuadro de velocidades máximas.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Perfectamente. Y duplicado.

El señor **DELGADO ARCE**: Perfecto. Usted manifestó el 28 de julio en el juzgado que todas las semanas hacía este viaje varias veces. ¿Es así?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Ahí están las veces que lo hacía, están reflejadas por Renfe.

El señor **DELGADO ARCE**: Mire, el tren en el que usted viajaba lleva un registrador de seguridad que se llama Hasler Teloc, que está en la cabeza motriz y que registra las señales analógicas y las digitales de funcionamiento del vehículo, y también graba los últimos 30 minutos de viaje. Le voy a hacer unas preguntas siguiendo las referencias de datos que da ese registrador, usted me contesta lo que crea oportuno.

Usted sale de Ourense aproximadamente a las 20:05, y usted, en el punto kilométrico 2 es cuando acciona el pulsador con el que pasa del sistema ASFA convencional a digital. ¿Es así?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sobre esos temas lo declaré todo al juzgado, me abstengo.

El señor **DELGADO ARCE**: Yo no lo he visto en el juzgado, por eso le preguntaba.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 33

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sí, está en el juzgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Quisiera preguntarle si tuvo un problema, aproximadamente a la altura del kilómetro 8, con el frenado de emergencia.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Está en el juzgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Aproximadamente a las 20:39 empezó a sonar su teléfono, aquí consta, en el registro, y, aproximadamente a las 20:39 inició la conversación telefónica. Yo quería preguntarle si usted considera que este tiempo de cien segundos que duró esta conversación ha sido un tiempo demasiado largo para lo que, realmente, usted tenía que contestarle al interventor.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Prefiero no contestarle. Perdone.

El señor **DELGADO ARCE**: Esta llamada telefónica que usted recibió ¿era sobre un tema intrascendente?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Yo no entro a valorar si era trascendente o no, yo tenía que coger el teléfono.

El señor **DELGADO ARCE**: Yo no digo que no tuviera que cogerlo, digo que no era una llamada de emergencia.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Eso lo tienen que dilucidar Renfe y Adif.

El señor **DELGADO ARCE**: La llamada que recibió usted, ¿le distrajo de la atención a la conducción?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No contesto. Es obvio lo que hay.

El señor **DELGADO ARCE**: Mire, usted, en las declaraciones que ha prestado en el juzgado refiriéndose a la señalización de esta línea, manifestó que a la altura de una señal que se llama E'7, que es una señal avanzada. Usted es la señal que tomaba como referencia para empezar a reducir la velocidad, que usted conocía que había que reducir, ¿es así?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Si lo pone en el juzgado, si es lo que declaré, es lo que le voy a responder, igual.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Qué explicación tiene el que, con esa señalización, más la siguiente señal avanzada e7 que había, usted no redujese la velocidad?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): La señal está en vía libre.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Pero usted conocía que debía bajar la velocidad de 280 kilómetros/hora?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Es que no había señalización ninguna de que bajara la velocidad, no había señal.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿En el cuadro de velocidades no figura esa reducción de velocidad?

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sí, pero usted mismo se contestó y atendió la llamada.

El señor **DELGADO ARCE**: Atendió la llamada, pero quiero decir que, si en el cuadro de velocidades estaba esta reducción, le pregunto.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Sobre mi actuación, lo tiene en el juzgado, no voy a responder.

El señor **DELGADO ARCE**: Respecto de su formación, para que no quede ninguna duda, además de la formación específica que usted recibió para la habilitación en esta línea, recibió una habilitación específica para esta línea y una habilitación específica para los trenes 730, ¿es así?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 34

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Evidentemente, está ahí que me dieron la formación esa.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero, a mayores de eso, usted, desde que inició la actividad como maquinista ha realizado y recibido una formación continua.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Es que la formación del maquinista es continua.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted, a preguntas sobre la cuestión del teléfono, ha manifestado que no tenía ninguna comunicación en relación con el teléfono, y, sin embargo, en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios figura una ficha de información al maquinista que versa sobre el uso del teléfono móvil en la conducción y que, entre otras cosas, dice que cuando sea necesario hacer uso del teléfono móvil debido a algún tipo de emergencia o por avería o disfuncionalidad del equipo, asegúrate de que no existe riesgo y limita la conversación a lo estrictamente necesario, y después sugiere que las detenciones largas pueden ser un buen momento para consultar mensajes y llamadas, siempre que prestes atención al reinicio de la marcha.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): Eso se refiere al teléfono particular. Este es el teléfono corporativo.

El señor **DELGADO ARCE**: Se refiere al uso del teléfono en la conducción.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): El particular. La llamada es al teléfono corporativo, el que me da la empresa, al que tengo que responder por narices.

El señor **DELGADO ARCE**: Quisiera finalizar presidente, poniendo de relieve dos cuestiones. El audio al que se acaba de aludir, está en el Anexo 3.5.2, adscrito al informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Está en la página V desde hace años, está a disposición de todo el mundo, yo lo he leído 20 veces y es importante, porque dice muchas cosas, entre otras algunas que ha leído doña Alexandra y otras que no ha leído porque no le ha dado tiempo a leer. Yo recomiendo que lo lean, no es ningún secreto, es algo público, notorio y conocido; por lo menos, por quien se ponga a estudiar mínimamente y se aproxime al estudio de esta causa.

Y, en segundo lugar, presidente, pues sí, tengo que manifestar, al igual que lo ha hecho el señor Navarro y la señora Cancela, que tenemos que protestar, porque esto no es un funcionamiento normal de una comisión parlamentaria, en la que vemos que se falta, no solo al respeto en alguna ocasión a alguno de los comparecientes, sino que se falta al respeto a los demás parlamentarios que formamos parte de esa Comisión, se falta al respeto al presidente y a la Mesa, no se quieren tener como ciertos los acuerdos que tomamos, y creo que en aras al buen funcionamiento de esta Comisión, coincido en que esto ha de cambiar. Esto es una comisión de investigación sobre un tema muy serio, demasiado serio, y no queremos que esto se convierta en un espectáculo.

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, lo tendría que haber dicho antes, cuando ha hablado Pilar, sus recomendaciones no caerán en saco roto. En segundo lugar, sí que le tengo que decir que por mucho que una información —como nos constaba— esté colgada en *Youtube*, que sea absolutamente accesible, yo me reuní con la directora de Gabinete de la presidenta del Congreso, porque yo no sabía cómo llevar una comisión de investigación, honestamente, y me dio una serie de consejos. Uno fue el que hemos aplicado hoy a mi recomendación, que, aunque una cosa no esté en secreto judicial y sea pública, o pueda ser aportada por una de las partes porque forma parte del juicio, una comisión de investigación no la puede utilizar, a menos que se la haya enviado el propio juez. Esto es así. De hecho, causó un pequeño escándalo en otra comisión y, por tanto —quizá con un exceso de prudencia, porque lo ha dicho la diputada, está en *Youtube*— he intentado ser riguroso en este sentido, pero veo absolutamente pertinente que usted me pida esta explicación.

Le diría al señor Garzón si quiere añadir alguna cosa.

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pues, en lugar de darle las gracias, tengo que empezar pidiéndole perdón.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 35

El señor **GARZÓN AMO** (maquinista del tren siniestrado): No tienen por qué.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, pues yo creo que sí tenemos por qué. En nombre mío, principalmente, en nombre de la Comisión, y en nombre de la institución, porque son representantes del pueblo y tienen una obligación de comportamiento, de formas y de decoro parlamentario, que seguramente hemos incumplido más de uno, y yo me incluyo.

Señor Garzón, le doy las gracias por su entereza, le doy las gracias por venir, le doy las gracias por sus respuestas, y piense que lo que hacemos aquí es para reparar —es imposible que pueda ser la palabra— pero es para intentar que según qué cosas no vuelvan a ocurrir nunca. En este sentido, le transmito el orgullo que le corresponde al poder ayudar a que esto sea así.

Muchísimas gracias, señor Garzón.

Ahora, si me lo permite, como parece que fuera está la prensa, con su permiso yo le acompañaría hasta fuera. Me dicen que ya han preparado un dispositivo para que no haya este tipo de problemas.

Como la siguiente comparecencia es dentro de 14 minutos, si no me equivoco, levantamos la sesión hasta ese momento.

— DEL SEÑOR MARTÍN MARUGÁN (INTERVENTOR DEL TREN SINIESTRADO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001299).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la sesión. En este caso, tenemos con nosotros a don Antonio Martín Marugán, que fue interventor del tren siniestrado, al que agradecemos muchísimo su presencia en esta Comisión. Sabemos que es muy difícil, cuente con la comprensión de esta Comisión. Por un tiempo de cinco minutos, aunque no pasará nada si se pasa un minuto o dos, está usted en uso de la palabra.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Buenas tardes, señor presidente, señores diputados. Comparezco ante esta Comisión de Investigación con el ánimo e intención de contestar a todas sus preguntas y aclarar las dudas que tengan sobre mi actuación a bordo del tren Alvia Madrid-Ferrol en fecha 24 de julio de 2013. Debo manifestar que me ratifico en todo lo dicho en mis anteriores declaraciones ante la policía judicial y ante el Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela.

Dicho esto, quedo a su entera disposición y les anticipo mi agradecimiento por su comprensión.

El señor **PRESIDENTE**: Me ha pillado por sorpresa, no tenía preparada la ficha de intervenciones.

Iniciamos la intervención de los grupos. Tenemos como representante del Grupo Mixto al diputado Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Buenas tardes, don Antonio Martín Marugán y muchas gracias por su presencia ante esta Comisión de Investigación. Esta es una comisión sobre el accidente del tren Alvia en Santiago de Compostela hace casi 5 años, y tenemos el encargo del Pleno del Congreso de los Diputados para tratar de esclarecer las circunstancias que rodearon aquel terrible siniestro, determinar, en su caso, responsabilidades políticas, y también aportar propuestas que mejoren la seguridad ferroviaria a través de la labor de impulso parlamentario.

Usted, como acaba de recordar el presidente, era el interventor de aquel tren Alvia en aquella infausta tarde-noche del 24 de julio de 2013. Antes de plantearle alguna cuestión sobre aquel viaje, permítame que me interese por su situación profesional. ¿Usted, ahora mismo, está jubilado?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí, estoy jubilado desde fecha 31 de julio de 2015.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: O sea, que, prácticamente, desde el accidente del Alvia...

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Desde el accidente del Alvia no trabajé, estuve de baja hasta marzo de 2104. En 2014 me acogí al ERE y estuve hasta diciembre de 2015, que pasé a la jubilación.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Explíquenos, por favor, cuál fue su trayectoria en Renfe. ¿Cuándo empezó a trabajar allí? No hace falta que me detalle fechas y demás.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 36

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Como traigo con las fechas. Debo decir ante todo que soy ferroviario desde antes de nacer, porque ya mi familia es ferroviaria, por lo tanto, he vivido en un ambiente ferroviario y después he pasado a trabajar en ferroviario. Ingresé en Renfe como aprendiz el 16 de junio de 1967. Estuve tres meses. Después, de aprendiz a partir del 1 de octubre de 1967. Estas dos en Orense. Terminé la FP de Primer Grado y pasé a ser ayudante en el taller de Valladolid, que me incorporé el 17 de septiembre de 1970. Después, pasé a Madrid, al TCR Villaverde en noviembre de 1972. Pasé a interventor el 20 de mayo de 1982. Como coincidía con los mundiales, somos conocido como *naranjitos*. Después pasé al ERE, el 1 de abril de 2014 y jubilado desde el 31 de diciembre de 2015.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Siempre como interventor?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): No, empecé como interventor el 10 de mayo de 1982.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Y antes de eso?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Antes de eso estuve de oficial en Madrid, ayudante en Valladolid y aprendiz en Orense.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Usted, en aquel viaje accidentado, realizó, como es conocido, una llamada telefónica al maquinista, entiendo que el jefe del tren, para plantearle una cuestión relacionada con una familia que iba —creo recordar— a bajar en Pontedeume. Le importa detallarnos el contenido de la conversación. Se lo pregunto, sobre todo, porque tenemos la transcripción que figura de la conversación telefónica, pero digamos que, de la parte del maquinista, la suya no.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Como muy bien ha dicho, iba una familia que —creo recordar— era una mujer con dos hijos, uno de corta edad porque no llevaba billete. Yo tenía reflejado dos viajeros con billete y equipaje. La estación de Pontedeume tiene dos andenes por los que puede entrar el tren. Normalmente siempre entra por uno, por cuestiones de circulación, que, concretamente, es el peor para el viajero, porque tiene después que pasar a nivel de la vía, tiene que recorrer para atrás o para delante, digamos, unos cien metros, y pasar a nivel de vía para el otro lado. Cosa que, si el tren entra por el otro andén, que también es admisible para pasar el tren... Pero yo lo que ignoraba es que si el tren entraba en la estación dentro de los límites de señal de salida y señal de cola, o sea, quedar el tren estacionado correctamente. Yo le llamo para eso, le digo: Garzón, llevo gente para Pontedeume, quería saber si entra el tren en Pontedeume. Me dijo: Sí, perfectamente. Entonces le digo: bueno, vale, pues entonces voy a llamar al puesto de mando para que hagan el cambio de vía, porque, lógicamente, el cambio de vía lo tienen que hacer desde el puesto de mando. Nosotros, ni él desde la máquina, y yo por teléfono menos, por supuesto. La llamada fue para eso.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Este tipo de llamadas era habitual?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí. Nosotros no teníamos ninguna cortapisa para llamar siempre que lo considerásemos oportuno, en cualquier momento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Y cómo se hace la llamada?, ¿a través de un teléfono móvil particular?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Es como este, pero lo oficial de la empresa es la tarjeta. Es una tarjeta dual que tiene tres líneas, una de ellas es para hablar dentro del servicio, es un teléfono de seis cifras; después, tenemos una línea de entrada, que es una telefónica por la que entra cualquier llamada que haga cualquier persona; y después tenemos una tercera línea, que es como un PIN particular, que esa la utilizo para llamar yo. Para recibir son las tres aptas y están desviadas entre sí. O sea, que la tenga en la línea que la tenga, me llaman por la línea interior, por la línea telefónica exterior, o por la mía, y entra igual. Las tres llamadas son aptas en ese sentido, pero, claro, una es para hablar a nivel interior, otra recibe toda clase de llamadas porque es una línea telefónica normal, pero está capada en el sentido de que yo no puedo llamar, y la otra es para llamar yo y recibir yo, para llamar yo tengo que cambiar de PIN y paso ya a mi línea particular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 37

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el Alvia?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): El Alvia empezó a circular en junio de 2012, y nosotros, en Coruña, empezamos a hacerlo en enero de 2013. Llevábamos seis meses y pico, porque el accidente fue en 2013.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Apelo a su experiencia ferroviaria, don Antonio, se ha puesto en cuestión que el Alvia fuese un tren de alta velocidad, ¿era alta velocidad?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): El tren, sus prestaciones y técnicamente, sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Había comentado usted con sus compañeros, en alguna ocasión, alguna carencia de seguridad en esa línea?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Concretamente, no, y la primera vez que oí de la curva de Angrois fue, desgraciadamente, esos días. Nunca había oído hablar de ella.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿De la peligrosidad de esa curva en concreto?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): No, nunca oí hablar de ella, ni bien, ni mal. Yo no sabía nada de ella, la ignoraba.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entiendo que siempre que hay algún tipo de riesgo o posibilidad de incidencia, ¿lo comentan entre ustedes?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Lógicamente, si nosotros observamos cualquiera cosa en la marcha, lo hacemos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Permítame que insista en ello, ¿nunca había escuchado hablar de peligrosidad concretamente en ese tramo?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): En esa curva, nunca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por mi parte, nada más. Agradecerle su comparecencia y sus explicaciones. Veo que tiene ahí muy detallada su trayectoria y los acontecimientos.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí, porque a veces se me pasan los datos y prefiero tenerlos a mano.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En todo caso, con permiso del presidente, si quiere usted añadir alguna cosa.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sigo cuando ustedes me digan.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Pues mis compañeros, por indicación del presidente, continuarán haciéndole preguntas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco-Euzko Alderdi Jeltzalea, tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muy brevemente, de las pocas cosas que le voy a pedir aclaración, ¿eso es lo que se puede llamar un teléfono corporativo?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí, digamos que es corporativo porque es facilitado por la empresa.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Y el régimen de uso que tiene usted de ese teléfono, ¿es el mismo que tiene el conductor?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 38

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Es el mismo, exactamente.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: No tengo más preguntas que hacerle.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el diputado señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Buenas tardes, señor Martín, le agradezco su presencia hoy aquí. Intentaré ser breve y apelar, sobre todo, a su experiencia, porque a muchos de nosotros nos cuesta entender alguna cosa.

¿Por qué cree que un sistema que acaba costando 100 millones de euros como el ERTMS, justo se desactiva o no se instala en ese tramo?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sobre cuestiones técnicas, desgraciadamente, no sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por qué cree que al Alvia 730 en el argot ferroviario se le llamaba «Tren Frankenstein»?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Yo, eso de Frankenstein, lo he oído después del accidente, antes no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Entiendo que sabe que se le llamaba así en el argot ferroviario, aunque no lo sepa porque estaba hecho de diferentes...

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): No dudo de sus fuentes, pero yo desconozco ese nombre anterior al accidente, desgraciadamente después sí lo oí nombrar, pero antes nunca.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Estaba hecho de diferentes piezas, de hecho, un exmaquinista, un profesional como usted, en un documental que yo recomiendo ver muy mucho en torno a este accidente, le llama «aborto de la ingeniería». Repito, no son palabras mías sino de un exmaquinista. ¿Cree que un tren de este tipo podía circular por esta vía de manera segura?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Yo, hasta lo que sabía, esa vía era segura.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Digo el tren.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): La vía y el tren, para mí eran seguros.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que el hecho de que tuviera dos furgones generadores CET al principio y al final contribuyó a ese vuelco tan atroz que vimos en las imágenes?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Desconozco esos términos. No sé en qué pudo influir, ni a favor ni en contra.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es usted interventor, ¿no?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que si hubiera estado activo el ERTMS el accidente hubiera sucedido?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Yo entiendo que, si esa curva hubiese estado de otra forma y el ERTMS funcionase, supongo que sí, que hubiese ayudado. Pero ya le digo, los términos técnicos los desconozco. Por lo que he oído, pero cuando me han tomado declaración me han dicho que lo que haya oído no, yo vengo aquí a decir lo que yo sé, y lo que yo sé es que, en aquel momento, para mí era un tren seguro y una vía segura., porque yo ignoraba complementa lo de que esa curva existiese ni que tuviese cierto peligro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 39

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perdona, usted era el interventor del tren y no tenía ni idea...

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Soy el interventor de ese tren, no era, soy.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Es el interventor de ese tren y acaba de decir que no tenía ni idea de esa curva?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sobre esas cosas técnicas, yo no sabía que esa curva estuviese ahí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted no sabía que esa curva estaba ahí.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): No.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero era el interventor.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Le repito que sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya está. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor Martín. Muchas de las preguntas que le iba a hacer las ha ido contestando, así que voy a ir adelantando.

Ya ha dicho usted que desconocía la peligrosidad de esa curva, pero que sí es verdad que, entre los ferroviarios, cuando hay algún tipo de peligrosidad, en cualquier trayecto, no estoy hablando de esto, sí suelen comentárselo entre ustedes. ¿Existen políticas en Renfe que animen a sus empleados a detectar posibles riesgos o implementar mejoras a una cosa de tener que cambiar la normativa?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): No le entiendo bien la pregunta.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Existe por parte de su empresa, que en ese momento era Renfe, el incentivar a los empleados a decir dónde creen ellos que hay motivos de peligrosidad o a levantar una bandera diciendo creemos que en esta zona se debe mejorar la seguridad, o se debe mejorar el trayecto, o implementar, aunque salgamos de la normativa actual?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Se han hecho y supongo que se seguirán haciendo unas encuestas que nos formulaban. A nosotros, particularmente, lo que más nos formulaban era la cosa de viajeros, cosa de horarios, las cosas técnicas en sí, nosotros, como no las tocábamos. Nosotros nos preocupábamos de la práctica comercial, de la práctica de atención al viajero, de billetes, enlaces, si era conveniente adelantar este tren cinco o diez para que pillase un enlace, eran más bien cuestiones técnicas de intervención, ni de conducción, ni cuestiones técnicas de material.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí, pero usted ha sido ferroviario en otros ámbitos que no es solo interventor, y usted, cuando va en un tren en un momento dado coge una velocidad y se mueve... Yo he visto, porque últimamente vamos mucho en tren, cómo una interventora delante mío ha llamado preguntando qué ha pasado, porque vienen con una experiencia previa. Usted lleva desde 1967 en Renfe, incluso de antes, que usted dice que su familia ya lo conoce, y todo el mundo conoce que en ciertas vías suele haber algunos sitios peligrosos, o que hay que tomar con más o menos cuidado. En este caso, solo le comentaba si había, por parte de Renfe, una política de fomentar esa...

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí, pero va más encaminado a según qué ramo.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Entiendo que, a los maquinistas, igual que a ustedes...

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Exactamente. A veces nosotros también comentábamos algo si oíamos: oye, que he oído tal, que he visto tal, que me ha parecido que en esa zona ha pegado un golpe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 40

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Entiendo que cuando empezaron el servicio los 730, que ya ha dicho que era en enero de 2013, formación sobre los ERTMS no recibieron ¿no?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): No, nos dieron unas nociones sobre confort. Porque, además, iba un mecánico a bordo del tren.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sobre la llamada de teléfono, ¿era usted consciente del efecto de tracción que su llamada al móvil podía efectuar sobre el maquinista?, ¿duró mucho?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Duró minuto y algo, según creo.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Tras el accidente recibió usted presiones para orientar sus posibles declaraciones?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): En ningún momento, de todas las llamadas que tuve, sobre todo ese día, ni la primera me dijo nada del accidente, lo único que hicieron fue preguntarme cómo estaba yo. Del primero al último, ninguno tuvo la tentación de llamar a ver qué pasó. Eso se lo quiero agradecer públicamente a todos los compañeros y a toda la Jefatura que me llamaron, que ni uno solo me dijo lo más mínimo, solo ¿cómo estás, Antonio?, ¿estás bien? Tranquilo, recupérate, tal y cual.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Yo creo que eso les halaga, pero es una cosa que se hace entre compañeros. Lo primero es el compañero y luego averiguar qué ha pasado, pero primero es averiguar si usted está bien o no. Yo en eso, estoy con ellos, primero le hubiera preguntado en qué situación física estaba y, una vez me hubiera cerciorado de que usted estaba bien, le hubiera preguntado lo otro. Son cosas de educación.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Ninguno me preguntó.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Cree usted que están siendo eficaces las medidas implementadas tras el accidente, sobre todo respecto a las comunicaciones interventor-maquinista y las cámaras de vídeos situadas en la cabina?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): En cuanto al interventor-maquinista creo, porque como yo desde aquella no he vuelto a trabajar, que han restringido un poco las llamadas y las han limitado más a cosas de protocolo. Hay ciertas llamadas que son reglamentarias que son de protocolo, como no han prohibido explícitamente que se haga cuando se considere necesario, pero que se limite el uso.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Para que se evite una posible distracción. Lo que me está diciendo usted es que se ha mejorado el protocolo con respecto a las...

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Desgraciadamente, cuando pasa algo siempre se toman medidas.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí, siempre, desgraciadamente, a partir de un hecho grave.

Muchísimas gracias. Eso es una Comisión que intenta esclarecer cuáles son las consecuencias y buscar cerrar de la mejor fórmula posible esta situación y que todo el mundo quede contento.

Le agradezco su presencia.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Desgraciadamente, contento no podemos quedar nadie por lo que pasó.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Yo no estoy hablando de esto, yo estoy hablando de que, a partir de ahora, se puedan cerrar algunas puertas que todavía se quedan abiertas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la señora Alexandra Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 41

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha confirmado ahora que, efectivamente, realizó la llamada, que esa llamada estaba normalizada en su puesto de trabajo y que, además, estaba permitida, ¿no?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo, es que no tengo muchas más preguntas que hacerle, porque creo que esta Comisión es para averiguar las causas del accidente, y usted ya ha explicado el contexto en el que se da esa llamada y que, a nivel legal, estaba permitido, y creo que la única relación que usted guarda con el accidente es el de haber tenido la mala suerte de ir allí y realizar una llamada que entraba dentro de los procedimientos normales de la empresa. Por lo tanto, no tengo más preguntas que hacerle al respecto.

Pensaba aprovechar para hacerle algunas preguntas técnicas sobre el tren, la vía y la seguridad, pero usted mismo ha dicho que no tiene nociones suficientes para emitir una opinión al respecto, por lo tanto, concluyo así la intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy buenas tardes, señor Martín. Bienvenido a esta Comisión y muchísimas gracias por comparecer.

Voy a ser muy breve, sobre todo porque alguna de las cuestiones que tenía pensado preguntarle a usted ya han sido respondidas por intervenciones que se han hecho con anterioridad por otros grupos parlamentarios. Pero hay dos cuestiones que sí me gustaría preguntarle. La primera es si me puede usted resumir, no hace falta que haga una exposición exhaustiva, pero sí me gustaría saber cuáles son las tareas fundamentales que le corresponden a usted como interventor en esa línea del tren, o en cualquier otra. ¿Cuáles son las funciones fundamentales de un interventor?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Las funciones fundamentales son, en principio, en cuanto a ese tren, yo me presento en la estación una hora antes, hacemos *check in* a los viajeros. Después, dentro del tren, como normalmente ya se ha hecho *check in*, ya se ha visto a la gente que lleva billete. Después yo llevo un estadiillo, que concretamente se perdió en el tren, que refleja los billetes y el título de transporte de quien lo lleva. Un título de transporte, sobre todo los descuentos, son personales. Y yo lo que hago, si me parece oportuno, es ir comprobando los títulos. Muchas veces los compruebo aleatoriamente y otras lo hago en general, voy comprobando ciertos títulos dentro del tren. Aparte de eso, yo me doy frecuentes paseos por el tren, para que cualquier cosa que pueda necesitar cualquier persona a nivel de servicio, que hace frío, o que hace calor, o que se encuentra mal. Y después también, en las estaciones, observar la bajada el acceso de viajeros, que sea en las mejores condiciones de seguridad. Ahora ya ha cambiado el protocolo, antes la salida la daba un factor, alguien de circulación, y ahora, en la mayor parte de los sitios, somos nosotros quienes damos la salida. El interventor controla la bajada y el acceso y después desde la puerta, con un llavín que tenemos, cerramos todas las puertas excepto la nuestra. Nosotros vemos que están todas las puertas cerradas, que no hay nadie, que ninguno quedó pillado ni nada de eso. Cuando vemos eso nosotros ya comunicamos al maquinista tren dispuesto. Después la estación abre la señal cuando se da la hora oportuna y se va.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Por lo tanto, deduzco que sus funciones como interventor se refieren práctica y exclusivamente a la gestión del pasaje, por decirlo de alguna manera.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Gestión comercial.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Perfecto, por lo tanto, usted no tiene que tener conocimientos de ninguna otra cosa que no sea lo que se refiere a su puesto de trabajo.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Tenemos unos conocimientos básicos también sobre el reglamento general, pero en cuestiones técnicas o de material, nos dicen algunas cosas sobre confort para dentro del tren.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Está claro que una de las cuestiones fundamentales que lo relacionan a usted, no solamente porque desempeñaba su puesto de trabajo en ese momento, es la famosa llamada que usted tiene con el maquinista. Deduzco que, por las explicaciones que usted ha dado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 42

en relación con el teléfono que ustedes poseían para comunicarse, de esas tres líneas que existían, dos entiendo que son líneas de carácter corporativo, vamos a diferenciarlo así, y una tercera que dice usted que hay que teclear un PIN que le permitiría a usted hacer llamadas más bien de carácter personal. Por lo tanto, deduzco que la llamada que usted tuvo con el maquinista es una llamada utilizada desde el punto de vista corporativo.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Con el PIN que yo reflejé de seis dígitos, que es interior.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No sé si usted me puede contestar o tiene conocimiento al respecto, cuando un trabajador desempeña —y valga la redundancia— un puesto de trabajo, normalmente, existe una evaluación de riesgos de las distintas actividades que un trabajador o una trabajadora hace en el desempeño de ese puesto de trabajo. Si una llamada, aunque esté reglamentariamente permitida y sea para comentar cuestiones que tienen que ver con el desarrollo del ejercicio profesional, bien sea de usted o bien sea del maquinista, si eso produce en algún momento alguna distracción o produce una no atención, ¿a ustedes, en algún momento le había formado o informado que esa acción podía tener consecuencias respecto del ejercicio de la función que tenían que desempeñar, que disminuyera de alguna manera la atención en ese trabajo?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Nosotros teníamos libre disposición para llamar cuando hiciera falta, no teníamos ninguna cortapisa en cuanto a llamar. Yo tenía una necesidad en ese momento, que puedo anticiparme por si alguno me pregunta: ¿Pudo hacerla más tarde? Como ya me han dicho a veces, pero yo, en ese momento no tenía que hacer e hice la llamada, yo en ese momento desconocía el punto en el que estábamos y dije: Como tengo una necesidad, hago una llamada. Y la hice en ese momento. Y como ya me han dicho, ¿pude hacerla más tarde? Sí, pero como no tenía nada que hacer, dije: Voy a hacerla ahora.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Por lo tanto, no había una norma en ese momento que fuese aplicable o que a ustedes les hubieran comentado o informado que el hecho de hacer una llamada en un determinado momento, en unas circunstancias, con una duración limitada, podía tener consecuencias, simplemente que la podían hacer cuando ustedes consideraran y fuera necesario para desarrollar el servicio.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Exactamente. Después estaría, dentro de quien la recibe, la conveniencia de aceptarla o no aceptarla.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Creo que le entendí antes, en una parte de su intervención, que usted decía que, por lo que usted conoce ahora —porque después no hizo prestación de servicio real, porque estuvo de baja primero, luego sometido al ERE y luego ya se jubiló— sí hubo una restricción en cuanto a las llamadas que podían hacerse. ¿Eso es así?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Hubo ciertas recomendaciones, ninguna obligatoriedad ni prohibición expresa, pero sí recomendaciones para que se restringiesen, dentro de lo posible, a casos muy excepcionales.

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

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

El señor **DELGADO ARCE**: Buenas tardes, don Antonio. Muchas de las preguntas que yo podría haber formulado ya se las han hecho, no voy a redundar. Conozco las declaraciones que prestó el día 2 de agosto ante el señor juez, porque obran en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. El problema radica en el efecto que tuvo la llamada que usted, de una manera totalmente inocente y sin ningún tipo de ánimo, como ha quedado evidenciado...

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Yo era el menos interesado en que ocurriera lo que ocurrió, yo iba dentro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 43

El señor **DELGADO ARCE**: Eso por su puesto, porque usted mismo pudo haber sido una víctima mortal de este accidente. Eso es evidente, no hay ningún tipo de reproche en ese sentido. Pero sí, la comisión de investigación de este accidente concluyó que, además de los problemas del exceso de velocidad, que ellos consideran que existió, hablan de una falta de atención del personal de conducción al responder una llamada telefónica de servicio del propio tren proveniente del interventor. Usted ya acaba de explicar que tenía libertad para efectuar llamadas. Yo le pregunto algo que es obvio, pero quiero que lo conteste, ¿quién era el jefe del tren en ese momento?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): El jefe del tren es el maquinista, maquinista jefe de tren.

El señor **DELGADO ARCE**: El maquinista, por lo tanto era la persona que estaba en condiciones de rechazar o no su llamada.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Exactamente.

El señor **DELGADO ARCE**: Y también era dueño de, una vez iniciada la llamada, interrumpirla si surgía alguna circunstancia que impedía la conversación.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Lógico.

El señor **DELGADO ARCE**: Porque, es evidente que usted no trasladaba ninguna pregunta de emergencia, era cuestión rutinaria y trivial.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Bueno, trivial, digamos que referente y relativa al servicio.

El señor **DELGADO ARCE**: Relativa al servicio, pero usted tiene declarado que no lo hizo ni tan siquiera a iniciativa de un cliente, sino que fue una deferencia que tuvo usted, que quiso atender mejor a un pasajero.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Yo creo que, el cliente, incluso ignoraba esa circunstancia.

El señor **DELGADO ARCE**: Respecto del momento elegido, usted no sabía exactamente en qué punto estaba, pero sabía que no habían llegado a Santiago todavía.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí, eso sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Y usted, que ha circulado por esa vía cientos de veces, seguro, sabe la distancia que hay entre Santiago y Pontedeume, en tiempo, no en kilómetros.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): En tiempo, de Santiago a Coruña, media hora, y a Pontedeume, digamos que otra media hora, aproximadamente.

El señor **DELGADO ARCE**: Casi una hora.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Sí, aproximadamente, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Esa llamada pudo hacerse mucho después, y, sin embargo, se hizo en el momento en el que se hizo.

Y respecto de la duración de la misma, simplemente para la pregunta que usted formuló y la respuesta que se dio, ese tiempo, que le ha preguntado el señor fiscal también a usted en el procedimiento, en esos cien segundos que tardaron, ¿hablaron de algo más que del simple tema de la vía?

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Hablamos sobre eso, le dije: Tengo una familia que se bajan en Pontedeume y tal. Y él me dijo: Vale, entra perfectamente. Y le dije: vale, voy a llamar al puesto de mando para que te cambien el itinerario. Adiós. Adiós.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 68

11 de julio de 2018

Pág. 44

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, pero esto que usted acaba de relatar no lleva más de treinta segundos, no creo que ni llegue lo que usted acaba de decir, y, sin embargo, fueron cien.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): No recuerdo ahora las palabras exactas, pero lo que sí es que fue sobre eso, relativamente, y nada más, porque en ese momento no teníamos nada más que hablar, porque ya podríamos hablar en Ferrol, cuando llegásemos de cualquier cosa particular.

El señor **DELGADO ARCE**: Pues nada, simplemente lamentar que usted haya pasado también esa trágica situación de ir en ese tren y agradecerle mucho su presencia aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que nos resta por hacer, como hemos hecho en otros casos, es agradecerle muchísimo su ayuda, su asistencia, sobre todo, su entereza, porque la verdad es que así nos lo ha demostrado y piense usted que con lo que nos ha dicho, intentaremos, con la ayuda de quien haga falta, llegar a unas conclusiones que hagan justicia a toda esta situación. Y usted puede sentirse orgulloso y participe si así lo conseguimos, y si no lo conseguimos la culpa será nuestra.

El señor **MARTÍN MARUGÁN** (interventor del tren siniestrado): Ojalá así sea. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, hemos terminado la sesión, pero, por motivos de agenda que ustedes adivinarán fácilmente dadas las noticias que hemos recibido de los plenos de la semana que viene, les pediría que se esperen unos minutos para que nos aclaremos la agenda de trabajo.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CI-68