



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 71

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. 5 (extraordinaria)

celebrada el martes 17 de julio de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- Del señor Iglesias Mazaira (jefe de maquinistas de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001313) 2**
- Del señor Izquierdo Navidad (jefe de tráfico de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001314) 23**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 2

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

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 IGLESIAS MAZAIRA (JEFE DE MAQUINISTAS DE RENFE OPERADORA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001313).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión.

La primera comparecencia del día de hoy corresponde a don José Ramón Iglesias Mazaira, jefe de maquinistas de Renfe Operadora. Sin más, le doy la palabra por cinco minutos y después habrá siete minutos de preguntas por cada grupo parlamentario. ¿De acuerdo, señor Mazaira?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): De acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, adelante.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Buenas tardes, señor presidente, señorías, quiero agradecer este tiempo que me conceden, lo utilizaré para presentarme y explicar mi trayectoria profesional en Renfe, así como el origen y la trazabilidad del informe que envié. Antes de comenzar quiero dedicar un emotivo recuerdo a las víctimas y un abrazo cariñoso a sus familiares.

El accidente me tocó muy de cerca por dos motivos: por proximidad geográfica y por mi profesión, la cual me llevó a la visualización de la posibilidad de un fatídico accidente. Mi trayectoria profesional en Renfe se inicia en el año 1971, al conseguir una plaza para realizar mi formación profesional en la Escuela de internado que Renfe tenía en aquel momento. De 1975 a 1978, puesto que mi interés era ser maquinista, conseguí también plaza para recibir formación en conducción; de 1979 a 1981 realicé funciones de ayudante de maquinista autorizado; de 1982 a 1992 de maquinista, y desde 1992 —cuando ascendí— hasta hoy, de jefe de maquinistas, funciones que desarrollo en la actualidad. Mi trabajo lo desarrollo en la Gerencia de Galicia de Servicio Público y mi residencia está en Ourense. Las funciones que la empresa me encomienda se engloban dentro de dos campos principales: la formación y la gestión de la seguridad en la circulación.

En cuanto a la formación me dedico a la gestión, planificación y su impartición en normativa reglamentaria y equipos de seguridad embarcados ERTMS y ASFA. Respecto a la gestión de la seguridad en la circulación me dedico a la supervisión y seguimiento de la actividad profesional de los maquinistas, mediante acompañamientos, inspección de registro jurídico del tren, etcétera, y también imparto talleres de seguridad. Asimismo, debo de velar por el cumplimiento de la orden FOM de personal correspondiente, en cuanto a control de habilitación de material, infraestructura, reciclajes para mantenimiento del título de conducción y estados psicofísicos. Estas funciones las realizo solamente con maquinistas de mi ámbito, esto es, de la Gerencia de Galicia de Servicio Público. Por tanto, no tenía ni tengo contacto a nivel profesional con los maquinistas de larga distancia AVE.

Respecto al origen de mi primer informe les voy a poner un poco en ambiente. Se inicia la explotación comercial de esta línea en diciembre de 2011, concretamente el día 11, lo que era un escenario nuevo para nosotros: trenes nuevos de la serie 121, la infraestructura y el tren equipados con ERTMS y una normativa específica de alta velocidad. Se van observando a medida que se circula por la vía anomalías y particularidades. Se trata de una anomalía en el punto de transición entre sistemas ERTMS-ASFA, donde se producía una urgencia debido a una descoordinación entre los dos sistemas. Esa información me la solicita Juan García, que era del equipo Dimetronic y se encargaba de los sistemas de seguridad embarcados. A petición de este le envió un correo donde le cuento esta anomalía —se la describo a petición de él— y también a mi jefe, señor Rodríguez Vilarriño, jefe de operaciones de la Gerencia de Galicia. El 23 de diciembre de 2011 nos solicita el señor Vilarriño, mi jefe de operaciones de producción, que le enviemos por correo electrónico —a mí y a los demás colegas jefes de maquinistas— todo lo que consideremos importante para una reunión de seguimiento en Madrid el día 28 de diciembre de 2011.

Le envió el informe el 26 de diciembre de 2011, que todos ustedes me imagino que conocerán, lo tengo por aquí si lo quieren ver. Además, añadido algunos puntos nuevos respecto al correo anterior que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 3

envié a Juan Gómez de Dimetronic. ¿Por qué añado puntos nuevos? Porque identifiqué un peligro desde el punto de vista de la conducta humana. Observo la coincidencia de tareas en el momento de la transición de ERTMS a ASFA, donde se requiere la máxima atención. El maquinista pasa de una supervisión completa de la conducción con seguridad ERTMS, a otra inferior por ASFA, siendo exportada al maquinista toda la responsabilidad en la conducción, a una velocidad de 200 kilómetros/hora. Esto sucede, además, en las proximidades de un cambio significativo de velocidad, de 200 a 80 kilómetros/hora. Hay que añadir que la señal avanzada por vía 1 —vía por la que circulan habitualmente los trenes que tienen origen en Ourense con destino a Santiago— normalmente está en vía libre, es decir, que no tiene ningún tipo de restricción, por lo que el ASFA, el equipo que en ese momento estaba activo, no requiere ninguna actuación ni por lo tanto realiza supervisión alguna.

Respecto al seguimiento y estado del informe que yo le envié a mi jefe Rodríguez Vilariño, él va comentando que se habla de parte de él en una de esas famosas reuniones de seguimiento que tenían, concretamente en las actas del 28 de diciembre de 2011 y de 26 de enero de 2012. De esta última reunión se recomienda a Viajeros la elaboración de un documento en forma de comunicado para indicar a los maquinistas cuál debe su actuación, para evitar urgencias innecesarias, debido a esa descoordinación entre ERTMS y ASFA.

Nuevo envío de informe, en este caso a la Gerencia de Seguridad en la Circulación de Viajeros. El día 26 de enero de 2012, a raíz precisamente de la recomendación de esta reunión, desde la Gerencia de Seguridad de Viajeros, y por el señor Lluch, me piden información sobre la situación kilométrica donde se producen las urgencias de ASFA, para elaborar un comunicado informativo para entregar a los maquinistas sobre esta situación y cuál debe ser su comportamiento. Le envié mi documento completo, el mismo que envié a mi jefe y se lo comento a este. Al señor Lluch le comento mi inquietud sobre la situación del cambio de velocidad de 280 kilómetros/hora y mi intención de que se incluya esta advertencia en el comunicado, pero me dicen que no se incluirá porque las velocidades máximas de cada tramo de vía se determinan en el libro horario de los trenes en todas las líneas de la red.

El comunicado informativo emitido por la Gerencia de Seguridad de Viajeros se recibe con fecha 31 de enero de 2012 y se buzonea a todos los maquinistas de media distancia. Ese mismo día, el 31 de enero de 2012, compruebo sobre el terreno la solución de las urgencias de ASFA por descoordinación entre sistemas, enviando esta información por correo a la Gerencia de Seguridad, ya que no tenía mucho sentido el comunicado informativo que habíamos repartido ese día que había llegado.

Quiero hacer una pequeña reflexión sobre lo que se hizo y lo que no se hizo, desde mi punto de vista personal. En cuanto a las medidas adoptadas por nosotros para paliar la situación quiero dejar claros los tres puntos siguientes. En primer lugar, respecto a que zanjamos la situación incrementando la formación debo decir que no fue así, pues se dio la que determina la orden FOM correspondiente tasada. Lo que hicimos fue intensificar o especializar la formación, tal como se haría en cualquier otra línea. Esta se hizo sobre la base de la recopilación de los puntos y situaciones de riesgo que se iban observando, por nosotros, y que requerían una atención especial. Por tanto, a los maquinistas se les incidía en cada punto detectado, aprovechando para ello cualquier acción formativa, así como acompañamientos, talleres de seguridad, etcétera. Fue por suerte, o debido a esto, que nuestros maquinistas no tuvieron ninguna incidencia relacionada con esta situación.

En segundo lugar, respecto a que no se utilizó el canal adecuado relataré cómo estaban estructurados los departamentos de seguridad en la circulación de Renfe. Había dos departamentos de Seguridad en Circulación: uno era corporación y otro en viajeros. El director corporativo en aquel momento y en la actualidad es el señor Lanchares, director corporativo de Seguridad en la Circulación de Renfe, que a su vez es presidente de la Comisión Central de Seguridad en la Circulación, máximo órgano de decisión en materia de seguridad en la circulación, y de quien dependen funcionalmente el gerente de Seguridad en la Circulación de Viajeros, señor Marchante, y el gerente de Operaciones y Recursos de Mercado Norte señor Cota, responsables de seguridad en viajeros ambos, uno en la Gerencia de Seguridad de Viajeros, y otro en el territorio, respectivamente, estando presente este último en las reuniones de seguimiento que comenté anteriormente. Asimismo, en el departamento de Seguridad de la Gerencia de Seguridad y Viajeros, el gerente de Seguridad en aquel momento era el señor Marchante y dependía orgánicamente de la Dirección General de Viajeros. Este señor gerente de Seguridad era vocal de la Comisión Operativa de Seguridad en la Circulación de Viajeros y vocal también de la Comisión Central de Seguridad de Renfe, máximo órgano de decisión en materia de seguridad y superior directo del señor Lluch, también vocal y secretario de la Comisión Operativa de Seguridad de la Circulación de Viajeros y también vocal a su vez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 4

de la Comisión Central de Seguridad en la Circulación, máximo órgano de decisión en materia de seguridad, a quien también envié mi informe como relaté.

En tercer lugar, en cuanto a las personas de Viajeros que pilotaban las famosas reuniones de seguimientos, que se habla de ellas, tenían relación orgánica con Seguridad en la Circulación de Viajeros, puesto que dependían del Director General de Viajeros, al igual que el señor Marchante, gerente de Seguridad de Viajeros.

Quiero dejar claro, por tanto, que si no llegó más allá mi informe, no fue debido a que mi actuación no fuera la adecuada, puesto que como se puede comprobar sí debió llegar a todos los departamentos relaciones con seguridad en la circulación de Renfe, quienes sí forman parte del máximo órgano de decisión en materia de seguridad.

Muchas gracias. Estoy a su disposición para cualquier pregunta que me quieran hacer.

El señor **PRESIDENTE**: Al contrario, muchas gracias a usted, señor Iglesias Mazaira.

Pasamos al turno de intervención. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Buenas tardes, señor Iglesias Mazaira. Muchísimas gracias por su presencia en esta Comisión de Investigación sobre el Accidente de Alvia que se produjo hace cinco años en Santiago de Compostela, una de las mayores catástrofes de la historia ferroviaria española. Es también la primera vez en la historia de las Cortes Generales que se ha creado una Comisión de investigación de un accidente ferroviario. Por tanto, agradecemos a todos los comparecientes sus aportaciones porque nos ayudan a abrir huella en este sin duda difícil trabajo parlamentario y a proponer mejoras en la red ferroviaria, que es la mejor forma de honrar la memoria de las víctimas. Igualmente esta Comisión pretende determinar, si es que las hubo, responsabilidades políticas. Nunca en cualquier caso tratamos de suplantar la acción de la justicia.

Discúlpeme si a lo mejor reitero alguna de las explicaciones que usted acaba de dar en su presentación. Tengo aquí anotado como hecho relevante que año y medio antes del accidente usted remitió a su superior un informe de anomalías en la nueva línea de alta velocidad. Como usted mismo nos ha explicado en su presentación, usted visualizó la posibilidad de un accidente. Entre estas anomalías se apreciaba la existencia de peligrosidad en la curva de Angrois, como secuela de una transición brusca de velocidad. Señor Iglesias Mazaira, ¿desde cuándo es jefe de maquinistas?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Desde el año 1992.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Es decir, en ese momento del accidente ya tenía un recorrido.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, llevaba años.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Creía entenderle que, aparte de las tareas relacionadas con la formación y la gestión de la seguridad, los talleres y el reciclaje profesional, no tenía contacto con los maquinistas de larga distancia. ¿No tenía ningún contacto?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Ninguno, en absoluto, como compañeros nada más.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué formación recibía un conductor de tren en Alvia para operar en esa línea?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No tengo ni idea, yo estaba en Servicio Público. Puedo decir las horas de formación, pero el tipo de formación no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Desde que se produjo el accidente, ¿se reforzó la formación de los maquinistas?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): En absoluto, por parte nuestra no. Ya expliqué que lo que se hizo fue especializarla e intensificarla, señalando los puntos adónde queríamos incidir más; es decir, si la desatención llegaba cómo atajarla.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Efectivamente, es una de las cosas que usted apuntó sobre lo que no se hizo: no se incrementó la formación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 5

Las inspecciones realizadas entre el punto kilométrico de descarrilamiento y los diez kilómetros anteriores determinaron que desde la puesta en servicio de esa línea, en diciembre de 2011 como usted señalaba, hasta la fecha del accidente no consta la detección de anomalía alguna en el tramo de la vía. Por favor, repítanos qué aspectos considera que eran mejorables en ese tramo.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo pensaba que había que recordar al maquinista dónde estaba en cada momento, puesto que ese cambio del sistema de seguridad le podía desviar de la atención de la vía. Era bueno recordarle con alguna señalización lateral el punto de la vía donde se encontraba. Si se hubiera puesto, como se puso *a posteriori*, la limitación a 80 kilómetros/hora previamente a distancia de frenado que serían 1800 o 2000 metros, habría un anuncio de esa limitación. Esto recordaría al maquinista en qué punto de la vía se encontraba, que sería el punto que le marcaría el punto de inicio de freno para ponerse a 80 kilómetros/hora, en el punto en donde ya está, en el kilómetro 84,200, creo recordarlo así. Eso es lo que yo intentaba que se hiciera.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: El tramo previo a la curva de descarrilamiento estaba dotado del sistema ASFA, que quiere decir anuncio de señales y freno automático. ¿Podría explicarnos brevemente cómo funciona este sistema? ¿Qué le aporta el sistema ASFA al conductor de un tren, qué ve, qué escucha, qué mensajes se le transmiten en cabina?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Todas las señales de la vía, tanto luminosas laterales como de limitación de velocidad o paso a nivel, van tratadas con unas balizas que mandan información al captador que lleva cada vehículo ferroviario en forma de frecuencias. Cuando una señal presenta otro aspecto que no sea vía libre, que no tiene tipo de restricción, lo que obliga al maquinista es primero a reconocerla en un botón de reconocimiento, antes de tres segundos se provoca urgencia y luego a hacer unos controles de velocidad que el equipo le impone. Si no se ajustara a estos controles de velocidad en la curva de frenado que lleva en el tren puntualmente, le provocaría urgencia, a diferencia de ERTMS que lo que haría es meterse en la curva y utilizar freno de forma paulatina, pero en el caso de ASFA provoca urgencia si el maquinista no se ajusta a la curva de velocidad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Hizo referencia al correo que remitió a sus superiores, yo no lo conozco. ¿Podríamos tener acceso a una copia del mismo esta Comisión para los trabajos?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Es que no lo sé.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Usted no lo conserva?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, sí lo tengo. No sé, lo que diga el presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Usted lo tiene?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Forma parte del sumario judicial?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Pues lo tendremos que pedir al juzgado. Esto es tema de Mesa y portavoces, a mí me parece bien solicitarlo al juez. ¿Les parece bien a todos los grupos? (**Asentimiento**). Pues con su permiso, se lo pediremos al juez para que forme parte de los trabajos de esta Comisión.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Si quiere, se lo puede incluso leer. Por eso lo pregunto.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que leer, sí se puede.
¿Tiene especial interés, señor Martínez Oblanca?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí, más que nada por añadir a la ya de por sí prolija documentación un documento y porque creo que es importante para el conocimiento de la Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 6

El señor **PRESIDENTE**: Le suspendemos el tiempo para que pueda leerlo.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Se lo agradezco mucho, presidente.

El título de mi documento es «Anomalías en transición de ERTMS-ETCS de nivel 1 a nivel 0 y particularidades de la línea AV 082». Esto quiere decir que está compuesto no solo de anomalías sino también de particularidades. Mi informe empieza hablando como continuación a mi correo anterior que le había enviado a Juan Gómez por problemas de transición de ERTMS. Paso a leerlo a continuación: «Como continuación a mi correo anterior sobre la transición programada de ERTMS de nivel 1 y nivel 0 en la línea 082, en las proximidades de bifurcación de A Grandeira, señalo los puntos kilométricos (PK) con la secuencia de los diferentes eventos que se producen:

En el PK 77,600 se activa ASFA en modo alta velocidad previamente seleccionado este modo por el maquinista, y con control de velocidad a 200 kilómetros/hora, sin curva de reducción de velocidad previa en el DMI —que es el interface entre maquinista y el vehículo con ETCS—.

En el PK 78,700 aparecen en DMI curva de reducción a 200 kilómetros/hora, pero de poco vale puesto que el ASFA ya se activó, con el consiguiente control a 200 kilómetros/hora.

En el PK 79,500 realiza la transición de ERTMS a ASFA, previo reconocimiento por el maquinista —esta es la anomalía que comentaba, que en el ETCS se daba mala información y si el maquinista no se ponía a 200 kilómetros antes le provocaba urgencia al activarse ASFA digital, que es lo que yo mande a Juan Gómez de Dimetronic para que empezara a solucionarlo. Y de ahí también el comunicado informativo para los maquinistas—.

De lo anterior se deduce que si el maquinista por su cuenta no reduce la velocidad a 200 kilómetros/hora con anterioridad al PK 77,600 se activará el ASFA siempre en urgencia, debido a que la curva de velocidad descendente a 200 kilómetros/hora que establece el ERTMS se produce pasados 800 metros del punto en que el ASFA se activó.

La secuencia de funcionamiento normal de ERTMS debería ser que el sistema obligue a que la velocidad del tren no supere el control del ASFA cuando este se active para ello, o bien debe retrasarse la entrada del ASFA, o bien adelantar la curva de reducción de velocidad a 200 kilómetros/hora con antelación suficiente.

Urge esta modificación para evitar urgencias innecesarias por ASFA, en el caso de que el maquinista en ese momento debido a tener que realizar otra tarea preferente no reduzca la velocidad a 200 kilómetros/hora —lo cual es una propuesta también de modificación en el ASFA—.

Otra modificación del equipo ASFA, puesto que cuando se inhibe por transición programada a ERTMS a nivel 1 este pasa a modo convencional independiente del modo que se lleve seleccionado en este momento. La citada modificación realizada por ASFA permite al maquinista seleccionar en cualquier momento el modo alta velocidad, para que el control para la siguiente transición programada a nivel 0 sea a 200 kilómetros/hora. La cuestión que planteo es que de no aceptar a la Seguridad en la Circulación se podría dar al equipo ASFA la funcionalidad de que cuando se inhiba lo haga a modo de alta velocidad, en lugar de a convencional, para evitar que una no actuación sobre el equipo por el maquinista provoque una urgencia por el control de velocidad a 160 kilómetros/hora.

Otra particularidad —es lo que escribo— de esta línea —sentido impar, Ourense-Santiago— 082 es una transición descendente por infraestructuras de velocidad máxima que pasa de 300 a 80 kilómetros/hora en el punto kilométrico 84,230, para trenes 121 —que eran los míos— de 200 a 80 kilómetros/hora, de una forma brusca sin un aviso previo por señalización de la vía y sin el amparo del ERTMS, puesto que ya se circula en nivel 0 con ASFA. Ocurre esta transición de velocidad en una zona de máxima atención y de riesgo, por la citada transición entre sistemas y por la señalización lateral que hay que respetar. Únicamente existe una señal de velocidad descendente (PTO), a la altura del PK 84,230, pero de poco vale, puesto que de no haber reducido previamente la velocidad nada se podrá hacer ya.

Parece importante respecto al punto anterior estudiar la posibilidad de implantar en la vía señales de limitación permanente a 80 kilómetros/hora, que podrían facilitar el cumplimiento de las velocidades máximas —fecha y firma—.».

El señor **PRESIDENTE**: De todas maneras, ya que no cuesta nada, si les parece bien, lo pediríamos igualmente al juzgado para que aparte de referencia oral tengan referencia por escrito.

Señor Martínez Oblanca, continúa estando en uso de su tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 7

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

Don José Ramón, en España cada vez que se produce un accidente ferroviario, como sabe, interviene la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. En el caso del siniestro de Santiago de Compostela elaboró un informe final en el que concluye que el personal de conducción, o sea, el maquinista, no respetó el libro horario del tren 150/151 ni tampoco el cuadro de velocidades máximas de esa línea. ¿Usted conoce el informe de la CIAF?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, lo leí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué le parece estas conclusiones que hace en relación con el maquinista del tren?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Me parecen muy evidentes, yo es que meto en medio el factor humano siempre, considero que es una persona la que conduce. Evidentemente, si la única indicación que recibe es el libro horario que es un papel y en la vía no recuerda nada esa situación, es lo que yo pedía, que algo se lo recordara en la vía.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: El informe de la CIAF es muy denso. ¿Qué opinión le merece?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Es muy técnico. Yo no abarco, no llego ahí. Yo digo cosas muy pequeñas dentro del informe.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Finalmente, el maquinista del tren accidentado manifestó la pasada semana en esta misma Comisión, entre otras cosas, que era un accidente anunciado. ¿Comparte usted esta afirmación?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Me remito a lo que escribí. No tengo mucho más que decir.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don José Ramón, le agradezco muchísimo, primero, la demostración de profesionalidad que hizo usted y que se demuestra con este documento que nos acaba de leer y referir. Con el permiso del presidente, yo invito al compareciente a intervenir, por si quiere matizar alguna respuesta o añadir alguna cosa, con sumo gusto le escucho.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No tengo nada más que decir, si usted no tiene tampoco nada más que preguntar.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Mis compañeros, por indicación del presidente, continuarán formulándole preguntas. Muchas gracias.

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

Por ausencia del Grupo Euzko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco, corresponde el turno al Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, en cuyo nombre tiene la palabra el señor Gabriel Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Buenas tardes, señor Iglesias.

Una previa. No es cierto. Es falso que se necesite un informe o una autorización judicial para que aquí podamos discutir algo de lo que se está judicializando. Como ya he pedido a nivel público, sigo pidiendo al presidente de la Comisión que nos presente un informe, un escrito judicial que realmente diga eso, que justifique el hecho de que según quiénes no podemos utilizar según qué cosas. Seguramente no llegará, y, si llega, no estará firmado por ningún letrado.

Primera pregunta. Le leo algo que fue censurado en esta Comisión hace unos días de manera absolutamente indecente: «Nosotros comunicamos a los responsables de seguridad los fallos que hay. Es que no se puede recibir un anuncio en vía libre con una limitación a 80, joder. Es que eso es inhumano. Yo creo que eso es un fallo de seguridad». Como sabe, esa es la conversación del maquinista segundos después de estrellarse en la curva. ¿Qué opina?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Una actuación muy humana por su parte. No me requiere más comentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 8

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿A qué cree que se refería con que nosotros avisamos?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Pues que lo comentaría con alguien, supongo. Escrito no había nada, no hay nada.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Como jefe de maquinistas ¿le consta?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No. No era de mi ámbito tampoco.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Le consta que hubiera maquinistas que se quejaron de que esa curva era imposible de coger?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Por escrito, nadie.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Según la pericia humana, dijéramos?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, no, tampoco. Bueno, sí, pero no; tampoco es eso. No hubo nadie, que yo recuerde, que hubiera escrito sobre eso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Tras cinco años, ¿cree que el accidente fue evitable, que fue un fruto de presiones políticas?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo más bien creo que fue un cúmulo de circunstancias, que a lo mejor si en ese riesgo se hubieran puesto barreras quizá no hubiera ocurrido.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que una señal en el kilómetro 84, a 200 metros —como sabe— de la curva de A Grandeira, es suficiente para que un maquinista, en definitiva una persona, baje de 200 a 90 km/hora?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Desde el punto de vista profesional, estamos acostumbrados a eso, porque siempre las velocidades máximas estaban recogidas solamente en el libro horario. Se cambió esta forma de regular los cambios de velocidad muy recientemente. Ahora en la vía todos los cambios de velocidad están ya señalados, tanto ascendentes como descendentes; antes no. Históricamente, desde que se inventó el ferrocarril —que recuerde o, por lo menos, desde que estoy en él—, todas las limitaciones y los cambios de velocidad están en el libro horario y en el cuadro de velocidades máximas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero usted avisó de que aquello era absolutamente anormal.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Claro, es lo que iba a comentar, que precisamente en ese punto, por las particularidades que se daban, me parecía insuficiente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Es cierto que, a pesar de avisar a cinco altos cargos de Renfe, incluida la Gerencia, incluido Ángel Lluch, nadie le hizo caso?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No es que no me hicieran caso. Creo que lo que pensaron —porque luego lo que declararon fue eso— es que se ajustaba a la norma. Fue lo que ellos dijeron en cada momento.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Qué cree que hace justificable que un proyecto de quince años se cambie ocho meses antes de que el PSOE salga del Gobierno?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo desconozco eso. Lo sé por la prensa. Desconozco esa parte.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que el tren llamado Frankenstein —después le preguntaré por qué se llamaba Frankenstein— era un tren de alta velocidad?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): ¿Por qué lo era?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 9

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No, ¿cree que lo era?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Por las velocidades que mantenía, sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Y por qué cree que Rafael Catalá, secretario de Fomento en aquella época, afirmaba que decirlo era antiespañol, cuando había carteles en todo recorrido que decía que sí, que era alta velocidad?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Alguno queda todavía.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, sí.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No sabe.

¿Cree que todo fue fruto de presiones políticas, de que el PSOE tenía que salir del Gobierno y tenía que anunciar un proyecto como ese y de que Ana Pastor tampoco hizo mucho por cambiarlo?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, yo más bien creo que fue fruto de la mala suerte.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Sin más?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sin más.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si todo era correcto y si todo fue fruto de la mala suerte, ¿por qué cuatro días después del accidente se ponen balizas de seguridad?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Y señales de limitación.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Y señales, sí, sí.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Porque realmente harían falta.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Luego, igual no era tan mala suerte.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo me refiero a mala suerte por la confluencia que se dio para ocurrir el accidente. Pasamos por allí infinidad de veces y nunca pasó.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si todo era un accidente y todo fue fruto de la mala suerte, ¿por qué no ha habido una comisión de investigación como esta en cinco años? ¿Por qué la han vetado PP y PSOE?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Es un tema que desconozco.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, igual no era tan mala suerte. ¿Por qué cree que el tren se llamaba Frankenstein?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Lo leí en la prensa, ni idea. Siempre lo leí en la prensa, pero no sé por qué.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que los furgones del principio y del final tuvieron algo que ver en el volcado atroz que hubo justo antes de la curva?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Como persona de conducción, considero que si un vehículo circula por la REFIG, Red Ferroviaria de Interés General, es porque está homologado para hacerlo. Entiendo que previamente se habrán hecho todos los estudios de ingeniería para que así funcione por esa línea. Por lo tanto, no sé más.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted no tenía constancia de que a ese tren se le llamara Frankenstein?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 10

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Por la prensa, sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Por la prensa.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A nivel interno de Renfe no se habló nunca de eso. Así como tenemos motes para otros trenes, para ese no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Nada más. Reiterar que ojalá a nadie más se le censure nada en esta Comisión, sobre todo con mentiras.

Muchas gracias.

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

Ahora pasaríamos al turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, en cuyo nombre tiene la palabra el señor Navarro.

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

Si lo he entendido bien, el sistema ASFA frena el tren si hay una señal. Por ejemplo, si hay un semáforo en rojo y el tren se lo salta, eso lo frenaría, ¿no?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A través de las balizas instaladas en la infraestructura, sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero no si hay una inadecuación de velocidad. Eso digamos que ya se traslada al maquinista.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Controla solamente la velocidad máxima. Según el tipo de tren que se seleccione, controla la velocidad máxima. Pero no la puntual en cada momento si no existen balizas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando usted dice que provoca urgencia el sistema, ¿qué quiere decir, que hay algún aviso en la cabina que dice que tienes que tomar alguna ?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, ya lo hace el equipo. Automáticamente actúa sobre el freno de urgencia, y el tren se detiene con la máxima frenada.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Vale. Pero ¿para eso tiene que haber una baliza o una. **(Asentimiento)**. Perfecto.

En los cuadros de velocidades máximas de ADIF tengo entendido que hay dos tipos de reducciones de velocidad: los cambios de régimen y las limitaciones permanentes.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Ahora ya no, en aquel momento sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Si no me equivoco, los primeros no se señalizan en la vía y los segundos sí.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Las limitaciones permanentes sí se señalizaban en la vía. Pero ahora ya no, no existen porque van todas señalizadas. Todos los cambios de velocidad son ya señalizados en la vía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Y de qué dependía que en un tramo determinado se usara uno u otro?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Un tramo de vía determinado tiene una velocidad máxima, pongamos ahora 200, pero a lo mejor existe un tramo de vía donde el peralte o la tangente no permite esa velocidad: se anunciaría al maquinista esa reducción con un anuncio de velocidad a distancia de frenado y con el punto donde se inicia ese cambio de velocidad, y luego con una de final de limitación para decirle que ya salió de esa limitación y puede retomar la velocidad máxima de la vía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 11

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Todo esto se le indicaría por medio de señalización.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Lateral.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Usted dice que el informe llegó adonde usted pudo llegar de los niveles de seguridad. ¿Recibió algún tipo de *feedback*, es decir, desde arriba le dijeron: hemos recibido esto?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A través de mi jefe. En el mundo reglamentario, le envié el correo, y él fue el que lo tramitó. En estas actas de seguimiento de los temas que yo aportaba —unos eran sobre anomalías y otros, recomendaciones— me iba contando de lo que se hablaba. A raíz de eso precisamente se hizo el comunicado informativo de lo que yo envié a la Gerencia de Seguridad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Y existen políticas que animen a los maquinistas y jefes de maquinistas a detectar posibles riesgos y ponerlo en conocimiento de sus superiores?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, hay canales ahora, ya hay canales especializados, cosa que no había en aquel momento.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No había en ese momento.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Tan especializados como ahora no.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Es como un sistema de reporte de riesgo, digamos.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Eso es. Antes había un documento único, el establecido, que se llamaba PAI, parte de accidentes e incidentes, que todavía funciona. Pero a raíz del accidente del 2015 se creó otro parte específico para información de riesgos de seguridad en la circulación, que se llama PIRSC, parte de información de riesgos de seguridad en la circulación, que ya es específico para estas informaciones. Pero esto fue a partir de 2015. Antes valía cualquier información, porque realmente el PAI, el parte de accidentes e incidentes, iba dirigido a eso, a accidentes e incidentes, aunque podían haber más cosas. Y valía el correo electrónico —está puesto en los procedimientos—, el correo electrónico o escrito, cualquier tipo de documento físico.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando usted mandó ese correo ¿recibió presiones en el sentido de que era inconveniente?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): En absoluto, ninguna. Y a día de hoy, tampoco.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Otros maquinistas le habían comentado acerca de la peligrosidad de la curva, aunque no fuera por escrito?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): De los nuestros, no. Creo que estaban tan bien aleccionados que realmente ya sabían lo que había. No tenían ninguna duda, sabían que eso era así y que había que actuar de una manera determinada, y, por suerte, se actuaba así.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: A su juicio, sobre esta curva, teniendo en cuenta la larga recta, la velocidad y la transición de velocidad brusca, ¿la habría considerado peligrosa? ¿La tenía entre las peligrosas? ¿Conoce muchas en España así?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Había más. En mi ámbito, igual había cuatro o cinco puntos similares en Galicia. Pero como forma parte de la costumbre, ya estábamos acostumbrados. Como esto era novedoso, me llamó más la atención y lo vi, más que nada por la transición entre sistemas de seguridad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entiendo que si dice que había cuatro o cinco es que tampoco eran muy habituales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 12

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, no era habitual, pero sí había. De hecho, cuando se modificó el RGC a través de carta circular de reglamentación para crear los cambios significativos de velocidad, que se empezaron a señalar después del accidente, había en España como ochenta puntos en toda la red; había varios.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Eso le quería preguntar también. ¿Por qué tras el accidente se cambió la normativa, se determinó que hubiera esa señalización, que hubiera balizas? Creo que esas balizas obligaban a reducir a 60 o 100 en aquel momento, y se determinó que había entorno a cuatrocientos puntos, lo que, a juicio de algunos técnicos, parece exagerado. ¿Cree usted que esto era así? ¿Cree que es posible que hubiera cuatrocientos puntos en la red de la peligrosidad de esa curva, en concreto?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): ¿Estas situaciones, quiere decir?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Cuatrocientos me parecen muchos. No recuerdo...

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Lo digo porque algunos técnicos...

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Creo que había como ochenta —estoy mirando a mi colega, porque él si lo recuerda—, y sí, creo que eran ochenta o una cosa así.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, se lo comento porque algunos técnicos comenzaban a decir que igual ha habido una cierta intención de difuminar el hecho de que esta era una curva peligrosa con posterioridad, es decir, que había cuatrocientos y era una situación más o menos normal. Me quedo con que esta era una situación...

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Había un filtro para el tema de los CSV. Según el porcentaje de cambio de velocidad, era obligatorio o no señalarlas en la vía. El 40 % de reducciones de velocidad habría que señalarlas en la vía. Se llamaron cambios significativos de velocidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha hablado en algún momento usted del nivel de riesgo y de barreras protectoras del riesgo. Al final, en esta curva había una única barrera, que era el maquinista. Visto retrospectivamente, obviamente parece que era insuficiente. ¿En su momento había esa percepción? ¿Parecía una protección insuficiente para este nivel de riesgo?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Desde el factor humano, desde luego que sí, yo lo percibí. Pero estamos instruidos en esa conducción. Como decía, había más puntos similares —si no iguales, similares— y estamos entrenados. Lo que pasa es que las particularidades que yo vi en esta situación eran distintas a las de los demás puntos que yo conocía y había. Eso sí lo vi.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por mi parte, es todo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Navarro. Reitero también mis gracias al señor José Ramón Iglesias.

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

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

Muchas gracias por su comparecencia hoy aquí, señor Mazaira. En primer lugar, quiero destacar y agradecerle su profesionalidad por haber detectado este grave riesgo y por haberlo comunicado y notificado. Creo que es digno de reconocerlo en primer lugar.

Me gustaría centrar mis preguntas en tres momentos concretos. En primer lugar, en el momento del aviso, cuando usted da el aviso, porque en cierta forma usted estaba anticipando el accidente que un año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 13

y medio después se produjo. En segundo lugar, en el proceso de gestión que hubo después de su aviso. Me gustaría saber cuál fue el recorrido y tratar de entender cómo puede ser que un accidente que fue previsto, que usted predijo un año y medio antes, al final se acabó produciendo por falta de medidas. Y en tercer lugar, en el proceso que se da después del accidente respecto de su aviso.

Empiezo entonces por el momento en que usted envía esa carta. Usted ya dijo hace un rato que ese informe lo hace a petición de su jefe.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por tanto, entiendo que lo normal es que usted lo remitiera por correo —no como se está diciendo desde Renfe, que ese no era el procedimiento—, ya que era a solicitud propia de su jefe. ¿Era un procedimiento normal? ¿Se le pedía informes y usted los remitía por esa vía?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, el responsable de seguridad en la circulación de mi ámbito, de la Gerencia de Galicia, era mi gerente, y el jefe de Producción en segundo lugar. Por lo tanto, yo no puedo hacer nada que no cuente con su aprobación. Serán ellos los que decidan lo que se hace con los informes y con la información que aportemos los mandos intermedios en este caso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y luego su jefe le fue manteniendo informado, como decía ahora.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el momento que usted realiza el informe creo que las condiciones eran un poco diferentes a después de que se produjera el accidente. Cuando usted realiza el informe, el sistema ERTMS estaba conectado. ¿Es así?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): En nuestros vehículos estuvo todo el tiempo hasta el punto kilométrico 80 a 200, una cosa así.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero estaba?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Siempre estuvo, sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, cuando se produce el accidente podríamos decir que hay un incremento de riesgo con respecto a su primer informe, ya que cuando hace el informe sí estaba conectado al sistema de seguridad y cuando se produce el accidente ya no lo estaba. ¿Considera usted que pudo haber ahí, a mayores, un incremento después?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, no era así. Nuestros vehículos de servicio público para viajeros urbanos e interurbanos en aquel momento eran los de la serie 121, que siempre trabajaron con ERTMS, siempre. Los que no llevaban el ERTMS en servicio eran los Alvia, los 730 y 130. Los nuestros siempre llevaron ese servicio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estoy hablando de la máquina accidentada.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): De eso sí. Pero yo en eso no trabajaba.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estoy preguntándole si entre lo que usted relata en el informe, las condiciones que relata en el informe y las condiciones que se producen en el accidente puede haber un incremento de peligrosidad porque no estaba el sistema.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Intentaré explicarlo. En este cambio de sistemas de transición descendente de nivel 1 a nivel 0, de ERTMS a ASFA, al maquinista se le anuncia previamente llegar a un punto de transición en la pantalla, en el DMI, y al llegar a un punto determinado ya tiene que reconocer esa transición y la tiene que hacer físicamente en un pulsador de reconocimiento durante cinco segundos. Si no, el tren aplica el freno de servicio. Entonces, ¿qué ocurre? Nosotros incidíamos mucho a nuestros maquinistas expresamente en que en ese punto de transición entre sistemas, al reconocerlo, se pusieran ya en condiciones de poner el tren a 80/h, porque próximamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 14

estaba el cambio de velocidad. Evidentemente, es un anuncio más o un aviso, entre comillas, que tiene un maquinista que lleve ERTMS.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, si hubiera estado conectado el sistema ERTMS en el tren accidentado, por lo menos habría tenido una ubicación más, una referencia más el maquinista.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Un aviso más por lo menos, una actuación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: A mayores, con referencia a las condiciones sobre las que hace el informe, hay una modificación del proyecto inicial, y no se instala el sistema ERTMS hasta el final, hasta Santiago. ¿Cuánto cree que pudo influir en la peligrosidad de ese tramo el hecho de que el cambio entre los dos sistemas, de nivel 1 a nivel 0, se hiciera precisamente justo antes de la curva, y no pasada la curva, en Santiago, donde tendría más sentido o mayor seguridad que se produjese?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Si el ERTMS llega a Santiago, evidentemente la supervisión del tren por parte del sistema es absoluta. En el momento en que la supervisión es por el maquinista cambia ya todo, queda bajo su responsabilidad toda la actuación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Siendo tan claro que la seguridad se mantendría si el ERTMS llegase hasta Santiago, ¿por qué cree que se cambió ese proyecto? ¿Tiene algún sentido técnico? ¿Habría alguna explicación técnica?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): La desconozco.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, entiendo que hay un problema previo, cuando usted elabora el informe, que es la modificación del proyecto y la no instalación del ERTMS hasta Santiago, y un problema a mayores después de que usted realice el informe, que es la desconexión de ese ERTMS. Por lo tanto, la situación no sólo no se solucionó con respecto al momento en que usted elabora el informe, sino que se agravó.

Usted ha hablado de la vía 1 y la vía 2. Me gustaría que explicase cuál es la diferencia entre que el tren hubiese entrado por una o por otra vía.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Las vías entre bifurcación Coto da Torre y bifurcación A Grandeira, la línea 082 de alta velocidad, es un tramo con dos vías banalizadas y se puede establecer la circulación por cualquiera de las dos. Hay un punto de unión, de cambio de vía, de banalización, que está en O Irixo. Hasta ese punto se puede ir por cualquiera y en ese cambiar de vía, pero hasta ese momento no se puede. ¿Qué ocurre? Por la vía 1 están las vías generales de entrada a Santiago a través de A Grandeira. Entonces, como el paso es vía directa, por la vía 1 no requiere que las señales impongan ninguna restricción de velocidad. Si fuera por la vía 2 sí, porque al entrar por la segunda, en la bifurcación de A Grandeira para ir hacia Santiago hay que pasar a la vía 1 y entonces hay que hacer un cambio de vía, que está limitado a 60 km/h.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por lo tanto, tendría más riesgo por la que sucedió el accidente.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Mucha más.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le hago la misma pregunta que le hice al maquinista. Usted envió ese aviso, y el maquinista también había advertido, no por escrito pero sí verbalmente. ¿Cree usted que después de realizar ese informe podía haber hecho algo más, quedaba algo más sus manos?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo lo hice. Lo que podía hacer ya lo hice.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y quien tenía capacidad para poner medidas, ¿qué cree que debería haber hecho?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Haberlas puesto si es que había que hacerlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 15

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo que usted remite en el informe.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Si es que había que hacerlo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sobre la gestión posterior, usted hablaba de que a través de su jefe estaba teniendo *feedback* y era consciente de que se estaba tratando en esas reuniones. En las actas aparecen puntos específicos concretos sobre el tema que usted remitió en el informe.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Algún punto, por lo menos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, usted tenía noticia a través de su jefe de que se estaba tratando en esas reuniones el informe que usted enviara. ¿Vio o pudo apreciar que se tomaron medidas? ¿Tenía noticia de eso sobre ese informe?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No vi ningún resultado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se sabe que por lo menos la primera parte de su informe fue discutida, sobre todo en lo que tiene que ver con la limitación temporal de velocidad.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Las anomalías. Se solucionó, sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, ¿se trató una parte del documento y otra no?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): O entendieron que no había que hacer nada, no lo sé. Yo no estaba allí, no puedo decirlo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Le consta a usted algún análisis de riesgo del factor humano en la línea 082 efectuado por Renfe?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, al menos a nosotros no nos llegó nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ahora me gustaría pasar a la parte de después del accidente. Desde entonces ADIF y Renfe niegan siempre sistemáticamente haber recibido ningún tipo de aviso interno. En realidad, su informe desmonta por completo la versión oficial de ADIF y Renfe. A los seis meses del accidente, Renfe abre una investigación interna sobre este aviso, pero no se la comunica al juez Aláez. El juez se entera un mes y medio más tarde a través del abogado del maquinista. ¿Por qué cree que Renfe no facilitó esta información en el momento al juez?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No lo sé, no tengo ni idea.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que lo lógico sería que hubiese aportado esta información? ¿No considera que era relevante?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, supongo que sí, claro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y cuando sale a la luz su informe, lo primero que hace Renfe es echarle la culpa a usted abiertamente, diciendo que no había tramitado bien la denuncia. Lo que no entiendo es cómo le piden que esto se tramite a través de un parte, cuando a usted le están pidiendo la información directamente. Quizás puede explicar la diferencia entre el parte y el correo.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Como jefe de maquinistas no he intervenido y no tengo que hacer partes de incidencias. Eso queda para el personal operativo, que son los maquinistas. Como dije, ahora ha cambiado este procedimiento de informe y hay un PIRSC, como comentaba antes, un parte de información de riesgos de seguridad en la circulación. Pero esto es a partir de 2015. De hecho, están ahí los procedimientos, donde valía cualquier tipo de información. En mi caso, como jefe de maquinistas, el PAI queda para el maquinista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 16

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, cuando es tan claro que han estado tergiversando la normativa, ¿usted siente que en cierta forma cargaron contra el mensajero, contra quien da el aviso de que esto sucede, y que ahora ADIF y Renfe están cargando contra usted las responsabilidades?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Parece que sí. Pero, por todo lo que está documentado, creo que hice lo que tenía que hacer. Los órganos de máxima responsabilidad de seguridad parece que vieron que no tenían que hacer nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por último, justo después aparecen unas cartas de usted y de su jefe en las que se dice que ustedes tomaron una decisión personal, que valoraron que debía resolverse esto a través de la formación. Usted acaba de contradecir esa carta diciendo que no se dio formación. Creo que es evidente que aquí hay una inconsistencia, que esto es un poco raro. Le pregunto, sinceramente: ¿usted ha sufrido algún tipo de presión por parte de Renfe para exculpar en cierta forma a su empresa, diciendo que fueron ustedes los que personalmente decidieron solucionar el problema con formación?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Presión a nivel funcional ninguna. El 16 de enero del 2014 se nos preguntó sobre el origen del correo, de la información, y lo conté. Los demás compañeros y yo dijimos que, como no recibíamos información de lo que yo había aportado, lo que nos quedaba era intensificar la formación —está literal en lo que se manda al juzgado—, y expliqué un poco en qué consistía, en incidir en los puntos que veíamos críticos y de riesgo. Fue lo que hicimos. No teníamos más herramientas que esa, evidentemente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me parece un poco raro, cuando usted elabora un informe tan taxativo diciendo que hay un error bastante grave que se necesita solucionar, esa carta posterior hablando de la formación. ¿Usted cree, como profesional, que la formación hubiese evitado ese accidente? En cierta forma es como si alguien trabaja en las alturas y le van a dar formación para que, cuidado, no te resbales, pero no te damos un arnés. Creo que usted era plenamente consciente de la limitación por lo que se refiere a la mitigación de los riesgos de la formación.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Totalmente. Lo que pasa es que lo que nos quedaba a mí y a los compañeros era eso. Nadie respondió a lo que planteé. Entonces, evidentemente, entendimos que se consideraba normal.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero ¿reconoce usted que era algo absolutamente insuficiente y que faltaban las medidas?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, vaya terminando, porque ha superado ampliamente su tiempo. Pero acabe la pregunta que estaba haciendo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Consideraba entonces que lo que se tenía que haber hecho era poner las medidas y que la formación era insuficiente?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Las medidas de la formación eran las que teníamos, no había otras. En lo de tomar medidas, se tomaron a posteriori. Lo que se solicitaba que se hiciera se hizo ahora.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Cuando le he preguntado si ha sufrido presiones, creo que ha hablado de presiones operativas.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A nivel funcional dentro de Renfe nadie.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿A otros niveles quizá sí?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A nivel de prensa, es lo que acabamos de hablar: que si yo lo hice mal, etcétera, cosa que se demuestra documentalmente que no es así. Lo hice como podía hacerlo. Creo que actué impecablemente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 17

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Creo que si el maquinista la semana pasada fue el chivo expiatorio, usted ha empleado la técnica de matar al mensajero. Eso está claro.
Gracias.

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

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Buenas tardes, señor Iglesias. Muchísimas gracias por su comparecencia. Quiero reiterar el reconocimiento que ha hecho la portavoz del Grupo Confederal y agradecerle su profesionalidad. Seguramente tranquiliza mucho a la ciudadanía de este país saber que hay personas con el perfil y el rigor profesional que usted tiene. Repito, muchísimas gracias.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Gracias.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Teniendo en cuenta que ya han intervenido los portavoces de otros grupos parlamentarios que me han precedido, alguna de las preguntas ya se las han trasladado, pero me gustaría hacer hincapié en dos o tres cuestiones.

Me ha llamado la atención que comente usted que sus competencias como jefe de maquinistas son: la gestión de la seguridad en la conducción y la formación. Respecto de la formación, manifiesta usted que no es su responsabilidad la formación a maquinistas de alta velocidad. Mi pregunta es quién o quiénes son los responsables de la formación a los maquinistas de alta velocidad.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Otros jefes de maquinistas que están encuadrados en el corredor norte de viajeros alta velocidad.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Cuando usted comentaba que se intensificó la formación, ¿a qué se refiere exactamente? ¿A qué aspectos se refiere usted? Dice que la duración de la misma permanece inmutable, pero ¿a qué se refiere cuando se intensifica? ¿Se hace incidencia en las anomalías que usted había mencionado?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí. Pero esto incluso antes de hacer el escrito. Desde que empezamos a circular por la línea íbamos viendo situaciones de riesgo, puntos singulares que requerían máxima atención. Lo que se hace en cualquier formación, sobre todo de infraestructuras o de equipos embarcados de seguridad, aparte de la general, de ubicación de señales, cambios de velocidad normales, situación de zonas neutras, etcétera, cualquier particularidad de la infraestructura, es incidir mucho en los puntos más importantes que vamos viendo, en los que la pérdida de atención puede significar un mayor riesgo, para poner una barrera precisamente a ese fallo o a esa ausencia de medidas de seguridad y que se minimice o se elimine ese riesgo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Ha comentado con anterioridad que en Galicia es donde usted desarrolla su ámbito profesional, pero quiero preguntarle por su conocimiento en plan general. En relación con esos puntos que ha denominado conflictivos o de mayor riesgo, ¿existen curvas o trazado de curvas semejantes a la de Angrois en la línea ferroviaria de alta velocidad de Galicia?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): De Galicia no. Creo que había uno en Puertollano, en la red de alta velocidad Madrid-Sevilla, que pasaba exactamente igual, de 200 a 80. Lo que ocurre es que ahí había otro equipo superior a ASFA, que es el LZB. En ese caso, salvo que el LZB se averiara, sí habría ese problema, pero no en condiciones normales si funciona el equipo LZB. Aquí no había ya otro sistema que no fuera ASFA. Es la diferencia notable.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Según su opinión, si hubiera existido la conexión del ERTMS en este tramo concreto de la vía, ¿cree que se hubiera evitado el accidente?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, si el ERTMS llegara a Santiago, evidentemente la supervisión del tren era absoluta todo el recorrido por parte del equipo. Otra cosa es que el equipo lleve ERTMS, son cosas distintas. Si la instalación llegara hasta Santiago, perfecto, la supervisión ya es toda por el sistema. En el caso de ERTMS que se quede en el kilómetro 80.200, como se quedaba, ahí nuestra ventaja —entre comillas— era que como hay una transición de grado a nivel cero,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 18

el maquinista tiene que reconocer con un botón, como decía antes, esa transición. Eso le ayuda para ubicarse en el terreno. Ya sabe que a poca distancia de esto viene lo otro. Sí valdría, primero, que llegara a Santiago ya con ERTMS y si no llevarlo en servicio. Era un anuncio más.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Que reforzaría.

¿Cree que con la formación que podían recibir los maquinistas de un tren de alta velocidad, sin esos soportes adicionales, es suficiente?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): ¿Hablamos de este cambio de velocidad que ahora comentamos? Lo deja todo en manos del maquinista. Ningún elemento le supervisa, ningún sistema de seguridad, de control.

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

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): De nada.

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

Le reitero las gracias al señor Iglesias.

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

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

Señor Iglesias Mazaira, en nombre de mi grupo le agradezco su presencia aquí y valoro todas las actuaciones que ha realizado en relación con el tema que es objeto de esta Comisión.

Como algunas preguntas ya se las han hecho, intentaré no reiterarlas. Esta es mi pregunta. Como consecuencia de que se va a poner en servicio la nueva línea entre Ourense-Santiago y A Coruña, ¿es cierto que se comenzaron a realizar reuniones de seguimiento de todas las fases para poner en servicio esta línea con los vehículos de la serie 121?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo recuerdo estas que me comentaba mi jefe, nada más.

El señor **DELGADO ARCE**: A las mismas asistía su jefe, el señor Rodríguez Vilariño.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A algunas sí, no sé si a todas. La verdad es que no lo sé. A mí me mandó información sobre las actas de dos de ellas.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Usted no asistía?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No.

El señor **DELGADO ARCE**: El que asistía era su jefe.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, claro.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted es jefe de maquinistas, ya nos ha explicado que ha sido formador de maquinistas desde el año 1992, por lo que tiene una larguísima experiencia y capacitación. ¿Ha formado a maquinistas de la línea O82?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A los míos, en equipos embarcados, en normativa, como a sesenta y tantos. Siempre de servicio público, antes viajeros urbanos e interurbanos.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero por esta línea, por la O82.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, y todavía ahora también.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Usted impartía cursos sobre la normativa de prescripciones técnico-operativas?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Eso es.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 19

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Todos los maquinistas que reciben formación en Renfe desde que usted es maquinista, en las últimas épocas y en el año 2011, recibían una formación específica sobre el sistema de gestión de seguridad de Renfe?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sistema de gestión de seguridad de Renfe...

El señor **DELGADO ARCE**: Es lo que se conoce como la seguridad, las medidas de seguridad.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Es que sistema de gestión de seguridad es un tema que se incluye en la formación desde hace poco tiempo, antes no se hacía. De hecho, ahora en los cursos de reciclaje para mantenimiento del título hay un apartado, dentro de las dieciséis horas que se dan, justamente para sistema de gestión. Es nuevo.

El señor **DELGADO ARCE**: En estas tareas de formación que daban ustedes a los maquinistas sobre esta línea, ¿les insistían sobre los puntos singulares de la misma?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, sobre todo los puntos donde la falta de atención podía generar un problema.

El señor **DELGADO ARCE**: En los informes he leído que había, por decirlo así, tres puntos singulares: uno era un cambio de tensión, poco después de salir de Ourense; esa situación ERTMS-ETCS, que usted mencionó; finalmente, la transición de velocidad de A Grandeira. Eran los tres puntos singulares.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Alguna cosa más. Por ejemplo, zonas neutras.

El señor **DELGADO ARCE**: Las zonas neutras de tensión.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, un poco todo eso.

El señor **DELGADO ARCE**: Dentro de las tareas de formación, la utilización por parte de los maquinistas de la telefonía corporativa y de la telefonía móvil, ¿era objeto de tratamiento permanente por su parte como formadores?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No estaba prohibida. El uso del móvil no estaba prohibido. El único documento que había hablaba de elementos de comunicación de uso particular. Lo que había eran unas recomendaciones, pero no una norma en la que dijera que no se podía utilizar, como sí la hay ahora.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿En qué consistían esas recomendaciones?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): En qué punto se aconsejaba no utilizarlo. Pero insisto en que eran recomendaciones, no era restrictivo, bajo ningún concepto. Es más, el maquinista debe recibir la llamada del teléfono corporativo porque no sabe qué importancia puede tener, evidentemente. Lo primero es cogerlo. Otra cosa es que luego valore. Una vez que entra la llamada va a ser difícil...

El señor **DELGADO ARCE**: Que valore el tiempo que ha de mantenerla y la circunstancia en la que la recibe. ¿Se refiere a eso?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Claro. Somos humanos.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Esta línea 082 en la que ocurre el accidente está dentro del ámbito normativo de las llamadas prescripciones técnicas operativas de señalización de circulación y de seguridad?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí. Desde bifurcación Coto da Torre hasta bifurcación A Grandeira.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 20

El señor **DELGADO ARCE**: Le pregunto si los maquinistas, en concreto los que operaban en esta línea 082, llevaban tres documentos, el que se conoce como documento de tren, el libro horario del tren y el cuadro de velocidades máximas.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Y también tiene que llevar la consigna serie B de limitaciones temporales de velocidad.

El señor **DELGADO ARCE**: Y otro documento adicional.

En concreto, le pregunto si el cuadro de velocidades máximas es el que incluye las velocidades máximas por trayecto y las limitaciones de velocidad permanentes por trazado de la vía, entre otras informaciones.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Exactamente.

El señor **DELGADO ARCE**: En el caso de este cuadro de velocidades máximas ahí figura la transición de velocidad de 200 a 80 kilómetros por hora.

Respecto a la señalización que tenía esta línea sobre la que usted ha impartido formación, que usted conocía perfectamente, le voy a preguntar por los últimos kilómetros para que usted me diga si existía o no existía. A la altura del PK 78, ¿el maquinista tiene que pasar una zona neutra que exige que le haga un reconocimiento con un pulsador?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): En la zona neutra mis vehículos no tienen que hacer ningún reconocimiento. En los míos.

El señor **DELGADO ARCE**: En el caso del tren Alvia, el informe dice que al pasar por una zona neutra el maquinista tiene que reconocer que pasa por allí y que presiona un pulsador. En este caso, el informe acredita que hizo esa pulsación.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No sé.

El señor **DELGADO ARCE**: No lo sabe.

¿Es cierto que antes de llegar a la señal E7 hay una señal E'7 que tiene tres pantallas de proximidad que están situadas en los postes de la catenaria?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí. Esa es la distancia de frenado por si hubiera que parar en la señal de entrada E7.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Lo que hace esa señal es avisar al conductor de que está llegando a un punto en el que tiene que realizar un descenso de velocidad?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, porque si la señal estuviera en vía libre, como estaba, no tiene que hacer nada en absoluto. Otra cosa es la limitación de la vía, pero esa no se la recuerda la señal en verde.

El señor **DELGADO ARCE**: Me refiero a las pantallas de proximidad, que están a 200, a 300, a 500 metros.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Esas están configuradas, están creadas para detener el tren ante la señal que protege la bifurcación, no S80, ese cambio de velocidad, quiero decir. No están para eso.

El señor **DELGADO ARCE**: El señor conductor de este tren declaró que él habitualmente utilizaba como referencia para iniciar el frenado estas señales avanzadas de la E'7. ¿Es la que ustedes recomendaban a los maquinistas que utilizaran para empezar a frenar?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, como vamos con ERTMS les decíamos que en el punto de transición, al reconocerla ya, de nivel 1 a nivel 0, a partir de ahí...

El señor **DELGADO ARCE**: Me refiero circulando en ASFA, porque ese día no se circulaba en ERTMS.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 21

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Nosotros no vamos con ASFA, vamos siempre con ERTMS.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero circulando con ASFA, le pregunto, desde su punto de vista de jefe de maquinistas, cuándo considera que debe iniciarse el frenado.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): A los míos les diría que en el mismo punto donde lo harían si fueran con ERTMS. Es lo que yo les decía.

El señor **DELGADO ARCE**: En el mismo punto.

Después de esta señal E'7 viene una señal E7 y ha habido antes ya dos balizas que dan aviso acústico. ¿Esto es cierto?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, pero que no requieren ningún tipo de actuación.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero dan un aviso acústico.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Respecto a los correos electrónicos que usted ha citado, efectivamente es todo como usted lo ha relatado. Su propia iniciativa fue el 15 de diciembre mandando un correo a Juan García de Dimetronic, con copia a su jefe, el señor Rodríguez Vilariño. Es cierto que pocos días después iba a tener lugar una reunión de la comisión de seguimiento de los trenes de la serie 121. A usted le pidió su jefe que ampliase un poquito más lo que había dicho sucintamente, y es el informe que usted ha leído hace un momento.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No que ampliase, sino que le mandáramos información relevante, que consideráramos importante, para tratar en esa reunión.

El señor **DELGADO ARCE**: Antes de que tuviese lugar esa reunión, por lo que he podido leer en el informe de la comisión de investigación, trasladó usted a otros compañeros suyos formadores de Galicia, el señor Veiga, el señor Pousa, el señor González y el señor Fernández Castro...

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): El señor González está aquí conmigo. Está ahí detrás.

El señor **DELGADO ARCE**: Les trasladó este informe para que tuvieran conocimiento del mismo.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Hacíamos lo mismo ellos y yo. Nos pasábamos información relevante para que la formación fuera uniforme con todos ellos.

El señor **DELGADO ARCE**: En este informe que usted leyó planteaba fundamentalmente dos cuestiones. Una de ellas fue resuelta finalmente a principios del año siguiente, en febrero, que es lo de la transición.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): En enero.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted acaba de decir que a resultas de una petición que le hizo el juzgado a Renfe, solicitando un informe sobre estos correos electrónicos, hizo una nota explicativa que firma el 16 de enero de 2014. Lo que dice literalmente —aparte de lo que leyó, porque ha quedado otra parte— es que dado que los temas asociados a la transición ERTMS-ETCS se trataban en las reuniones de seguimiento, el señor Rodríguez Vilariño y yo analizamos este último párrafo —usted y su jefe analizaron este último párrafo— y decidimos intensificar la formación, y entre paréntesis pone aquí habilitación de material, infraestructura y equipos de seguridad embarcado, a todos los maquinistas a través de los mandos intermedios de conducción de media distancia. Eso se refiere al mes de diciembre de 2011.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Se hizo desde que se inició la formación de alta velocidad. Fue en mayo o junio del año 2011. Se hizo siempre, lo que pasa es que estos puntos que se iban descubriendo se intensificaron.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 22

El señor **DELGADO ARCE**: Después usted añadió una cosa aquí al final que dice: Del mismo modo, durante los acompañamientos en cabina y asesoramientos se advertía de las particularidades de la línea con la finalidad de sensibilizar lo máximo posible al personal de conducción y reforzar así la seguridad en la circulación. ¿Esto lo hicieron?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Así es.

El señor **DELGADO ARCE**: Luego usted y su jefe, el señor Rodríguez Vilariño, convinieron en que puesto que no tenían una respuesta de otras instancias de Renfe la manera era intensificar la formación y, al mismo tiempo, en los acompañamientos en cabina hacer esto que acabamos de leer. Le pregunto si esos acompañamientos en cabina están reglados y reglamentados por Renfe. ¿Existen unos acompañamientos en cabina? ¿Es cierto esto que le estoy preguntando?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí. Hay un plan opcional de seguridad que está dentro del sistema de gestión de seguridad. En este caso, al principio de las líneas, mucho más.

El señor **DELGADO ARCE**: He leído que hay un programa de acompañamientos de tren que tiene, entre otras finalidades, observar durante el acompañamiento el estado de la infraestructura y la señalización que pudiera afectar a la seguridad en la circulación. Incluso el informe de la comisión de investigación habla de que en el periodo comprendido entre diciembre de 2011 y julio de 2013 se hicieron dieciséis registros y noventa y dos acompañamientos de trenes. ¿Esta es una práctica habitual y cotidiana?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Ahí se hizo más porque se iniciaba la circulación.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que además de los acompañamientos que hacen ustedes existen inspecciones en cabina por parte de ADIF?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Me imagino que tendrán en su sistema de gestión, igual que nosotros, ese tipo de acciones.

El señor **DELGADO ARCE**: Al principio de su intervención, en esos cinco minutos iniciales, aludió a los estamentos de seguridad de la compañía, de Renfe. Ha hablado de una comisión central, de una comisión operativa de seguridad en la circulación, que a su vez se desdobra, por lo que he podido ver, en dos: viajeros y mercancías.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo sé la de viajeros.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero me ha parecido escucharle, aunque creo que lo llamó de otra manera, que existen las llamadas comisiones territoriales.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, con carácter trimestral.

El señor **DELGADO ARCE**: Hay seis y una de ellas está en León.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): No, una de ellas no. Se hace cada tres meses en León. Las de mi territorio, que es Galicia, se hacen en León.

El señor **DELGADO ARCE**: O sea, que hay una comisión territorial en León que coge la demarcación de Galicia.

¿Participa usted en estas reuniones de la comisión territorial?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Sí, habitualmente sí; evidentemente, si mi jefe me dice que vaya. El vocal es mi jefe.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿En estas comisiones territoriales lo que trasladan son problemas, incidencias, situaciones que tienen que ver con su ámbito?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 23

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Normalmente yo represento a la empresa, a Renfe, en este caso a la gerencia de Galicia de servicio público, a mi gerente, si me dice que vaya, que le represente. Lo que hacemos es intentar resolver los temas. Son reuniones participativas, participan también los representantes sindicales. Se trata un poco de intentar resolver los problemas que ellos planteen, por parte de la empresa lo que nos afecte. Son meramente participativas, no tienen poder de decisión como tiene la central de seguridad en la circulación. Se pasarían temas que no se pudieran resolver ahí precisamente a la comisión central.

El señor **DELGADO ARCE**: Es decir, que una de las funciones, además de debatir y tratar cuestiones como la que usted plantea, es también elevar a las comisiones superiores cualquier incidencia.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Claro.

El señor **DELGADO ARCE**: He leído en el informe de la comisión de investigación que esta incidencia en concreto de la que estamos hablando no fue elevada a las comisiones superiores. ¿Le consta esto?

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Yo desde luego no lo presenté. Sí lo presenté en la gerencia de viajeros donde dependo orgánicamente del presidente de la comisión central de seguridad en la circulación, del gerente de seguridad. Si quisiera, tenía el paso de comunicarlo al gerente de seguridad en la circulación.

El señor **DELGADO ARCE**: Señora Iglesias Mazaira, le agradezco sus respuestas y la información que nos ha suministrado, junto con otras personas que van a comparecer aquí, hasta cuarenta y nueve, de diferentes niveles. Iremos escuchando lo que nos quieran decir y forjaremos luego nuestra condición. En cualquier caso, repito, le agradezco su presencia, su intervención y su celo profesional.

El señor **IGLESIAS MAZAIRA** (jefe de maquinistas de Renfe Operadora): Gracias.

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

Quiero reiterarle, aunque se lo he dicho muchas veces, nuestro agradecimiento. Sabemos que no es fácil venir aquí y tienen que saber que se lo agradecemos muchísimo. Para nosotros, las aportaciones que nos hacen son de una extraordinaria utilidad y eventualmente pueden servir para salvar vidas. Le expresamos todo nuestro agradecimiento, don José Ramón Iglesias. Esta es su casa, porque es la de todos. Buen trabajo. Espero que la próxima vez que nos veamos sea en mejores circunstancias.

— DEL SEÑOR IZQUIERDO NAVIDAD (JEFE DE TRÁFICO DE RENFE OPERADORA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001314).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión, señorías.

En este caso tenemos con nosotros a don Nicolás Izquierdo Navidad, que es jefe de tráfico de Renfe Operadora. Como siempre, le agradecemos su asistencia, y también le agradecemos ya de antemano su información. Estamos aquí para escucharle y para que nos ilustre, es para eso para lo que estamos. Tiene más o menos cinco minutos laxos para hacer su primera intervención, y después pasaremos al turno de preguntas. Adelante, señor Izquierdo.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Buenas tardes. Estoy aquí para responder a lo que creáis conveniente, no necesito explicar nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Lo bueno, si breve, dos veces bueno.

Entonces pasamos al turno de preguntas. Empezará el Grupo Mixto con el señor Martínez Oblanca, que tiene la palabra.

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

Muy buenas tardes, don Nicolás Izquierdo y bienvenido a esta comisión de investigación en el Congreso. Tengo aquí en mis fichas como dato relevante en relación con su comparecencia, que usted acudió a tres reuniones posteriores a la fecha en la que el jefe de maquinistas advirtió de la existencia de peligrosidad en la curva de Angrois. Sin embargo, sostiene que en tales reuniones no se trató el asunto, y le preguntaré por ello a continuación. Previamente me gustaría recordarle, como intento hacer siempre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 24

con los comparecientes y puesto que soy yo el primero en hacer las preguntas, que el objeto de esta comisión de investigación es recabar el testimonio de personas que, como usted, participan de la gestión ferroviaria y nos pueden ayudar a aclarar la dudas que existan sobre el siniestro y a formarnos una opinión en beneficio de la seguridad ferroviaria española.

Por favor, explíquenos cuál es el papel que desempeña un jefe de tráfico de Renfe Operadora.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): En el asunto que nos trae había una circunstancia organizativa en la que estábamos descentralizando todos los productos Avant de alta velocidad de España, lo estábamos haciendo desde el nivel de cabecera, que es como la llamamos nosotros, al nivel territorial. En esta transición fue en la época en la que se puso en servicio la nueva línea de alta velocidad Ourense-Santiago y mi participación fue colaborar con el territorio, en todo lo que era la puesta en servicio y especialmente con el material. Hubo que hacer toda una concentración de cómo hacer los apartados para llevar el material de alta velocidad a esa zona territorial, dónde se iban a hacer todas las intervenciones y puestas en servicio de talleres. Todas las reuniones nuestras fueron enfocadas siempre con Integria, que es el mantenedor de nuestra referencia de Renfe, a la puesta en disposición de esos vehículos para hacer el servicio que se iba a inaugurar en breve.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Durante cuánto tiempo aproximadamente trabajaron ustedes antes de la puesta en servicio de la línea?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Así de memoria —he tenido que mirar un poco los antecedentes, porque esto pasó hace mucho tiempo—, creo que empezaríamos en septiembre u octubre a organizar la puesta en servicio de la nueva línea, hasta que nos dan ya la fecha de inauguración.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En su criterio, don Nicolás, ¿era una línea de alta velocidad segura?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí lo era. Se lo pregunto porque hay opiniones que afirman que esta línea se inauguró de forma precipitada por una cuestión de rentabilidad política.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Yo pude comprobar, aunque no fue nunca exhaustivo ya que mi participación solo fue en el ámbito que he comentado, que en todas las reuniones todos los que participábamos era para que fuera en buen uso para el sistema comercial, o para que no fallara nada en la puesta en servicio, porque había mucha expectación. Como ocurre en todo lo que es una puesta en servicio de línea, yo pude ver que era una línea bastante compleja, en el aspecto de que era novedosa porque tenía muchos túneles y muchos viaductos, pero nada más. Solo observé ese aspecto relevante y algunas otras cosas que sí que teníamos que pulir. Estas cosas, que están recogidas en el acta y en todas las reuniones que fuimos manteniendo, siempre eran frecuentes y recurrentes.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Recibieron alguna indicación para acelerar sus trabajos y poner la línea en servicio lo antes posible, en una fecha determinada? Como sabe, se habían celebrado elecciones generales el 20 de noviembre de aquel año, había ganado el Partido Popular con un triunfo rotundo y el ministro de Fomento estaba en el momento de la inauguración de la línea en funciones. Se dijo que se había forzado para que el ministro de Fomento de entonces, que además era gallego, pudiese inaugurarla.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): En todas las puestas de servicio que vamos recibiendo, al final hay que dar una fecha de inicio. Algunas veces pueden parecer precipitadas, pero este no fue el caso. Se hizo con tiempo, aunque era más compleja en el aspecto de la distancia con respecto a los talleres de mantenimiento, por otras circunstancias. Se hizo con tiempo y se pudo abordar. No se vio nada que fuera distinto con respecto a otra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Inicialmente se inauguró la línea con trenes del tipo Avant y unos meses después, a mediados de 2012, ya se incorporó el Alvia. ¿Qué diferencias hay en relación con la seguridad entre un tipo de tren u otro? ¿Por qué se cambió?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 25

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Es verdad que mi terreno, donde yo estaba encajado, era media distancia alta velocidad y eran los productos Avant, como ha comentado su señoría. Con respecto al tema de seguridad con el resto de otros trenes, de otros servicios, no difiere, es decir, el sistema de seguridad es el mismo para ambos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: El jefe de maquinistas que estuvo hace un momento con nosotros compareciendo en la Comisión asegura que a finales de 2011 envió un correo electrónico a varias personas advirtiéndole del peligro en la transición de velocidad brusca al aproximarse a la curva de Angrois. ¿Usted supo de este correo electrónico?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿Puede repetir?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí, se lo repito. Le decía que el jefe de maquinistas, que acaba de estar con nosotros hace unos minutos, asegura que a finales de 2011 envió un correo electrónico a varias personas, advirtiéndole del peligro en la transición de velocidad brusca al aproximarse a la curva de Angrois, que da entrada a Santiago de Compostela. ¿Usted supo de ese correo electrónico?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, a mí no me llegó nunca ese correo ni esa noticia.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Participó en alguna reunión en la que se hablara de esta advertencia, de este correo realizado por el jefe de los maquinistas?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Hay un correo en el cual declaré por escrito que eran los temas recurrentes de todas las puestas en servicio, siempre tratábamos de las mismas situaciones y de las mismas circunstancias que nos estaban ocurriendo, anomalías que se estaban repitiendo. Yo no llegué a leer ese correo en toda su totalidad y es cierto que el jefe de producción de Galicia introdujo un párrafo del jefe de maquinistas suyo, pero no fue advertido, ni se comentó, ni se dijo nunca en las reuniones que hubo posteriormente. No se trató, vamos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Creo que usted participaba en León en reuniones periódicas donde se hablaba del funcionamiento y de los problemas relativos a esta línea.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No. ¿En León? No sé por qué en León.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En algún sitio me habré documentado y me habré quedado con ese dato.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Las reuniones se hacían bien en Madrid, o en Galicia, o en Lérida. Yo participaba de todas las puestas en servicio de todos los trenes Avant. Al igual que en Cataluña teníamos también problemas, y también teníamos que asistirles porque había quejas y reclamaciones de nuestros viajeros por el tipo de material que se le había cambiado, y cosas así. No era León precisamente un sitio habitual.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: A las dos semanas de producirse el accidente tuvo lugar en el Congreso de los Diputados dos sesiones extraordinaria, concretamente los días 8 y 9 de agosto de 2013, con tres comparencias —los presidentes de ADIF, de Renfe y la ministra de Fomento de entonces—, que a mí me gusta repasarlas porque creo que son muy precisas en cuanto a datos y demás. El presidente de ADIF realizó un relato y dijo que en junio de 2010 se tomó una decisión trascendental, que es modificar el tramo Ourense-Santiago en ancho de vía convencional, montada, eso sí, sobre traviesas polivalentes para poder instalar en el futuro ancho de vía UIC, que también se denomina, creo, estándar o internacional. Acorde con este tipo de ancho de vía, se coloca el sistema de señalización ASFA. Don Nicolás, ¿Quién decide en 2010 que ese tramo tenga ese tipo de vía y de señalización?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): A mí eso se me escapa.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿No les consultaron?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 26

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Quiero hacer una precisión. Aparte de que se decidiera el ancho ibérico, la señalización era ERTMS y ASFA. Eso era lo que contempla la línea y sigue todavía con ello.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Con ancho de vía ibérico convencional estamos hablando de una línea de alta velocidad? Le pregunto esto porque yo soy de Asturias y llevo años luchando para que en la variante de Pajares se dote de ancho de vía internacional. Cuando hablan del corredor mediterráneo insisten, los que lo impulsan o lo defienden, que sea de ancho de vía internacional porque eso es alta velocidad.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Todo el trazado, todo lo que yo puede ver y aprecié, estaba con connotación de alta velocidad: los cerramientos, los detectores, etcétera. Todo lo que conlleva la vía estaba hecho con criterio de alta velocidad. Es cierto lo que usted dice, que en vez de ancho ibérico se podía haber puesto ancho internacional de primeras, la puesta en servicio no hubiera diferido mucho con ancho internacional.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: De hecho la traviesa polivalente permite desplazar en su momento...

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Eso es, eso es correcto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por mi parte nada más. Con permiso del presidente, si quiere realizar algún tipo de matización o extensión a las preguntas que le acabo de hacer, pues con mucho gusto le escucho.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, me ha parecido correcto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchísimas gracias, don Nicolás.
Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca. Muchísimas gracias, señor Izquierdo. Ahora pasaríamos al siguiente interviniente, ya que no está presente el representante del Partido Nacionalista Vasco. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Buenas tardes, señor Izquierdo. Muchas gracias por estar aquí. Al menos hay tres reuniones constatadas en torno a la seguridad de la línea.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Nosotros no hablábamos de seguridad, eran temas de producción.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: El orden del día era sobre seguridad y usted lo niega frente al juez. Le quería preguntar por qué exactamente, cuando el orden del día de esas tres reuniones constataban que habían hablado de seguridad.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Yo le informo de que el carácter de las reuniones siempre ha sido sobre la fabricación y el mantenimiento de la mano de producción, para tener siempre adecuadamente el material disponible para los servicios que se requerían y los que se hicieron después.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted nunca ha estado en una reunión en la que se ha hablado de la curva de A Grandeira?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Nunca jamás?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Y por qué lo ponía en el orden del día?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Pero ¿quién lo ponía?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 27

El señor **RUFÍAN ROMERO**: El orden del día de las tres reuniones en las que usted estuvo ponía que se hablaba de la seguridad.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No. Yo tengo las actas que he ido recuperando porque no las tenía, me las han tenido que pasar los compañeros, ya que las he perdido por las migraciones famosas de los ordenadores. No he visto eso, todos los temas nuestros siempre eran recurrentes y repetitivos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted, como jefe de tráfico, nunca jamás ha estado en una reunión, aunque lo pusiera en el orden del día, hablando de seguridad?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Quiere llevarme a un terreno... Esas reuniones no eran de seguridad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le aseguro que me da bastante igual el terreno, le estoy preguntando.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Como digo, eran temas de producción.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted como jefe de tráfico solo hablaba de producción, jamás de seguridad?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): De producción porque venía derivado de...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Por cierto, ¿qué es producción?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Producción es todo el tema relacionado con la puesta en servicio de un vehículo para que pueda estar en vía en orden de servicio. Es decir, en ese ámbito detectamos varias circunstancias que nos iban llegando y entre ellas era que había detección de 50 hertzios, una cosa que impedía que el vehículo diera... Había temas de areneros, de cambios de tensión. Es decir, había ciertos problemas que siempre se estaban repitiendo y tuvimos que ir resolviendo para conseguir la mejora de ese servicio.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Tengo poco tiempo, señor Izquierdo. Realmente ni le conozco ni tengo absolutamente nada en su contra, pero le tengo que volver a preguntar: ¿usted como jefe de tráfico jamás ha estado en una reunión hablando de seguridad de trenes?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Jamás.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Jamás, pero es jefe de tráfico.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Que sí, que sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Solo ha hablado de producción.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): De producción.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Aunque lo pusiera en el orden del día de la reunión en la que usted estaba?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Si quiere podemos leer el orden del día.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, lo podemos leer: seguridad, tal cual.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No quiero seguir por ahí.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 28

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Ya le he dicho que no era de seguridad y me ratifico.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿El orden del día estaba mal?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No sé si estaba mal. Nuestros temas siempre eran los mismos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Producción?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): De producción.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya. ¿Usted cree que la curva de A Grandeira se puede coger sin un sistema de seguridad de 100 millones de euros como ERTMS, como jefe de tráfico, aunque no haya hablado de seguridad en una reunión?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, lo que le puedo decir es que aquellas instalaciones estaban dentro del orden y no vimos en aquel momento ninguna cosa relevante.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted nunca vio que igual podía ser un problema que dependiera la vida de centenares de persona de la pericia de un maquinista, que se desconectara un sistema de seguridad y que todo dependiera de una señal de tráfico.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, nunca vi problemas en aquellas instalaciones. Después con el tiempo se han demostrado otras circunstancias, pero en aquel momento no se detectó nada, por mi parte.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No era un problema. Cuando el maquinista en una grabación censurada en esta Comisión segundos después de su trágico accidente decía aquello de «nosotros avisamos», ¿a quién se refería?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Desconozco cuál es su fuente de comunicación. A mí no me ha llegado nunca nada de eso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Está en YouTube, es una grabación. Podemos hacer ver que no existe, pero es una grabación de YouTube en la que dice «nosotros avisamos». ¿Ese plural quiénes son? ¿Maquinistas, panaderos? ¿Quiénes son?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Yo me imagino que lo hablarían en su entorno.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Entorno? Igual maquinistas.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que hubo maquinistas que se quejaron de que esa curva era una absoluta barbaridad cogerla sin un sistema de seguridad como ERTMS? Le pregunto como jefe de tráfico.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Lo que no sé es si lo hicieron en el canal adecuado o en el foro adecuado. Una cosa es que fuera una conversación coloquial...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De hecho su antecesor lo avisó.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ... y otra cosa es que no fuera el sitio adecuado para que se analizara. No sé dónde quedaron las conversaciones y hasta dónde llegaron.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La conversación tuvo lugar después de un accidente, en el cual murieron ochenta y una personas. ¿Por qué cree que el tren accidentado se llamaba Frankenstein? Le pregunto como jefe de tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 29

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Yo no sé si fue *a posteriori*, no lo conocía.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No? Le llamaban así en el argot ferroviario.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Mi cometido en aquel momento, no conocía ese vehículo...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perdone, al final señor Izquierdo a mí lo que me choca un montón, igual yo soy corto de entendederas, es que ninguno de ustedes sabía que ese tren se llamaba Frankenstein. Me choca mogollón porque todos los trenes tienen un mote, de hecho eso se dice en el reportaje. Pero usted tampoco tiene ni idea de que ese tren se llamaba Frankenstein, igual es porque estaba hecho de retales o de piezas.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Tampoco tiene ni idea?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Como comentaba a su señoría, mi parcela estaba en un terreno de media distancia alta velocidad y conocía bastante bien el producto de la media distancia alta velocidad. Lo que es larga distancia o alta velocidad tenía otros compañeros que estaban en esa tarea, pero aun así no conocía el denominativo de Frankenstein para ese vehículo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Me está costando un montón encontrar alguien que lo conociera, pero todo el mundo lo llamaba así. Igual es como en el colegio, que todos tenemos un mote, pero luego nadie lo reconocía.

Ya acabo, señor presidente. ¿Por qué cree que el ministro de Justicia, Rafael Catalá, en aquella época secretario de Fomento dijo que ese tren no era de alta velocidad, cuando había carteles como este (**muestra una fotografía**) que así lo indicaban en todo el trayecto? ¿Por qué cree que decía aquello y que casi era antiespañol decir que era alta velocidad?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿Pero el tren o la línea?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le voy a hacer una pregunta más fácil: ¿usted cree que ese tren era de alta velocidad?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): El tren sí, el tren es de alta velocidad. El tren reúne todas las condiciones para circular por la línea de alta velocidad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por qué cree que el secretario de Fomento dijo que no?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Otra cosa es hasta dónde llevamos la raya del tren, que pase de 250 kilómetros/hora, que no llegue a 300 kilómetros/hora. No sé, cada uno pondrá su corte y en el momento adecuado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Luego como el tren no llegaba a 300 kilómetros/hora, el secretario de Fomento consideraba eso.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Puede ser, pero eso es especulativo. Yo no sé lo que el secretario de Estado consideraba, por dónde venía y qué es lo que quería.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Lo sabemos todos, pero nadie lo dirá. Muchas gracias.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): De nada.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Rufián. Nuevamente, le estamos muy agradecidos por sus respuestas, señor Izquierdo.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 30

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

Muchas gracias, señor Izquierdo. Cuando antes le preguntaba el señor Oblanca sobre León, creo que se refería a que el jefe de maquinistas ha hablado de unas comisiones territoriales de seguridad que se hacen anualmente en León.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Puede ser.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Participa Renfe en estas reuniones?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Renfe está dividida en muchos departamentos. Cada organización tiene sus respectivos responsables. Yo no he estado nunca en seguridad y sé que existen los canales de información como son las comisiones territoriales de seguridad, las centrales, pero no he sido participe en ellas. Efectivamente, puede ser que en León se hicieran esas reuniones, pero yo no he participado nunca en esas reuniones.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entonces hay un departamento de Renfe que es el específico de seguridad.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Eso es.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Que es el que se encarga de...

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ... canalizar todo lo que le vaya llegando.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Quién determina o jerarquiza la peligrosidad de las curvas? ¿Renfe, ADIF o los dos?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Es que aquí no hay curvas peligrosas. En la época de la que estamos hablando y actualmente con otros criterios y razonamientos, quizás, las curvas están bien indicadas en cuadros de velocidad máximas. Los maquinistas tienen la información y sabemos cuáles son. Entonces no es que sean más o menos peligrosas. No sé si me he sabido explicar.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Usted ha dicho que la línea era segura.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Era segura con el criterio y las características de alta velocidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se me ha encendido la luz roja, pero yo creo que no llevo tanto tiempo hablando.

El señor **PRESIDENTE**: No tendría que haberse encendido. De todas maneras damos más de cuatro minutos de tolerancia, dado que vamos muy bien de tiempo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Como decía, el nivel de protección le parece suficiente.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): En aquellas circunstancias y en aquellos momentos yo no vi nada anormal, tampoco se transmitió nada anormal en ningún ámbito y estaba recogido dentro de la norma de todo el tráfico ferroviario.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Hay muchas curvas en las que se produce esa transición tan brusca de 200 a 80 kilómetros/hora?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): En aquel momento no se tenía, me imagino, contabilizado. Seguramente esa apreciación se habrá hecho después del accidente y después se habrán tomado otras medidas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 31

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Nos ha dicho que no tuvo constancia del correo relacionado con la pregunta anterior. ¿Entonces no había una consciencia en Renfe de que esa curva fuera especialmente peligrosa?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, en el ámbito de mi responsabilidad nunca nos llegó esa circunstancia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se lo pregunto porque se está llevando simultáneamente en la sala de al lado una comisión de investigación sobre otro accidente, que es el de Spanair. A grandes rasgos para que el accidente de Spanair tuviera lugar tuvo que haber un fallo en seis o siete niveles de seguridad, pero aquí aparentemente solo había uno. Es decir, en el accidente de Spanair, detrás del posible error humano, había una serie de barreras protectoras, mientras que en este, detrás del error humano aparente, no había ninguna otra barrera. Visto desde fuera llama la atención. ¿Es normal?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): En aquel momento y en aquellas circunstancias era lo normal que teníamos en la casa. Era así.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha comentado, al igual que antes el jefe de maquinistas, que entre los documentos del maquinista está el cuadro de velocidades máximas —le hemos preguntado sobre él— y el libro horario. ¿Qué recoge el libro horario?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): El libro horario es un documento que le dice al maquinista las horas de paso por cada hora de salida, la hora de paso por las distintas estaciones, si tiene paradas o no y la hora de llegada, así como la velocidad a la que debe de ir en cada tramo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Creo que en prensa leí que había un error en el libro horario que decía que en ese punto había ERTMS básicamente. ¿Esto le consta, lo sabe?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No me consta. No era mi misión pero en la documentación que me llegó a mí estaba todo con arreglo a nuestro uso y costumbres de Renfe de siempre.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Por qué se produjo la desconexión del ERTMS en ese punto? ¿Cuáles fueron los problemas técnicos que había en ese momento?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No era mi ámbito de responsabilidad. Parece que me repito, pero era así. En mi servicio de media distancia alta velocidad no hubo desconexiones, no hubo que quitar el ERTMS, no hubo problemas. Le puedo decir, por lo que me han comentado mis compañeros, que sí hubo problemas con este vehículo, por problemas de confort o de otra índole que no quiero valorar, y hasta que se solventaran Seguridad aprobó la desconexión. No puedo decir cuál fue el alcance, ni por qué motivo fue.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En principio parece que esto era una situación provisional, que luego se alargó, ya que cuando se produjo el accidente había transcurrido un año. ¿Sabe si otros habían emitido quejas sobre esta tardanza en volver a conectar el ERTMS?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Lo desconozco porque no he entrado en ese terreno. Por aportar un dato: todo lo que sea una modificación en sistema de seguridad se tarda muchísimo. Hay que homologar, hay que pasar por muchas pruebas, y eso siempre tarda mucho.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Previó Renfe dejar a disposición del equipo de pruebas de reestablecimiento del ERTMS un tren de las características del S-730 de manera continuada, es decir, que todo el rato estuviese dedicado a eso?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No lo he entendido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 32

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Si no entiendo mal, esa fase en la que el ERTMS estuvo desconectado iba a ser un periodo provisional, pero, al final, se alargó. ¿Cómo era este periodo de pruebas? ¿Había un tren de esas características empleado para hacer las pruebas?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Tampoco puedo responder. Mi ámbito es la media distancia y ahí sí podía intervenir, hablaba con los territorios y podía interferir. Pero en larga distancia y alta velocidad eran otros compañeros, y lo desconozco. No puedo comentar nada más.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: O sea, no sabe si Renfe cedió trenes S-730 y maquinistas para...

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿Para hacer pruebas...?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Seguramente, pero es una cosa que no tengo segura. No le puedo decir.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Recibió después del accidente presiones para orientar sus posibles declaraciones?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No. Hice una declaración escrita, y es tal cual lo viví y pasó.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Usted pertenece a la estructura de dirección de Renfe?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En ese caso, ¿cree que es posible que su independencia esté limitada al enjuiciar este caso por eso?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿En mi caso particular?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por último ya, ¿cree usted que están siendo eficaces las medidas implementadas tras el accidente?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Acabo con esto. Simplemente, quiero aclararle que desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos no estamos buscando responsables. Hacemos todas estas preguntas, quizás le parezcan más o menos agradables o desagradables, pero lo que queremos es conocer datos, intentar que esto no se repita y ver qué se ha podido hacer mal.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Estamos todos en ello. De acuerdo.

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

Ahora por el Grupo Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Alexandra Fernández.

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

Muchas gracias señor Izquierdo por su comparecencia, su breve comparecencia.

Antes de nada, me gustaría recopilar un poco la información sobre el aviso que realiza Mazaira. Su jefe le hace el encargo —acaba de decir— de realizar un informe sobre los problemas de seguridad en la línea 082. Realiza un viaje de inspección y elabora este informe donde advierte claramente del accidente que un año y medio después se produce. Literalmente, dice que es una zona de máxima atención y riesgo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 33

y únicamente existe una señal de velocidad, que de poco vale, puesto que, de no haber reducido previamente la velocidad, nada se podrá hacer ya. Advierte del accidente y además da una serie de recomendaciones sobre señalización que él cree que serían útiles para evitarlo. Este informe que realiza el señor Mazaira se lo envía después a su jefe, a Vilariño, y éste se lo reenvía a usted, entre otros. Y se lo reenvía porque al día siguiente ustedes van a mantener una reunión en la que se va a discutir entre otras cosas este tema.

Entonces, ustedes llegan a la reunión al día siguiente y tratan el tema expuesto en este correo. ¿Es así?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Lo quiero matizar. Es cierto todo el relato. Fui revisando, no fui consciente de la introducción de esa cuña. Son temas que ya veníamos revisando. Siempre hablábamos de temas asociados al vehículo con Integria. Nosotros siempre nos reuníamos con el mantenedor, y él, con su ingeniería, trasladaba al departamento cómo ir resolviendo. El tema de la curva nunca se trató en la reunión. Es cierto que me llegó el mensaje o el correo, no me acuerdo si casi a las siete de la tarde, y que al día siguiente era la reunión. Venía con mucha literatura, con cuatro archivos adjuntos, si no recuerdo mal, y, al ser recurrentes, ya no los leí. Entonces, al día siguiente en la reunión no se trató, no se habló.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Esto me choca, porque Vilariño le envía a usted, a Javier Pérez López y a Rafael Sardón cinco documentos adjuntos el día anterior, y los títulos de esos documentos son: Cambio de tensión, Aspectos comerciales, Informe Santiago, Varios, y luego estaba el documento que le remitía el señor Mazaira, que tenía el título ERTMS-ASFA, porque hablaba en concreto del problema de transición entre esos dos sistemas de seguridad. Y en las actas, en las que usted participaba, hay un punto que se llama Curva de frenada adecuada transición entre ERTMS-ASFA. O sea, el punto del orden del día de la reunión tiene el mismo título que el documento que le envían el día anterior y que van a tratar al día siguiente. Entonces, lo que no entiendo es que usted me diga que no se trató.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí, me explico. En la zona de transición de ERTMS, cuando termina el ERTMS y se pasa a ASFA, hubo un problema con este vehículo, con la serie 121, y eso era lo que siempre estábamos tratando en la reunión. Era un problema técnico del vehículo, y se fue resolviendo ese problema técnico del vehículo. Y ahí fue donde se metió, en un problema que estábamos resolviendo sobre esa incidencia. En ese apartado es donde se metió esa cuña, que después no se habló. La curva era posterior, una vez que se ha hecho la transición y se circula ya bajo el ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces ¿cómo me explica que el señor Mazaira, que acaba de comparecer ahora mismo, dijera que él sabía que su informe se estaba tratando en esa reunión porque le iba pasando parte su jefe sobre lo que se iba avanzando en ella?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Vale, pero Mazaira no vino a la reunión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, pero está diciendo que él sabía por su jefe que ustedes estaban tratando su informe en la reunión.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Mazaira pasó el informe a Vilariño, pero Vilariño vino a la reunión y no lo comentó, no lo trató.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Se lo envió por correo a usted?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí, pero le estoy contando que ese correo, al ser tan abundante, tan extensivo y recurrente, ya no lo leí. No leí todos los términos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una cosa es que usted no lo leyese, pero, tratarse, se trató.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, no se trató.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero, vamos a ver, si...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 34

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Le estoy comentando que realmente lo que tratamos fue el tema técnico de la transición de ese vehículo, porque había una disfunción que daba una urgencia. Pero no la curva. Era de la transición de ERTMS a ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Es la primera parte del documento, del aviso.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Si lo metió en esa cuña y lo llamó igual, puede inducir a ese error.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le repito los títulos de la documentación que adjuntó: Cambio de tensión, Aspectos comerciales, Informe Santiago, Varios y ERTMS-ASFA. ¿Dónde cree usted que debía estar la información sobre ERTMS-ASFA en ese documento? Me refiero al que reenvió de Mazaira. Y el documento de Mazaira tiene una carilla, o sea, que es difícil también que se traspapelase medio informe, que se quedase medio fuera. Entonces, quiero que me explique en qué se basaron ustedes para discutir sobre el tema de la transición ERTMS-ASFA, cuando el único documento que había sobre este tema era el de Mazaira.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Quizá no me he explicado bien. El tema de la transición era de los que ya veníamos arrastrando de distintas reuniones. El ERTMS transición a ASFA era el que siempre estábamos abordando en la reunión. Cuando llegó el día de la reunión seguimos hablando de ese tema.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Disculpe. No me coincide con la información.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No se habló del apartado que incluyó Vilariño del informe que le pasó el jefe de maquinistas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El día que tuvieron la reunión, al día siguiente de que le llegasen a usted los documentos, se trata ese punto en el orden del día. Es más, se dice: «La Dirección de Servicios de Ingeniería de Renfe ha trasladado la problemática detectada a ADIF para su valoración. Se están estudiando soluciones conjuntamente desde Renfe. Se va a solicitar provisionalmente que ADIF incorpore en este tramo una limitación temporal de velocidad». Por lo tanto, se están tomando medidas...

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Pero es para la transición nada más.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, pero es que eso sólo se hablaba en ese documento de Mazaira. No hay otro documento anterior.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No sé si estamos repitiendo. Quizá...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cómo puede ser que ustedes estuviesen tratando este tema, tuviesen documentación sobre este tema y no la leyeron?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): De un fallo técnico del vehículo que se daba muy próximo a esa zona de la que estamos hablando del accidente. No tiene nada que ver. Era un fallo técnico del vehículo que estábamos resolviendo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que aparece en la primera parte del informe de Mazaira.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Y eso fue lo que se trató en la reunión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y ustedes no leyeron el informe de Mazaira?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No se leyó.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No leyeron el informe de Mazaira?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 35

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, no se leyó.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y cómo puede ser que ustedes tomen decisiones sin leerse los informes que hablan sobre esas cosas concretas?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Le vuelvo a repetir, era muy extenso lo que se mandó, y era muy recurrente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Era un folio el informe.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, había muchísima más información. Ya conocíamos los antecedentes. Sabíamos todo lo que estaba ocurriendo con la puesta en servicio. Lo siento, pero no puedo decir otra cosa. No se habló en esa reunión de ese punto concreto.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, me sabe mal, pero ha superado en siete minutos su tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, llevo con rojo desde el principio.

El señor **PRESIDENTE**: Ah, ha superado un minuto. Pues no he dicho nada. Continúe.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya me di cuenta. Le iba a advertir.

Lo hubieran leído o no, el problema es que, si ustedes tomaron decisiones y leyeron el informe, usted miente. Por otro lado, si tomaron decisiones sin leer la documentación que trataba sobre ese tema, cuando menos me parece un poco negligente tomar decisiones sin leerse toda la documentación sobre los temas. ¿A usted no le parece un poco negligente tomar decisiones sobre la seguridad sin leerse los informes?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Estábamos en un contexto en el que siempre estábamos viendo los mismos temas. Fue como ocurrió. Volvíamos a repetir el tema de la transición, que íbamos avanzando a través de Ingeniería de Integra, que iba tratando el tema, para ver si podíamos evitar esas paradas de emergencia que se producían con ese sistema en la transición de ERTMS al ASFA. Fue lo que tratamos y lo que hablamos. Y fue lo que se recogió en el acta que hizo el responsable de Integra. No se habló ni recuerdo que se hablara. No se hizo mención, y por eso no hay mención y no se contó nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En unas reuniones se habla de incorporar la limitación temporal de velocidad y que se iba a solicitar a ADIF. Me gustaría que usted contara a quién y qué se trasladó a ADIF.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sería el canal de ingeniería al que me referido en otros casos a través de Integra, y lo elevaría a Señalización de ADIF, para que se tomara esa medida de limitación temporal cuando el vehículo hiciera la transición al bajar de 200 km/h en la curva de salida. Con 202 ya daba emergencia. Era un dispositivo que parecía inerte pero estaba leyendo la velocidad, y, cuando cogía la transición y pasaba a ASFA, daba urgencia en esas condiciones. Si requerimos a los maquinistas hacer por su cuenta esa bajada de velocidad para que no diera esa urgencia, fue hasta que se tomó esa medida; fue temporal.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En la última reunión aparece como punto cerrado. Entiendo que ustedes consideraron que el tema estaba solucionado cuando consideran que el punto está cerrado.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí, cuando se quita la urgencia y ya no se produce, damos por cerrado el tema de la ISI. Se estuvo trabajando también en el *software* del vehículo y otras modificaciones.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y se hizo por parte de Renfe algún tipo de análisis y evaluación de riesgos? Supongo que para considerarlo punto cerrado hay que hacer un seguimiento sobre las medidas que se implantan y ver si cumple con unos mínimos. Implica una evaluación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 36

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No recuerdo cuándo dijimos cerramos, pero seguramente pasarían más de dos o tres meses, e iríamos observando que eso fue resolutivo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero se hizo algún informe de evaluación de riegos?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, el seguimiento habitual era a través de las incidencias que se iban produciendo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ver si hay incidencias o no. Pero no se evaluó el riesgo.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿Qué riesgo? No sé qué riesgo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Cuando se hacen una serie de modificaciones, entiendo que para que ustedes consideren algo que era una incidencia como punto cerrado tienen que tener la garantía de que los riesgos están mitigados.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No era riesgo contra la seguridad de nada. Eran temas relativos a que daban una urgencia. Se paraba el tren y reanudaba desde parado. Era un tema que había que evitar. Pensé que se podía evitar a través de los canales de ingeniería, de ADIF, porque ellos trataban con Señalización; a ver cómo se podía mejorar el comportamiento para que no tuviéramos ese problema.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si el maquinista prevé tan claramente el accidente, de verdad ¿no cree que si ustedes hubieran leído el correo, la información de trabajo para ir a esa reunión informados, la documentación, quizás no habrían muerto ochenta personas y más de ciento cuarenta heridos? Cuando hay gente que se está jugando la vida y ustedes tienen un trabajo en el tienen en sus manos la vida de tanta gente, creo que lo mínimo es tener toda la información para tomar las decisiones, leer los correos y leer la documentación que se tiene.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Eso se dice cuando han pasado las cosas. En ese momento las circunstancias fueron como se dieron. Si hubiésemos tratado ese tema —estamos especulando—, creo que hubiese sido puesto en el acta y se hubiese considerado mejor. Pero estoy hablando ya con suposiciones. Entonces diríamos que no era procedente ese punto; pero estoy hablando en el supuesto de que se hubiese leído y se hubiese tratado. Seguramente, se hubiese canalizado a través de los medios de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sabiendo usted que usted tenía el documento en su buzón de correo, y que prevenía ese accidente, ¿qué le parece a usted que Renfe diga que no tenía ningún tipo de conocimiento sobre el aviso del señor Mazaira?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Yo me enteré al año y medio o casi dos años después, cuando me dijeron que estaba introducida esa cuña ahí. No me lo creía, no me creía que tuviéramos esa cuña ahí —en ese acta—, no se habló.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted no hace un poco de autocrítica quizás del sistema de gestión de seguridad de Renfe, que dependa no sólo en el caso concreto de la vía de que el maquinista frenara o no, sino de que ustedes, los que tienen que velar por la seguridad, se lean los correos o no? ¿No hacen algún tipo de autocrítica sobre el sistema de gestión de los incidentes?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿Pero qué le puedo decir? Aparte de que no estaba en Seguridad, si hubiésemos tratado lo que le he respondido, quizá sería la respuesta que hubiésemos dado, la hubiésemos elevado. Pero no se trató, no se habló. No tenía conocimiento de lo que después provocó aquello. Me refiero a ese comentario o a esa nota.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No tengo más preguntas. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señora Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 37

No he querido interrumpirla, porque creo que la conversación estaba aportando muchos datos, pero todos deberíamos impedir emitir juicios de valor. No nos corresponde a nosotros.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: He intentado utilizar la documentación que existe y datos objetivos.

El señor **PRESIDENTE**: No lo dudo, señora Fernández. Pero ¿cree usted que es moral, cree usted que es...? Esto no nos corresponde a nosotros —con todo el cariño—, y no se lo digo a usted, sino a todos.

Muchísimas gracias señora Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias presidente. Buenas tardes. Gracias, señor Nicolás Izquierdo, por su comparecencia.

Varias preguntas que iba a hacer ya han sido de alguna manera respondidas y, por lo tanto, no insistiré. Pero tengo algunas otras que me interesan, a ver si me hago una composición de lugar más exacta de lo que quiero.

A la famosa reunión del 28 de diciembre, ¿quiénes asistieron y qué cargos tenían?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Lo tendría que mirar, pero siempre equipos. Participábamos personal de Integria... No sé si quiere el nombre y cargo en aquella época.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, nombre, apellido y cargo.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿Miro entonces el acta?

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Si es tan amable.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Día 28 de diciembre, asistentes: Rafael Sardón, de Viajeros Urbanos e Interurbanos —este es el departamento que decíamos de media distancia—; Francisco Cota era responsable de media distancia de la Gerencia Centro; José Luis Vilariño, jefe de producción de Galicia; Nicolás Izquierdo, jefe de Tráfico o de Producción en aquel momento; Eugenio Guijarro es un compañero responsable de Material; Carlos Sánchez, de la empresa mantenedora del vehículo Actren; Inmaculada Muñoz del vehículo 121; Pedro Alcázar en aquel momento creo que sería gerente, el responsable de Integria, nuestro mantenedor de la casa de Renfe, y José Luis Sánchez, un componente también de Integria.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias.

¿Se acuerda usted de cuánto duró, más o menos, esa reunión? ¿Qué duración tuvo?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Tratábamos muchísimos puntos. Igual, nos podíamos llevar una hora larga o más.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Una hora? ¿Y no les dio tiempo a abordar la lectura de todos los informes o correos que habían llegado para ser objeto de análisis en esa reunión? ¿Le parece a usted muy larga una reunión de una hora?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, una hora he dicho siendo benévolo. Ya no recuerdo si hora, hora y media o dos horas. Lo que quiero decir es que eran temas ya muy repetidos. Tratábamos incidencias vehículo por vehículo, por ejemplo, qué le estaba ocurriendo al 121-5, que siempre se le apagaba la pantalla en la sala de viajeros. Eran problemas de ese tipo, y se iba haciendo seguimiento de todas las incidencias. Y una vez analizados, siempre recurríamos a la cabecera. Sobre el fallo de 50 hercios, si sigue igual, ha mejorado o ha cambiado; y el siguiente tema: el arenero, la zona de separación entre 3 y 25, etcétera. Íbamos revisando el acta del punto. Pero no leíamos toda la literatura que nos había ido llegando, alimentando toda esa información.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Por esas reuniones, ¿cobraban ustedes dietas o estaba dentro de las obligaciones?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 38

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No. Si se hacía en Madrid, se iba a Madrid, y, si se hacía en Galicia, a Galicia. Pero esto no representa nada.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿No volvieron sobre este asunto, sobre este correo del jefe de maquinistas en una reunión posterior? ¿Se dio por liquidado el asunto? ¿Se dio por tratado?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, no se dio por liquidado. Seguíamos con el tratamiento de lo que hemos comentado, del fallo técnico que tenía de ERTMS-ASFA hasta que se resolvió. Pero sobre esa nota que se incluyó ese día no se habló en ese día ni en las reuniones sucesivas. No se volvió a hablar. No se contó nada. No se habló.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Sabe usted o puede imaginar si alguno de los concurrentes a esa reunión había leído al detalle o al completo ese correo del jefe de maquinistas, por el ejemplo, el señor Vilariño?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No. Me imagino que Vilariño, que lo recibió, sí lo hablaría en el territorio. Pero no lo transmitió en la reunión ni lo comentó.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No lo comentó allí, ni en esa reunión ni en ninguna posterior.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): En ninguna, tampoco posterior. Por todas las actas, todo lo que hemos ido revisando y todo lo que recuerdo, nunca se habló.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: En relación con el tren que tuvo el accidente ya conocido, ¿ese tren Alvia presentaba en su configuración alguna circunstancia o elemento que a usted le pareciera extraño o diferente a los de trenes que podrían ser habituales para el uso de una línea de alta velocidad?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, era un tren polivalente que teníamos en la casa, como son los de ancho variable. Y quizás este era un poquito más avanzado en cuanto a estos.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿No tenía ningún elemento singular en su configuración?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): ¿A qué se refiere, a que puede ir por todas las líneas?

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, por ejemplo, o a si ese tren llevaba alguna unidad especial de tracción.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No, en ese momento ese era un tren muy capaz de resolver todas las situaciones de la explotación ferroviaria, era muy válido. También es verdad que yo no trabajaba con ese material. Mi especialización, encuadrada en la media distancia, era el 121. No conocía muy a fondo el vehículo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Se puede decir que usted entiende o considera que el tipo de tren, su configuración, composición, sus unidades, especialmente alguna cerca de la cabecera, pudo contribuir o agravó la dimensión del accidente?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No sé qué contestarle. El tren estaba configurado de esa forma, pasó todos los controles y homologaciones y no tengo opinión ni criterio para echar atrás todos los estudios y homologaciones que hay. El tren cumplía con las especificaciones y funcionaba correctamente. Pero tampoco estaba en mi nivel de responsabilidad ese vehículo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Le pregunto como experto. Al margen de su nivel de responsabilidad, usted conoce.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): En aquel momento al 130 o al 730 no los conocía como ahora puedo conocerlos algo más. Pero no tenía nada distinto, que llamara la atención. Es híbrido, puede tener diesel, ser eléctrico, puede ir por todas las líneas del territorio. Era muy polivalente y sigue siéndolo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 39

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Y tal como descarriló el tren, ¿no le sugirió nada en el momento del accidente? ¿Qué pensó usted cuando se produjo el accidente y constató que era un tren de esas características? Como especialista, como experto, ¿no le sugirió nada? ¿No le vino nada a la cabeza?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): La velocidad era muy excesiva, la de pasada por ese punto fue muy alta, y es cierto que pudieron actuar otros elementos de sinergia. Pero no puedo decirle nada. No he estado en la investigación ni he estado metido en temas de esa índole.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: De acuerdo. No insistiré —lo he intentado— y se lo agradezco.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Es que no puedo decirle más.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias. Muy amable.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Odón Elorza. Una vez más también quiero agradecer al señor Nicolás Izquierdo su paciencia con nosotros y sus conocimientos.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías; buenas tardes, don Nicolás Izquierdo.

Le haré alguna pregunta que ya le han hecho pero intentando precisar un poco más.

Aunque le han llamado jefe de tráfico, en aquellas fechas su cargo era jefe de Producción en la Dirección de Viajeros Urbanos e Interurbanos de Renfe Operadora. ¿Es esto así?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Es correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: Entre sus funciones, las que tenía usted en aquellas fechas de 2011, ¿estuvo la de delegar en las gerencias territoriales, en la nueva organización empresarial que se había constituido, los servicios de media distancia de alta velocidad denominados productos Avant, y hasta 2011 fue el responsable como jefe de operaciones de este producto Avant a nivel nacional?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Es correcto, así es.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que, teniendo en cuenta que se iba a inaugurar la línea de alta velocidad Ourense-Santiago, que luego continuaba hasta A Coruña, desde la cabecera de vehículos urbanos e interurbanos se realizó un apoyo y un seguimiento de todas las fases de puesta en servicio de esta línea con los vehículos de la serie 121?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Es correcto, así fue.

El señor **DELGADO ARCE**: Ustedes trabajaron en distintas etapas de este proyecto, por lo que he podido documentarme, antes de la puesta en servicio comercial, y entendiéndose o relacionándose —mejor dicho quizás— con la Gerencia de Galicia y de Integria. ¿Es así?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Es verdad.

El señor **DELGADO ARCE**: Su función, entre otras cosas, era verificar y subsanar aspectos relacionados, en general, con el buen funcionamiento de todos los equipos del tren.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Eso es, así es.

El señor **DELGADO ARCE**: Para este fin, para poder interrelacionarse mejor con la gente de Galicia —aunque ustedes también trabajaban con Cataluña, como ya ha dicho—, ¿establecieron una serie de reuniones entre las partes para subsanar estas anomalías que se observaban en la línea?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿A estas reuniones asistía personal de Integria, de Actren? ¿Qué es Actren?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Actren es una empresa participada de mantenimiento de vehículos de Renfe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 40

El señor **DELGADO ARCE**: Y participaban la Gerencia de Galicia, la Gerencia Centro y la Dirección de Vehículos Urbanos e Interurbanos. ¿Es cierto?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): E Integria.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿A estas reuniones no asistía nadie de ADIF?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Asistía usted a estas reuniones con carácter general?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí, durante toda la puesta en servicio y su continuación. El seguimiento era asiduo prácticamente.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Su función en estas reuniones era la de moderación, la de dirección? ¿Qué funciones realizaba en estas reuniones?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Era el interlocutor de la Gerencia y de nuestra Dirección de Viajeros Urbanos e Interurbanos y con Integria. Más bien, era Integria quien pilotaba la reunión, y nosotros íbamos viendo el avance en todos los temas recurrentes, de los que siempre hablábamos.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Qué cargo tiene el señor Sardón dentro de la organización?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Era mi jefe inmediato superior.

El señor **DELGADO ARCE**: Sardón era su superior.

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Era mi superior.

El señor **DELGADO ARCE**: Con carácter previo a la reunión del 28 de diciembre, que se ha mencionado en varias preguntas, usted remitió el 21 de diciembre un correo electrónico a Isabel Paceti, con copia a Rafael Sardón. ¿Quién es Isabel Paceti?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Era nuestra responsable de seguimiento de material de la dirección de viajeros urbanos e interurbanos.

El señor **DELGADO ARCE**: En este correo electrónico usted hace una relación de puntos a tratar para la próxima reunión con Integria sobre seguimiento de los nuevos servicios realizados con vehículos de la serie 121 en Galicia, en Aragón y en Cataluña, y menciona un total de once temas y luego le dice a Isabel, a esta persona a la que acaba de aludir, que complete esta relación con cuestiones que puedan quedar pendientes de tratar. ¿Es cierto?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En el punto 11, por el que le ha preguntado la señora Fernández, se ha puesto en el orden del día: adaptación de curva de frenado para realizar adecuadamente la transición de ETCS-ERTMS a ASFA. La pregunta es la siguiente. ¿En esta convocatoria del orden del día no faltaría haber añadido la segunda cuestión que planteaba el señor Rodríguez Vilariño por conducto del señor Mazaira?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No se llegó a plantear nunca el tema de lo que Mazaira comentó a Vilariño. Vilariño no dijo nada y no se habló nada. Siempre estábamos tratando esa transición en el aspecto técnico del vehículo.

El señor **DELGADO ARCE**: En el correo electrónico o en el informe que el señor Mazaira explicó aquí, incluso lo leyó, planteaba básicamente dos cuestiones: esta anomalía en la transición ERTMS a ASFA y una advertencia, por decirlo así, sobre la peligrosidad de la propia curva. Sin embargo, usted nos está diciendo a todos —se lo pregunto— que en esa reunión del 28 de diciembre este último apartado, la advertencia sobre la peligrosidad de la curva, no se abordó.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 41

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): No se abordó ni se comentó ni se habló. No se recogió en acta, ni siquiera se mencionó.

El señor **DELGADO ARCE**: Sin embargo, en esta reunión ¿estaba presente José Luis Rodríguez Vilariño?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: El jefe directo en Galicia del señor Mazaira. ¿Es así?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí, correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: Después de esa reunión, se celebró el 26 de enero de 2012 otra reunión de seguimiento, a la que usted asistió, así como también el señor Rodríguez Vilariño. En el punto 6 del acta se vuelve a tocar el tema de la transmisión de ERTMS a ASFA y literalmente dice: Mientras se analiza, debate y dispone una solución oficial a este asunto, el personal de conducción deberá adaptar manualmente la curva de frenado del vehículo a las limitaciones de la infraestructura. ¿Recuerda esto que figura en el acta?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): He ido recordándolo, porque también he tenido que tirar un poco de la documentación que existía.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Esto hace exclusivamente referencia a la transición?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí, siempre fue el tema de la transición. Me estoy repitiendo, pero era recurrente, siempre era lo mismo.

El señor **DELGADO ARCE**: Con posterioridad a esta reunión, que fue la sexta, se celebró una séptima de este grupo de seguimiento el 6 de marzo de 2012, a la que usted también asistió y creo que también el señor Rodríguez Vilariño, y se volvió a abordar este punto sexto. El acta recogió lo siguiente: ADIF introdujo una limitación temporal de velocidad, por lo que el problema, desde el punto de vista de operaciones, se ha solucionado. Después se decía: Punto cerrado. Esta solución la aportó finalmente ADIF. ¿Era a ADIF a quien le correspondía tomar esta decisión?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Como estaba desarrollándose, el departamento de ingeniería estaba en Integria y creo que fueron ellos, a través de sus contactos con ADIF, los que plantearon una solución, aunque fuera temporal, mientras se resolvía ese fallo técnico que existía en el vehículo.

El señor **DELGADO ARCE**: He visto también en la documentación que usted, además de estar en estas reuniones de seguimiento, los días 4 y 5 de noviembre del año 2011 acompañó recorridos de formación en Galicia y de resultados de esos recorridos emitió un informe reportando incidencias, por ejemplo, dificultades de comunicación con el CRC, anomalías detectadas en los trenes relacionadas con falta de mantenimiento y confort y varias urgencias provocadas por balizas ASFA. ¿Es cierto que usted hizo estos acompañamientos y que emitía informes?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Sí. No sé si estuve cuatro veces, o las que fueran, y hubo recorridos en los que la vía todavía no llegaba a Santiago, ni siquiera llegábamos a Santiago. Todo era muy nuevo. Lo que estamos reflejando son cosas como de enfermedades infantiles, que es como las llamamos, cosas de iniciación. Son fallos que se producían. Fallaba el ASFA o fallaba alguna comunicación. Todos esos problemas que se iban detectando en esa visita que hice, que me los transmitían también los maquinistas, si eran cosas del vehículo o del material se trataban para que se solucionaran. Si era una cuestión de ADIF, la ingeniería lo trasladaba al departamento de ADIF para que lo fuera resolviendo.

El señor **DELGADO ARCE**: Su jefe superior, como usted dicho, que era el señor Sardón, en una nota que forma parte del informe que Renfe remitió al juzgado a instancia de la representación procesal del maquinista, dice que las cuestiones de seguridad se salían del objetivo de estas reuniones que se celebraron para la puesta en servicio de la serie 121 y cuando son temas de seguridad se presentan por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

17 de julio de 2018

Pág. 42

los que tienen esta competencia en los comités territoriales o se trasladan directamente a nivel central, al gerente de seguridad de la dirección o de operaciones. ¿Usted sabe si esto ocurrió o no?

El señor **IZQUIERDO NAVIDAD** (jefe de tráfico de Renfe Operadora): Nuestras reuniones siempre fueron de operaciones, nunca asistió nadie de seguridad ni los convocamos nunca. Repito que siempre eran temas relacionados con la puesta en servicio de esos vehículos y de esa explotación para que fuera lo más fluida y lo mejor posible. Seguridad nunca intervino ni participó.

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

Señor Izquierdo, gracias por las informaciones que ha trasladado a esta Comisión, que junto con otras servirán para que intentemos formar nuestro criterio.

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

Señor Izquierdo Navidad, le reitero nuestro agradecimiento. Estas sesiones suelen ser intensas, pero la verdad es que a usted le ha tocado una bastante intensa, por lo que, aunque siempre lo agradecemos, esta vez lo agradecemos el doble. Aprovecharemos sus conocimientos. Le damos las gracias por venir a esta casa, que es la suya, porque es la de todos, y le deseamos un buen trabajo.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CI-71