



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 88

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. 8

celebrada el miércoles 26 de septiembre 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 Olmedilla Casado (UTE Ourense-Santiago de Compostela), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001354) 2
- De la señora Pérez Jiménez (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001355) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro 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 OLMEDILLA CASADO (UTE OURENSE-SANTIAGO DE COMPOSTELA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001354).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

Quizá falte alguien, pero hemos dado dos minutos de cortesía. En la sesión de hoy todavía tenemos solo dos comparecencias, aunque pronto llegarán las de tres.

Damos la bienvenida al señor Olmedilla Casado, que es de la UTE Ourense-Santiago de Compostela para informar en relación con el objeto de la Comisión. Es licenciado en Ciencias Físicas.

Dispone, si quiere, de cinco minutos, que puede administrar como desee, para hacer una exposición y cada portavoz tendrá siete minutos para consumir un turno de preguntas y respuestas.

Tiene la palabra.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señoras y señores diputados. Como es la primera vez que vengo a esta Comisión, mis primeras palabras, como no puede ser de otra manera, tienen que ser de recuerdo a las ochenta víctimas y a los ciento cuarenta y cuatro heridos de este terrible accidente. Por supuesto, quiero enviar un mensaje de cariño a los familiares y amigos de las víctimas.

He querido utilizar estos cinco primeros minutos que me ofrece el Congreso porque me parece absolutamente fundamental que ustedes conozcan el escenario del proyecto y mi papel en él. Empezaré por decirles que soy licenciado en Física, lo que directamente me coloca en el área de la ciencia y la tecnología, lo que significa que no tengo la menor relación ni actividad con temas de abogacía, de comercio, de política, de dirección de proyectos o de dirección de contratos. Soy un técnico, y como tal me presento ante esta Comisión.

Quiero presentarles la UTE Ourense-Santiago, que fue la encargada de acometer el proyecto de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago. Como pueden imaginar, obras faraónicas como esta no pueden ser acometidas por una sola empresa, y lo que es habitual es que se unan varias de ellas, dos, tres o cuatro. En el caso que nos ocupa, forman la UTE Thales, Dimetronic, que hoy es Siemens, Antalsis y Cobra. Pero como de lo que vamos a hablar en la tarde de hoy es de seguridad, hemos de dejar por un momento a Antalsis y a Cobra y dedicarnos exclusivamente a Thales y Siemens, que eran los responsables de la parte de señalización y protección al tren, el ERTMS que ustedes conocen. Esta es la UTE Ourense-Santiago. Teníamos un cliente, que era ADIF, y un evaluador independiente de seguridad, que era Ineco.

Les hablaré ahora de mi papel y de mi responsabilidad. Pueden imaginar que el concepto de UTE inmediatamente nos lleva a la necesidad de que exista una coordinación y una integración. Cuando hablo de coordinación me refiero a coordinación de trabajos de planificación, de calidad, de facturación, de desarrollo de obras y de seguridad. Un ejemplo muy tonto sería que la empresa que va a poner equipo en vía, si previamente no ha ido la empresa que pone la vía, no puede poner el equipo. La coordinación es absolutamente imprescindible. También es necesaria una integración documental, concretamente en la parte de seguridad. ¿Qué significa? Generar una documentación, que en el caso de la seguridad está tipificada por una norma europea, que es Cenelec. Hacemos una documentación a partir de la contribución de los tecnólogos, en este caso Thales y Siemens o Dimetronic, que insisto en que es lo mismo.

Mi cargo concreto en la UTE Ourense-Santiago era coordinador de seguridad de la UTE. El propio nombre ya les da una pista de que yo era un trabajador de la UTE. Yo trabajaba para la UTE no para Thales o para Siemens; es decir, trabajaba para el consorcio. Mi papel era el de integrador, en el sentido que les he mencionado de integrar la documentación con la contribución de Thales y Siemens, generando una documentación común, entre otras cosas, con el objeto de darle al cliente ventanilla única, es decir, un documento que trae la contribución de los dos tecnólogos. Esto significa otra cosa: yo no era un tercer departamento de seguridad, porque solo había dos: uno en Thales y otro en Siemens. Mi papel no era chequear, comprobar o validar nada, sino que recibía la documentación y hacía la integración en una documentación. ¿Qué documentación? Una concreta de seguridad, pero sobre todo siguiendo una normativa de Cenelec 50129.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 3

También es necesario resaltar el papel del coordinador de la interrelación entre empresas. Por ejemplo, si Siemens le pone una condición de seguridad a Thales, una restricción de servicio, un riesgo, en esos riesgos que son internos a la UTE mi papel consistía en levantar una bandera, ponerlo sobre la mesa, juntar a las dos empresas y buscar una solución internamente a la UTE. Eso no es algo que se pueda exportar a ADIF. Hay otras cosas que sí se exportan a ADIF, por ejemplo, que caiga un helicóptero en mitad de la vía que va a provocar una colisión. Ahí la UTE no puede hacer nada, tiene que ser ADIF quien hable con Aviación Civil o con quien tenga que hablar. Eso sería algo a exportar. Hay otros que son internos. Mi papel era justamente tener cuidado con este tipo de cosas.

Un tercer rol sería hacer de enlace entre la UTE y el cliente, ADIF, así como también con el evaluador independiente. ¿En qué sentido? En el de promover reuniones, si hiciera falta, enviarles documentación y recibir el *feedback* tanto del cliente, ADIF, como del evaluador independiente, con objeto de hacer modificaciones o lo que fuera necesario. Hacía ese papel de interfaz.

Les tengo que decir que ahora mismo me declaro no experto en temas de ERTMS ni en señalización. No era mi papel y quiero que lo tengan presente.

El último minuto de esta breve intervención lo utilizaré para hablar un poco de la seguridad, porque parece un concepto fácil, pero no lo es, en absoluto. En castellano tenemos una palabra, que es seguridad, y sin embargo los ingleses nos ganan porque tienen dos: *security* y *safety*. ¿Qué sería *security*? Fundamentalmente la parte de protección a las personas, y me estoy refiriendo al casco, a las botas, al chaleco amarillo, a la cámara de circuito cerrado de televisión que vigila un edificio, a la valla que impide el acceso a un andén, etcétera. Esa sería la parte de *security*. No es de lo que yo me ocupaba ni es lo que queremos decir cuando hablamos de seguridad. Nos ocupábamos de la parte de *safety*, que sería la protección que ofrecen los equipos únicamente de señalización y protección al tren, cómo se comportan esos equipos —estamos hablando de equipos tolerantes a fallos—, cuán tolerantes a fallos son, qué nivel de seguridad tienen —viene tipificado en Cenelec—, los famosos 10^{-9} como tasa de error, diseñar unos equipos con arquitectura redundante, que si te falla uno tienes el otro, los *software* que se comportan de determinada manera, etcétera. Cuando hablamos de *safety* nos estamos refiriendo a este tipo de seguridad.

Esto es todo. Me pongo a su disposición para intentar responder, en la medida de mis posibilidades, a las preguntas que quieran hacerme.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Olmedilla. Ha sido usted muy claro.

Ahora es el turno de intervención de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca, del Grupo Mixto.

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

Señor Olmedilla, bienvenido a esta Comisión de investigación del Congreso de los Diputados. Nos ha explicado su cualificación y su trayectoria. ¿Actualmente sigue vinculado a este tipo de cuestiones?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí. Actualmente sigo desempeñando un papel similar al de Ourense-Santiago porque estoy actuando como coordinador de seguridad con las mismas responsabilidades y alcance en otras líneas de alta velocidad que hay ahora mismo en marcha.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Previamente a esta línea Ourense-Santiago, había trabajado también en este tipo de cuestiones?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): La respuesta es no, porque mi trayectoria empezó hace unos cuantos años en la empresa Alcatel, dedicado a temas de telecomunicaciones y datos, haciendo *software* y después haciendo *marketing* de producto. Fue en el año 2005 cuando me incorporé a la empresa en la que estoy ahora para trabajar en la alta velocidad, aunque no en la parte de *safety*, sino en la de los detectores auxiliares, y estoy hablando de los detectores de caída de objetos, de detección de cajas calientes, etcétera, en ese tipo de equipamiento. En el año 2010 me incorporé a Ourense-Santiago para desempeñar esta labor de *safety*.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por favor, resúmanos en qué consistía el suministro de seguridad en la línea Ourense-Santiago.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 4

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Cuando hablamos de suministros de seguridad me refiero exclusivamente a la parte de señalización y ERTMS. Señalización sería —por hacerlo más corto— la parte de enclavamientos, que viene a ser un ordenador que controla el equipo en vía, los semáforos que ustedes ven, que es lo que se conoce como señalización lateral, circuitos de vía que detectan presencia de tren y los detectores auxiliares. La parte de ERTMS, que ustedes conocen perfectamente, es la protección al tren. Existe un enlace entre la parte de enclavamiento y la parte de ERTMS.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entiendo que es una tecnología que viene derivada de la normativa europea de Cenelec, que creo que es a la que usted se refería. ¿Entonces ya existía esta normativa o se mejoró con el tiempo?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Se refiere a cuando me incorporé a Ourense-Santiago?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): En aquel momento, efectivamente, existía una normativa europea de seguridad de Cenelec con una serie de normas aplicadas al mundo ferroviario. De hecho, en la documentación que seguramente manejan ustedes verán una serie de referencias a ese tipo de normativa Cenelec aplicada a ERTMS.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Esta tecnología, por tanto, fue la que se puso en servicio a finales de 2012 cuando entró en servicio esta línea ferroviaria.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿La inauguración fue en 2011?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Creo que en diciembre de 2012.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Fue en 2011.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En 2011, perdón. Esa fue la tecnología que se implantó entonces.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí, sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Usted declaró que ADIF no pidió analizar la seguridad de la curva A Grandeira en la que descarriló el tren; es decir, que se habían hecho una serie de análisis de riesgos, pero solamente hasta la curva del siniestro. ¿Es así?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Hasta el punto kilométrico 84.188, que es el alcance del enclavamiento de O Irixo, y es hacia donde se concentra el análisis de seguridad del que yo me ocupo.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Por qué cree usted que ADIF no realizó ese análisis?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Es algo que hay que preguntar a ADIF, que para eso es el operador de la línea férrea. No lo sé. Yo me incorporé al proyecto estando ya empezado. ADIF es el operador, es el que decide cómo operar la línea y hasta dónde hay que analizar las cosas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En general, ¿qué valoración le merece —apelo a su experiencia— la seguridad de las líneas ferroviarias de España?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Quitando este accidente, estando por decidir —que entiendo que para eso es esta Comisión y el juicio que está en marcha— si ciertamente era una línea de alta velocidad, que no lo era, diría que no ha habido ningún accidente de alta velocidad en España, con lo que debo decir que hay mucha seguridad. Si se considera de alta velocidad, tendríamos este accidente en todos estos años. Por tanto, debo decir que creo que son muy seguras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 5

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Conoce el informe que realizó la comisión de investigación de accidentes ferroviarios, CIAF?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, no lo conozco.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: No lo conoce.

Por mi parte, señor presidente, nada más. Si el señor Olmedilla quiere aprovechar el tiempo que queda para hacer algún tipo de reflexión, con mucho gusto le cedo el turno.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): En cuanto a su última pregunta, entre mis atribuciones como coordinador de seguridad no está conocer ese informe. Sé por la prensa que existe, igual que el último informe de la ERA, pero no lo he visto, ni tampoco tengo fácil acceso a él.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Desde su punto de vista, ¿en qué se puede mejorar la seguridad ferroviaria? Acaba de subrayar que efectivamente podemos hablar de que en España hay seguridad en nuestros ferrocarriles, ¿pero podemos mejorar en algo?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): La respuesta es obvia. Siempre se puede mejorar, y no solo en *railways*, también en aviación y en la circulación de los coches. Todo es mejorable. La tecnología avanza y cuando dentro de poco hagamos viajes de turismo al espacio seguro que habrá accidentes de naves, porque la tecnología nos trae avance, pero también accidentes. Los accidentes han ocurrido, ocurren y ocurrirán, y lo que hay que hacer es implementar mecanismos para reducirlos; pero reducir el fallo humano o el de la tecnología es complicado.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Nada más, señor Olmedilla. Muchas gracias por sus explicaciones.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Muchas gracias.

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

No estando presente ningún representante del PNV, doy la palabra al representante de Esquerra Republicana de Catalunya, el señor Rufián.

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

Señor Olmedilla, gracias por estar hoy aquí. ¿Cuando estaba trabajando en la línea Ourense-Santiago sabía que era línea de alta velocidad?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Realmente no. Esto está directísimamente relacionado con la operación que hace ADIF de su línea. En un momento dado, ADIF decide operar a baja velocidad y lo hace; si decide que es a alta velocidad, lo hace. No estoy involucrado en la operación de la línea.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sé que no le competía, ¿pero sabía que al tren que iba a pasar por esa línea le llamaban Frankenstein? ¿Sabía por qué le llamaban así?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): En absoluto. De hecho, ya que menciona una pregunta de tipo espacio temporal, le diré que en el momento en el que ocurrió el accidente yo estaba viviendo en Arabia, dedicado a temas de ferrocarriles, pero alejado completamente de este tema. Después de Ourense-Santiago lo dejé y me dediqué a la línea Barcelona-Figueras y después me fui dos años a vivir a Arabia.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Como ha reconocido algún compareciente, ¿en algún momento se sintió presionado a nivel comercial o político para intentar acabar lo antes posible?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Personalmente no. Entregué la documentación que tenía que entregar, los dosieres de seguridad y demás. Incluso hubo varias versiones hasta diciembre de 2011. Presionado, no especialmente. Las fechas que ponen los políticos siempre están ahí, pero no especialmente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 6

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿En el ambiente se respiraba prisa porque aquello se tenía que inaugurar? Lo digo, porque al final estamos hablando de un proyecto de quince años que casi lo aglutinan en nueve meses.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Lo cierto es que no. Debo decir lo que es, y no. Para hacer estas UTE se alquilan unos locales y se monta en ellos lo que llamamos la oficina técnica. Nos desplazamos allí a trabajar y ya está. La respuesta a su pregunta es: no especialmente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sé que ha comentado que no es experto en el sistema ERTMS, y la verdad es que nos está costando mucho encontrar expertos en el sistema. El otro día el señor González, director general de Infraestructuras Ferroviarias, llegó a decir que en ningún caso —fue el primero que lo dijo— la desactivación del ERTMS hubiera cambiado nada, que hubieran muerto las mismas personas, que hubiera habido los mismos heridos. Repito que sé que no es experto, pero me gustaría saber qué opina.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Ya que usted me pide una opinión, le voy a responder con una opinión, lo cual tiene la validez que tiene, porque es necesario preguntar esto a un experto. Como le he dicho, ADIF es el operador y decide cómo funcionar en su línea. Cuando en el año 2020 se liberalice el sector ferroviario y venga un chino y ponga sus trenes, ese chino tendrá que hacer lo que le diga ADIF en cuanto a funcionamiento, a velocidad. Si ADIF considera que por debajo de 200 se funciona bien con ASFA, pues ya está. Si por encima de 200 la normativa te obliga a poner ERTMS, se pone ERTMS. Por debajo de ahí, si ADIF decide que no, pues ya está, es seguro.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Alguna vez había visto que se desactivara un sistema de ese tipo en veinticuatro horas?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, pero porque no tengo acceso a ese tipo de cosas. Como le decía, ADIF es el cliente final, él recibe la documentación que hacemos y recibe el informe de evaluación del evaluador independiente. Una vez que hemos terminado nuestro trabajo en términos documentales de la identificación de riesgos, condiciones y restricciones y tenemos el aval del evaluador, nuestro trabajo ha finalizado. Quizá esto le suene drástico, pero es un poco así. Entregamos los dosieres y después alguien en ADIF toma la decisión de que eso es correcto y se da el go para ponerse en marcha. Desactivaciones. Eso no nos llega, en absoluto.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pasado todo este tiempo y sabiendo lo que sabemos, ¿cree que ADIF hizo todo lo que tenía que haber hecho en cuanto a evaluaciones de seguridad?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Le vuelvo a repetir que ADIF es un operador que tiene una experiencia sobradísima. No puede llegar una UTE y decir a ADIF cómo debe operar su línea. En España tenemos del orden de 17 000 kilómetros funcionando en ASFA y ahí están. Entiendo que es porque han decidido —y la experiencia les avala— que eso es adecuado. No puedo decir otra cosa. Es que hay ASFA por todas partes.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Cinco años después, señor Olmedilla, ¿por qué cree que murieron ochenta personas en la curva A Grandeira?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No lo sé. No voy a cargar contra nadie ni contra nada, porque ni es mi responsabilidad ni tengo la cualificación para eso. Probablemente fue un sumatorio de errores, pero no voy a decir de quién o qué. Entiendo que para eso están esta Comisión y el juicio.

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

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 7

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

En primer lugar, quiero pedir disculpas por no haber podido llegar antes, pero todavía no tengo el don de la ubicuidad. Lo tendré, pero todavía no.

Hemos estudiado bastante su perfil y todo lo que en su momento hizo en el proyecto. Le voy a hacer una serie de preguntas específicas sobre su proyecto, porque algunas ya se las han hecho mis compañeros. Tanto en el caso de seguridad como en el ISA, el riesgo de saltarse la limitación de velocidad, es decir, no cumplir lo indicado en el cuadro de velocidades máximas se exporta al maquinista.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Se copió y se pegó ese análisis de riesgos de otras líneas con ASFA, en el que un incumplimiento hubiera supuesto una incomodidad para los viajeros como un salto de 120 a 80 kilómetros/hora cuando no un descarrilamiento grave?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Como les expliqué hace un segundo, antes de Ourense-Santiago yo no me ocupaba de temas de seguridad. Por tanto, desconozco si ese riesgo se ha cogido de otro sitio.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: En la curva de Angrois, por las limitaciones técnicas que tiene y por lo que al final pasó, ¿se estudió específicamente la peligrosidad o la falta de seguridad?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Dónde, en la UTE?

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): En la UTE, no. No es nuestro papel, nosotros no entendemos de curvas, solo entendemos de velocidades.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Qué probabilidad de que se diera el riesgo y qué evaluación de las consecuencias constan en la evaluación de riesgos?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Sobre qué? ¿Sobre esa curva?

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Ya le digo que nosotros recibimos de ADIF una cierta documentación de entrada, en la cual está el cuadro de velocidades máximas. ¿Qué significa? Que desde este punto kilométrico hasta este otro se va a una cierta velocidad; desde aquí hasta el otro se va a otra. Si nosotros vemos que desde aquí hasta aquí se va más despacito, igual es que hay una curva, unas obras, un viaducto o lo que sea, pero no entramos en eso. Nosotros insertamos esos datos en el equipamiento y decimos: De aquí hasta aquí, tal velocidad. El ERTMS que lleva dice: Vale, pues aquí tanta. No entramos a valorar eso. De hecho, como estoy seguro de que usted ha visto en la documentación, las tiras de vía son líneas rectas. ¿Por qué? Porque la velocidad es la que nos dicen, y alguien habrá estudiado que la velocidad para esa curva o para las otras que hay en España es la que tiene que ser. Igual si hacen un viaducto se pone otra velocidad porque así lo decide el operador de la línea. Lo ponemos en el sistema y ya está. No entramos a valorar más.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: En el informe de la CIAF se indica que ha habido varias modificaciones de proyecto. Parece desprenderse que el ERTMS estaba previsto hasta la estación de Santiago. ¿En algún momento su proyecto incluyó instalar el ERTMS en la estación de Santiago?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No lo conozco. No sé si eso fue así o no. Cuando me incorporé al proyecto no recuerdo si era así.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: De acuerdo.

Incluía el proyecto original el aparato de vía de bifurcación A Grandeira que permitía enlazar la línea Ourense-Santiago con el eje atlántico hacia Vigo. En caso de que la decisión de la instalación del aparato

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 8

de vía hubiera sido posterior a la adjudicación de su contrato, ¿esto implicaba una modificación del mismo? ¿Se realizó dicha modificación de acuerdo con la normativa?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No lo sé. No tengo ni idea. No soy consciente de esto que me está comentando.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Le iba a preguntar sobre lo mismo, pero como me ha dicho que no...

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Como le decía antes, el tema de la gestión de contratos o la definición del proyecto escapa de mi responsabilidad. Por tanto, no puedo responderle a esa pregunta.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Cambio de tercio.
¿Cuántas pruebas circulando bajo ERTMS realizó el S-730 antes de entrar en servicio?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No lo sé.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por tanto, no sabrá tampoco cuál fue el comportamiento del equipo embarcado en relación con el equipo en vía.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, cero. No lo sé.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya se lo ha contestado a mi compañero, pero lo vuelvo a repetir porque creo que es importante. ¿Recibieron presiones para poner en servicio los S-730 con ERTMS por motivos políticos, a pesar de que el funcionamiento no era fiable?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): En absoluto. Yo no.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Reponer el ERTMS probablemente implicaba un importante desembolso económico, requería retirar un tren y maquinistas del servicio para hacer pruebas, además de que podía sacar a relucir fallos de planificación y coordinación con ADIF. ¿Por qué no se pudo restablecer la fiabilidad del ERTMS en un mes, como Renfe informó en carta?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿La fiabilidad de qué? ¿Del sistema embarcado? Si hay algo que se sale de la UTE es el sistema embarcado. Nosotros nos ocupamos de los equipos en vía. Como ustedes saben, el ERTMS lo conforman dos mundos: el equipo embarcado y el equipo en vía. El que creo que se desconectó —lo sé por la prensa— fue el equipo embarcado. De esa parte no nos ocupamos para nada, eso lo hace el tren.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: En el marco de los contratos existentes, ¿informó de la dificultad de conseguir el proyecto en el plazo previsto? ¿Cuando usted firmó un contrato informó a Renfe o a ADIF de la dificultad de conseguir ese contrato, de llevarlo a término en los plazos previstos? Me refiero a su parte.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Si en mi parte informé a ADIF?

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí, de las dificultades. Aquí estamos hablando de que a la hora de terminar el proyecto hubo aceleraciones por algunas partes para conseguir terminarlo en el plazo previsto. ¿En su proyecto tenía algún tipo de dificultad para conseguirlo en el plazo previsto? Si es así, ¿informó de esa contingencia a Renfe o a ADIF?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, en absoluto. Usted está hablando como si fuera mi proyecto, pero realmente como compareciente, como Juan, no tenía un proyecto, para nada. Yo pertenezco a la UTE.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Pero usted llevaba el equipo de la UTE.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No es esa mi atribución. Mi atribución es generar una documentación, concretamente de seguridad, lo que se llama un dossier de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 9

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por tanto, tenía suficiente tiempo para hacer el dossier y luego implantarlo perfectamente, entiendo.

Se ha detectado una gran problemática para resolver los problemas en interacción tren-vía —ahora sí está la parte de vía— y parece que el sistema actúa con varios actores: ADIF, Renfe, el tecnólogo del equipo en vía, el tecnólogo del equipo en cabina, asistencias técnicas, certificadores de los que muchos están sujetos a ataduras contractuales, etcétera. Todo esto está demostrando que es un asunto complejo, lento e ineficiente. ¿Cómo mejoraría este sistema de forma que no se produjera en un futuro problemas como los que ocurrió, como usted ha dicho en cadena, que pudieran dar lugar a este tipo de tragedias?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Que cómo mejoraría la interrelación entre el sistema ERTMS embarcado y el de vía?

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, todos. Es decir, me refiero a la implementación. Usted ha comentado hace poco que cree que fue una concatenación de errores puntuales, la que dio lugar a un gran problema. ¿Cómo mejoraría el sistema de forma que no existieran esos errores —usted no quiere indicar quiénes son los culpables— para poder mejorar y tener una información que nos permita intentar solucionar una problemática y que no vuelva a ocurrir?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No debe entender de mis palabras que hubo una concatenación de errores, ni debe entender que me estaba refiriendo exclusivamente al alcance de la UTE, para nada.

En lo que a la UTE se refiere, lo que hicimos y lo que hacemos ahora en las otras UTE en las que estamos, siempre partimos de la base de que en esta vida todo es mejorable, en cualquier aspecto, ya sea político, científico o lo que sea. En lo que a nosotros se refiere hacemos una batería de pruebas, tenemos un evaluador independiente que analiza la documentación y existe una normativa europea. ¿Mejorar ahí? Siempre se puede mejorar haciendo más pruebas y demás, pero en esta ecuación intervienen no solo el alcance y el suministro de la UTE, sino que también intervienen la operación y los conductores, qué duda cabe. No podía dejar de decirlo. Cuando me refería a la concatenación estaba abrazándolo todo, la parte que le compete a la UTE, la parte de formación de maquinistas, el propio tren en sí mismo, cómo funciona ese tren en términos de curvas de frenado, de aceleración de frenos y la operación en sí misma que hace el ADIF de su vía.

En cuanto a nuestra parte podríamos aumentar todavía más el tema de pruebas y documentación de pruebas en laboratorio y en campo. De la parte a mejorar por el lado de ADIF, de los maquinistas, de la operación del tren, ahí no le puedo decir. Pero esto seguro de que hay espacio para mejoras.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias, espero que esta comparecencia sirva para que en el futuro se puedan desarrollar nuevos procedimientos que permitan que no vuelva a pasar esto.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Así lo espero.

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

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

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

Muchas gracias, señor Olmedilla, por comparecer hoy aquí. Conocemos a través de unas de las actas de la reunión que tuvo ADIF para certificar la documentación que había que entregar, que demostrase la seguridad, que usted participó en esa reunión. ¿Verdad?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No sé a qué reunión se refiere usted.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una reunión en la que se trató la documentación que se debería entregar para la puesta en servicio conforme a la normativa. Aparece usted como asistente en esa reunión como representante de la UTE.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No lo recuerdo, pero no dudo de ello. Si estoy ahí, seguro de que asistí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 10

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En esta documentación se observan dos posiciones diferentes en cuanto a cuál es la documentación que se debe entregar. Por un lado, la Dirección de Seguridad de Circulación dice que se debe entregar el dossier de seguridad completo, es decir, el caso de seguridad, que es de lo que ustedes se encargarían, más el informe del evaluador independiente. Por otro lado, hay otra postura que es la Dirección del Contrato de la línea que plantea entregar un decálogo. Es decir, la Dirección de Seguridad exige que se entreguen los informes completos, mientras la Dirección de Contrato de la línea plantea que se entregue una serie de informes fuera de la normativa Cenelec (Comité Europeo de Normalización Electrotécnica), con una rebaja en la seguridad y sin las garantías de independencia. Desde su experiencia, le pregunto: ¿de estas dos posiciones cuál cree que debería llevarse a cabo?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Si lo que pregunta es una opinión, una opinión le doy. Lo que está claro es que hacer un dossier de seguridad bajo normativa Cenelec es más completo que hacer un decálogo. Eso raya la perogrullada, es evidente. Por tanto, ahí podríamos deducir que es más completo un dossier de seguridad que un decálogo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que un decálogo puede estar conforme a la normativa sin el informe de evaluación independiente?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No lo sé porque yo nunca he hecho un decálogo. Entiendo que ese es un protocolo establecido en ADIF y entiendo que ADIF sabe lo que tiene que hacer. Yo no puedo entrar a valorar las decisiones y el funcionamiento de ADIF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De hecho, el punto empieza diciendo: Se entregará caso de seguridad e ISA, conforme a lo exigido por la normativa Cenelec. Luego hay una discusión sobre si se rebaja o no esa posición.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Quiere decir que si se rebaja en el alcance, que si se abarca Santiago o no se abarca?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, en cuanto al abanico de lo que se estudia. Me refiero a si hay o no hay una evaluación independiente, no en cuanto al tramo sino a la información que se obtiene. Le vuelvo a preguntar: ¿usted no cree que debe, conforme a la norma, realizarse esa evaluación independiente?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Creo que sí. De hecho es lo que hicimos. Lo que yo entrego es un dossier de seguridad bajo normativa Cenelec.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y ese dossier que ustedes entregan entiendo que se divide en tres partes, vinculadas cada una a un enclavamiento electrónico...

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, solo uno, que es el enclavamiento de O Irixo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿De O Irixo?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Ustedes solo realizaron un dossier para un enclavamiento?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): De lo que yo me ocupé y lo que pasó por mis manos fue el dossier de seguridad que se ciñe al enclavamiento de O Irixo, bajo normativa Cenelec. Sé por dónde va y sé a qué se refiere. Creo que usted está pensando en el enclavamiento de Santiago. Por lo que yo sé es Dimetronic en aquel momento, ahora Siemens, la empresa que se ocupó del dossier de seguridad de ese enclavamiento. Eso creo que obedece a acuerdos internos dentro la UTE. De que el enclavamiento de Santiago tiene su dossier no tengo la menor duda, aunque eso no haya pasado por mí ni me haya ocupado yo de ello, pero creo que Dimetronic sí lo hizo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y se realiza el informe del evaluador independiente para el tramo de Santiago?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 11

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Eso no lo sé, porque ya le digo que no me he ocupado de ese dossier. Lo que yo sí transmito al evaluador independiente, como mi papel como interfaz, es la parte de dossier de seguridad del enclavamiento de O Irixo. Eso sí se lo entrego a Ineco. Lo que hiciera en aquel momento Dimetronic, honradamente, lo desconozco.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero la documentación que entrega usted es de los tres enclavamientos?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, insisto, solo uno: O Irixo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Entonces quién facilitaba la información?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): La información de Santiago, y presumo que Ourense también, la facilitaba Siemens, es decir, Dimetronic.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cuál es el motivo de que ustedes hicieran unos tramos y otros no?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Se decide en un momento dado que el tramo a evaluar es hasta el kilómetro 84,188, ya cerquita de Santiago. Se decide así, y ya está. Entonces hacemos un dossier de seguridad, normativa Cenelec, hasta ese punto. Esa es la instrucción que recibimos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: A mí me llama mucho la atención que sea justo el último tramo, el que contiene la curva más peligrosa, el cambio de velocidad más peligroso y una transición entre sistemas de seguridad, que sean justo los únicos kilómetros los que queden fuera de ese análisis. Desde la UTE, ¿no pusieron esta cuestión encima de la mesa? ¿Nadie comentó que se estaba escogiendo mal el tramo en el que se estaba realizando el informe?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Yo no he asistido a ningún foro donde eso se debatiera o discutiera. Pero como ya les he mencionado —insisto— para la UTE lo único que existen son velocidades e implementamos esos datos en los equipos, pero no entramos a valorar si esa velocidad obedece a una curva o a un viaducto o simplemente a la operativa. ADIF es el operador, insisto. El operador es el que decide la velocidad.

Por ejemplo, aquí fuera del Congreso hay una curva de 90 grados, si yo la cojo a 1 kilómetro/hora no me pasa absolutamente nada. Desde ese punto de vista, y más como físico, lo que a mí me preocupa es la velocidad. Esa curva yo la puedo coger a 1 kilómetro/hora y no me pasa nada. Yo recibo la información de ADIF que me dice que esa curva se coge a 1 kilómetro/hora, y yo lo pongo en el sistema. Análogamente si llega ADIF y me dice de aquí hasta acá en ese tramo (insisto, en que es ese tramo porque si te coges la tira de vía vas a ver una línea recta, no se pintan curvas en las tiras de vía, ni se pintaban antes ni se pintan ahora en todas las líneas de alta velocidad) y a tal velocidad, la UTE va y lo pone. Sin embargo, no entramos a valorar eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo espero que tengan en cuenta el nivel de curvatura.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Estoy seguro de que ADIF lo tuvo en cuenta, porque es el que decide el cuadro de velocidades máximas, que como les decía es un dato de entrada a la UTE. En el cuadro de velocidades, que estoy seguro de que habrá visto, es donde se define —suele ser una hoja Excell— tal punto kilométrico y a tal velocidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por cierto, también hubo una reunión donde se discutió el cuadro de velocidades máximas, cuál era la problemática en este tramo y se hablaba precisamente de que era necesario hacer una transición más suave y no pasar de 200 a 80 kilómetros/hora, cuestión que nunca se resolvió.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Yo no se lo discuto, pero yo no he asistido a esa reunión que usted menciona.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Además, en esos análisis de riesgo se dice que los trenes que circulan al amparo de la señalización lateral o ASFA deben respetar el cuadro de velocidades máximas de la línea proporcionado por ADIF. ¿Pueden exportar un riesgo al maquina directamente?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 12

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Se lo vuelvo a explicar, aunque ya he tenido ocasión de explicarlo en el juicio. Para la UTE solo existe un cliente: ADIF. Nosotros hacemos una evaluación de riesgos y detectamos ese riesgo, igual que los demás. Entonces nosotros, que exportamos a ADIF, ponemos ADIF. En ese caso particular como estamos hablando de una velocidad y el que maneja la velocidad del tren es el maquinista, como valor añadido, como indicación si quiere, ponemos maquinista porque es el que conduce el tren realmente cuando va al amparo del ASFA. Cuando va al amparo del ERTMS es el ERTMS el que te pega el frenazo; cuando vas al amparo del ASFA es el maquinista el que puede ir más o menos rápido. Como ese riesgo que identifica en este caso —no sé si es Siemens el que lo pone y yo lo integro— tiene que ver con la velocidad, como valor añadido ponemos maquinista, pero podíamos haber puesto exclusivamente ADIF. Nosotros se lo damos a ADIF y sabrá qué tiene que hacer con él, bien transmitirlo a otro departamento dentro de ADIF, o bien transmitirlo a Renfe. Pero no sabemos a quién, ni es nuestro papel. Nosotros lo exportamos porque la UTE con el cuadro de velocidades no puede hacer nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces está diciendo que ustedes exportaron el riesgo a ADIF y que ADIF no solucionó ese riesgo, sino que lo exportó directamente al maquinista, entiendo.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Es que no lo sé. No voy a afirmar en esta sala que ADIF debió cuidar ese riesgo como ADIF. Yo no voy a entrar en lo que ADIF debe hacer con los riesgos que la UTE le exporta, entre otras cosas, porque no conocemos ni a ADIF, ni sus procedimientos internos, ni nada, cero. Nosotros simplemente levantamos una bandera de atención. Alguien tiene que cuidar el cuadro de velocidades máximas, la UTE no puede hacerlo, al igual que le decía lo del helicóptero. No podemos hacerlo, alguien lo tiene que cuidar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En todo caso ustedes exportaron ese riesgo, en concreto a ADIF.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Por supuesto, está en la documentación que ustedes seguro tienen, en el documento denominado *hazard log*. Por cierto, ese riesgo sigue existiendo en otras UTE actuales.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el análisis preliminar de riesgos de O Irixo ustedes identifican una serie de situaciones de peligro. La sexta dice que el tren circula a una velocidad excesiva y, además, esa situación de peligro la asocian con la función de seguridad octava, que dice que el subsistema ERTMS, como sistema de protección automático, asegura que se respete la velocidad en cada momento y en cada tramo. ¿Era aplicable esa función de seguridad al tramo del accidente en el que no estaba instalado el ERTMS?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Un análisis preliminar, como su propio nombre indica, es preliminar. Es decir, mañana vamos a hacer una línea desde Burgos hasta Murcia y hoy hago un análisis preliminar. Entonces llega ADIF y dice que de Burgos a Murcia van a poner ERTMS. Pues vale, muy bien. Hacemos un análisis, identificamos ese riesgo que tiene que ver ERTMS. Si *a posteriori* el alcance del ERTMS se reduce, o se amplía, o se elimina, eso yo no lo puedo controlar porque es el análisis preliminar. Eso se hace al inicio del proyecto. Si luego el proyecto cambia en cuanto a alcance, en cuanto a equipamiento, obviamente no podemos saberlo en tiempo de análisis preliminar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En todo caso, si hay una modificación del proyecto se debería hacer una nueva evaluación de riesgo.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): En alguna ocasión el APR, que es el análisis preliminar, se modifica para hacer alguna cosa, pero ese riesgo que aplica el ERTMS sigue existiendo, por supuesto. En otro momento ese ERTMS, que usted me dice que se acortó, al igual se decide extender, pues se empieza a aplicar ese riesgo. Es decir, el riesgo existe con independencia de que tengas ERTMS o no lo tengas. Si lo tienes, se aplica.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero se realizó una nueva evaluación de riesgos cuando se hizo la modificación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 13

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, que yo sepa no, para nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted considera que se debería haber hecho?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Pues no, no necesariamente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sabe que la ERA, la Agencia Ferroviaria Europea, dice que la desconexión del sistema es un cambio que considera significativo y con un impacto en la seguridad que debería evaluarse.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí, eso lo he visto en la prensa. No tengo acceso al informe de la ERA, pero lo he visto en prensa y sé que opinan así.

Yo he estado pensando antes de venir aquí algo. Lo veo un poco como si usted lleva diez años yendo a la montaña a hacer esquí y va con el casco, las rodilleras y los guantes. Lleva diez años haciendo eso y en un momento dado le dicen que se va a poner un traje con muelles. En ese momento piensas que estás más protegida, porque si te caes, rebotas, entonces puedes hacer más locuras, vamos a decir. Llega un día en que te has olvidado del traje y entonces vuelves a la situación anterior en la que estuviste diez años. Tú ibas segura en esos diez años.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, hay una normativa. No es una decisión de que alguien decide quitar los sistemas y no pasa nada. Aquí hay una normativa, hay toda una serie de controles que hay que pasar.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí y se pasan, evidentemente que sí. Pero esa normativa lo único que te dice es lo siguiente: si tú operas tu línea a más, a menos o igual velocidad de 200 kilómetros/hora funcionas en ASFA. ¿La normativa que te dice? Que si quieres ir más rápido, entonces la normativa europea te obliga a poner ERTMS. No es que sea mejor, es que te obliga a poner ERTMS. Sin embargo, si operas a menos de 200 kilómetros/hora no te obliga a ello.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero si tú haces una puesta en servicio, con una serie de condiciones y las cambias, tendrás que hacer las evaluaciones pertinentes.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Yo lo veo de otra manera, y no soy experto. Yo tenía ASFA e iba a 200 kilómetros/hora; ahora voy a 300 kilómetros/hora y funciona el ERTMS. ¿Que me apagan el ERTMS? Pues vuelvo a 200 kilómetros/hora, funcionando en ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero es que esa línea no estaba pensada para ir sin ERTMS. No volvió a un pasado de ir otra vez a ASFA.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Es una línea nueva que se puso con ERTMS y se desconectó.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí, lo sé. Estoy seguro —aunque no lo sé porque es operativa de ADIF— de que si a ti te quitan el ERTMS, hay una instrucción por ahí que pone que la velocidad se baja.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sinceramente, esto es como si me compro un coche, de repente le quito los frenos y digo: ¡ah, es que antaño se iba sin frenos! No, no es lo mismo.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, no hay simetría en el ejemplo que ha puesto, porque eso es digital. El freno suele tenerlo, por eso no hay simetría. Aquí estamos diciendo que cuando se funciona a menos de 200 funciona en ASFA, si quieres ir más rápido pasas a ERTMS. Sin embargo, si apagas el ERTMS, no puedes circular a más de 200 kilómetros/hora.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿La autorización de la puesta en servicio de la línea no estaba condicionada a que estuviese en funcionamiento el ERTMS?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 14

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Qué autorización, la que hace ADIF?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No conozco esa autorización. No sé qué pone, pero no digo que no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Para acabar, ¿existía algún tipo de barreras cuando ustedes conocieron ese riesgo y se lo exportaron a ADIF? ¿Se puso algún tipo de barrera para que el accidente no dependiese única y exclusivamente del fallo humano?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): ¿Si puso una barrera quién, la UTE o ADIF?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Cualquiera.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, es que no es igual.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Primero, entiendo que a ADIF, y luego a ustedes.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No es nuestra obligación en absoluto, cero. Nosotros, que yo sepa, no hicimos nada. Yo no hice nada, pero estoy seguro de que desde luego la UTE no hizo nada porque además no es quién lo tiene que hacer, porque insisto el que opera la línea es ADIF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y ADIF hizo algo?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Desconozco lo que hiciera ADIF. Desconozco lo que hizo porque, entre otras cosas, cuando ocurrió el accidente yo vivía en Arabia. Pero da igual, aunque viviera en España no sé la operativa de ADIF, no nos compete ni cómo tiene que operar la línea, ni cómo decide operar. Igual establece una línea de alta velocidad y le dice al operador chino: tú vas a funcionar a 40 kilómetros/hora todo el rato. Bueno, pues te sobra ASFA, te sobra ERTMS, te sobra todo. Él decide cómo operar. La UTE no va a decirle nunca a ADIF cómo tiene que operar, cero. Porque además el flujo de la información es al revés: ADIF me da a mí el cuadro de velocidades porque así lo han decidido ellos y luego lo pongo, no es a la inversa.

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

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): A usted.

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

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

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

Muy buenas tardes, señor Olmedilla. Muchísimas gracias por comparecer en esta Comisión y sobre todo quiero agradecerle su predisposición, así como la claridad de sus contestaciones en aquellas cuestiones que le corresponden a usted por su responsabilidad y su conocimiento. Nos ha dejado claro cuál es su perfil, que es un perfil técnico y además que pertenecía a la UTE, por tanto, las funciones y competencias de una UTE en una infraestructura de este tipo están perfectamente legitimadas y le competen, en todo caso, las decisiones y los conocimientos que le competen y por supuesto no le corresponde a usted hacer otro tipo de valoraciones.

A mí me gustaría insistir de una manera muy breve en algunas cuestiones —es lo que tiene hablar al final, ya algunas han sido comentadas por la portavoz del Grupo Confederal, doña Alexandra—, en relación con esas actas que constan en el Juzgado de Santiago que está conociendo la investigación del accidente, que además aportó la Plataforma de Víctimas del Alvia. Me refiero a esas dos reuniones a las que usted asiste, una de fecha del 30 de mayo y otra del 25 de abril de 2011. Usted ha contestado que ha asistido a esas reuniones, y además usted figura.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí, estoy segurísimo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 15

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Seguramente, no tendrá un recuerdo muy explícito. ¿Confirma que ha estado en esas reuniones?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Correcto.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: De acuerdo con esas actas, se produce una discusión entre los técnicos de las dos direcciones de ADIF sobre la necesidad o no de realizar una evaluación independiente para el enclavamiento de Santiago. Quiero hacerle dos preguntas muy concretas: ¿quién y en qué momento toma la decisión de no realizar esa evaluación?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Entiendo que ADIF, por una razón muy sencilla que además no he tenido ocasión de comentarlo aunque lo comento ahora. En Ourense-Santiago existe un contrato privado entre ADIF e Ineco para hacer la evaluación, o dicho de otra manera, es ADIF el que contrata a Ineco para hacer esa evaluación. Por tanto, obviamente el alcance que tenga Ineco, la responsabilidad y lo que tenga que hacer se lo pone ADIF. Nosotros como UTE lo desconocemos. ¿Cómo se funciona en ese momento? Yo hago de interfaz con Ineco con dos personas concretas; les envío toda la información que se va generando en los tecnólogos, y la que genero yo integrando, se la envío a Ineco. Ahora respondo a su pregunta de quién decide que Ineco haga tal o cual cosa. Obviamente, lo decide ADIF.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En todo caso, no es en el transcurso de esas reuniones en las que usted está presente donde se toma esa decisión, simplemente se producen las discusiones o la contraposición de puntos de vista. No es ahí, simplemente se traslada a ADIF, que es quien al final toma ese tipo de decisión. ¿No se realizaron unas conclusiones de esas reuniones?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Creo que sí porque voy recordando un poco. Juraría, si no me equivoco, que existieron dos reuniones y en la segunda —de hecho no sé si lo mencionó— se tomó una decisión, ¿no?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No lo sé

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No sé, igual lo entendí mal. Hubo dos reuniones, ha mencionado.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Sí, dos reuniones.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): En una segunda reunión se decidió que no se hiciera. Eso es lo que creo haber entendido de lo que decía doña Alexandra. No sé, en todo caso, en esa reunión estaban presentes también personas de ADIF y de la UTE. Entiendo que ahí se toma una decisión, que ADIF le traslada a la UTE. Concretamente, supongo, es la que le traslada a Ineco. Le dice a Ineco qué tiene que hacer, entonces Ineco habla conmigo, que para eso soy el interfaz, y me pide la información que le tengo que suministrar. Así es como funciona esto.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿No recuerda con detalle cuáles son las razones por las que se toma esa decisión?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, en absoluto. Además, eso debió ser en 2011.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Es lo que tiene cuando las cosas pasan hace tanto tiempo.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Claro.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En cuanto a su formación dijo que era físico, y no lo pongo en duda.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En relación con la velocidad a la que puede tomarse la curva de A Grandeira, quisiera saber su opinión como físico. ¿Cuál cree que sería la máxima velocidad recomendable a la que puede tomarse esa curva, por el trazado que tiene?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 16

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Esa pregunta es terriblemente difícil porque si me pongo a pensar —estoy improvisando ahora mismo de mis conocimientos— aquí intervienen el peralte, el perfil de la vía, el tipo de tren, la carga de tren, cómo se comporten los frenos, la amortiguación, la curva de frenado porque no todos los trenes tienen la misma curva de frenado, etcétera. Le aporto un detalle anecdótico: un tren recorre del orden de 4 kilómetros cuando aplica freno de servicio a 0,9 metros/segundo², es decir, recorre unos 4 kilómetros aplicando el freno de servicio. Cada tren tiene su curva de frenado porque tiene su sistema de frenado y cuando se liberalice y venga un tren chino, ¡vete tú a saber! Si usted me pregunta, ¿cuál es la velocidad adecuada para A Grandeira? No tengo ni idea y además no tengo ni idea porque desconozco cuál es ese radio, porque vuelvo a repetir: no conocemos las curvas, no sabemos de curvas, solo de velocidades.

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

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, tiene la palabra don Celso Luis Delgado Arce.

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

Señor Olmedilla, muchas gracias por su presencia y le agradecemos las informaciones que nos está suministrando. Ponía de manifiesto que trabajaba al servicio de la UTE Ourense-Santiago integrado por Thales, Dimetronic, Siemens entonces, y Cobra. Le pregunto: ¿su función era más administrativo técnica que técnica en sí?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí, era más administrativo técnica, que técnica en sí. Aunque sea físico, no actuaba como físico. Un poco lo que les decía: yo no era un tercer departamento de *safety* encargado de analizar qué hacía el departamento de seguridad de Siemens. El *know-how* vive en el tecnólogo, eso es así.

El señor **DELGADO ARCE**: Le pregunto eso porque el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad que se exige para una puesta en servicio de una línea es tremendamente exigente y en el caso del subsistema de control de mando y señalización es todavía más exigente. ¿Estoy en lo cierto?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí, está en lo cierto. Para eso están las normativas 50126, 50128 y 50129 de Cenelec que define una serie de maneras de funcionamiento aplicable a los dos sistemas, señalización y protección, y concretamente la 50129 define todo un abanico de documentación a preparar: dónde está el APR que se ha mencionado; el documento de definición de sistemas que define cuál es tu sistema sobre el cual tú montas la seguridad; informes técnicos de interfaces comunes; el *hazard log*, que es la colección de riesgos y condiciones de seguridad, un documento fundamentalísimo, etcétera. Todo eso está definido perfectamente en la normativa europea, que es la que nos permite en último extremo la interoperabilidad. Yo sigo esa normativa y puedo meter mi tren en Polonia y, viceversa, el tren polaco puede entrar en mi país si sigue esa normativa.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Podría decirse que, dentro de las exigencias que se requieren para cualquiera de los subsistemas que están en la operativa de un tren: la plataforma, la línea de contacto, las subestaciones, la seguridad en túneles, el telemando, es el subsistema de control-mando y señalización el que tiene la normativa más exigente?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No, no podría decir eso. Solo puedo decir que tiene una normativa muy exigente. Pero me estoy imaginando —y no conozco en absoluto el tema de la UTE— que la normativa que ha de seguir un tren que lleva a cuatrocientas personas a 300 kilómetros/hora tiene que ser la pera.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted puso de manifiesto algunas cuestiones sobre las que me interesa incidir. ¿La participación de esta UTE fue en el proceso de diseño y en el proceso constructivo? ¿En ambos? ¿Solo en alguno de ellos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 17

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Si no recuerdo mal, recibimos el proyecto constructivo del ADIF, o sea, nos dicen qué tenemos que hacer y dónde tenemos que hacerlo.

El señor **DELGADO ARCE**: A la hora de recibir el proyecto de construcción se define un documento creo haberle entendido que es esencial, el que se conoce como cuadro de velocidades máximas. Es la referencia para que luego ustedes puedan establecer los mecanismos de seguridad, control y señalización.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Así es, es la información básica que lleva el ERTMS embarcado. Como ustedes saben perfectamente, el ERTMS es un sistema de control continuo, lo que significa que sabe en todo momento la velocidad a la que vas y a la que deberías ir. Por tanto, es un dato que se inserta al sistema, que es el que sabe que te estás pasando si vas muy rápido.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted se refiere a la expresión la tira de bloqueo definitiva, que no sé si es así exactamente.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): La tira de vía.

El señor **DELGADO ARCE**: Se está refiriendo a que a ustedes les dan unos trazados en línea recta con unas velocidades y, por supuesto, ustedes ya saben que efectivamente no es que el trazado sea todo en línea recta sino que tiene otras variaciones.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Por decirlo con justeza, no es exactamente así. La tira es un documento con vida propia. Ahí ves cómo son las vías, si hay una vía o dos, si es una única vía, cómo es lo que se llama la playa de vía en las estaciones, donde están los andenes y demás; se pinta la señalización lateral, los semáforos y demás; se pintan los circuitos de vía, que son las zonas donde se sabe perfectamente si hay un tren o no lo hay. Eso sería la tira de vía, que nos permite poner los equipos, y viene kilometrada, así que yo sé que en el kilómetro 87,14 hay un puente, porque me pintan el puente y me pintan el túnel. En cambio, el cuadro de velocidades máximas es otro documento —diría que tiene formato Excel, pero da igual— con vida propia. Además, no tiene relación; es difícil de explicar. Yo tengo la tira y aquí hay un túnel; luego me voy al cuadro de velocidades y digo: tal PK a tal velocidad. Muy bien, pero mañana me pueden cambiar el cuadro, porque resulta que alguien decide que, porque hemos pillado un acuífero y hay agua, hay que circular más despacito con el tren, cosa que, por ejemplo, ocurre en Abdalajís; se pincha un acuífero y hay que ir más despacito. Pues bien, me cambia el cuadro, pero no me cambia la tira, porque el túnel sigue ahí y la longitud del túnel sigue ahí. Lo que me ha cambiado ha sido el cuadro. Pero se observa que se reduce la velocidad: versión 2 del cuadro de velocidades, y entonces me voy al sistema e implemento la nueva velocidad. Pero la tira no ha cambiado.

El señor **DELGADO ARCE**: El dossier de seguridad, una vez que está cumplimentado, usted lo entrega al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sí. Bueno, estrictamente hablando, cuando está cumplimentado no, cuando está avalado por el evaluador independiente de seguridad. En ese momento digamos que ya está cumplimentado y avalado, y entonces yo genero un CD-ROM, un DVD o lo que sea con gigas de información con el dossier.

El señor **DELGADO ARCE**: En este caso fue Ineco el que avaló el trabajo que hicieron ustedes.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Correcto, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: A partir de ahí es cuando ese documento más otros sirve de base para la certificación de autorización de que se puede operar en la línea.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Así es.

El señor **DELGADO ARCE**: A su juicio, ¿el trabajo que usted realizó, que la UTE realizó se ajustó a la normativa vigente?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 18

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Sin duda.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Recibieron ustedes en algún momento de la obra o desde que recibieron el encargo algún tipo de presión para realizar su trabajo aceleradamente, obviando normativa de seguridad?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): Yo personalmente no.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Le consta que alguien la hubiese recibido?

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): No me consta. No he sabido que eso haya ocurrido.

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

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

Ahora lo que tocaría —no tocaría, se lo ha ganado a pulso— es dar las gracias al señor Juan Olmedilla por sus claras explicaciones, que creo que han sido muy útiles para esta Comisión. No se lo había dicho antes y aprovecho ahora para decirlo: bienvenido a esta casa, que es la de todos y, por tanto, también es la de usted. Le aseguro que su *expertise* no caerá en saco roto.

El señor **OLMEDILLA CASADO** (UTE Ourense-Santiago de Compostela): A ustedes. Si les ha servido mi presentación, estoy contento por ello.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olmedilla. **(Pausa)**.

— DE LA SEÑORA PÉREZ JIMÉNEZ (ENCARGADA DE DIRIGIR LA OBRA DE ERTMS EN LA LÍNEA ADIF), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001355).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión, y en esta ocasión, como segunda comparecencia, tenemos a doña Alejandra Pérez Jiménez, encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea por parte de ADIF para informar sobre el objeto de la Comisión. Bienvenida, señora Pérez, a esta casa, que es su casa porque es la casa de todos.

Le explico muy brevemente la dinámica. Si quiere hacer uso de este tiempo, tiene cinco minutos para una intervención. Después, con cada portavoz hay siete minutos de diálogo, preguntas y respuestas.

Así pues, está en su libertad explicar lo que a usted le parezca conveniente, que seguro que a nosotros nos resultará muy útil. Tiene la palabra la señora Pérez Jiménez.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Buenas tardes. Mi nombre es Alejandra Pérez.

Antes de comenzar quiero recordar a todas las víctimas y dar mi apoyo y solidaridad a todos sus familiares.

Soy ingeniero técnico industrial y llevo trabajando en el sector ferroviario diecisiete años: cuatro en una empresa privada de señalización y trece para ADIF, de los cuales cinco fueron como asistencia técnica a través de la empresa Ineco, y a partir de 2010 pasé a formar parte de su plantilla. Mi trabajo durante todos estos años siempre ha estado ligado a la funcionalidad del subsistema de vía ERTMS.

El ERTMS surge con el objetivo de desarrollar un sistema que posibilite la interoperabilidad de las circulaciones ferroviarias entre los diversos Estados miembros de la Unión Europea. Las especificaciones de los requisitos del sistema ERTMS están definidas en la ETI de control-mando y señalización. En esta normativa se detalla toda la funcionalidad que ofrece dicho subsistema, pero, como en toda norma, no se tratan aplicaciones específicas.

A principios de 2008 ADIF creó un grupo de trabajo con expertos de sus áreas técnicas y asesores del laboratorio de investigaciones de CEDEX para que, a partir de las especificaciones indicadas, se definiera la funcionalidad que se debía instalar en las líneas ferroviarias españolas. Fruto de ese trabajo, se publicó el documento Requisitos funcionales y reglas de ingeniería ERTMS nivel 1 y nivel 2. Con esta normativa se pretendía homogeneizar las reglas implementadas en la red ferroviaria, y desde su publicación se aplica a todas las líneas ferroviarias españolas, incluida la línea Ourense-Santiago.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 19

Mi puesto en la obra Orense-Santiago fue técnico de apoyo de ERTMS. Mis funciones consistieron en dar soporte al director de obra en el despliegue de dicha técnica. Uno de los principales trabajos que realicé fue el seguimiento y coordinación de las pruebas realizadas en el subsistema de vías ERTMS nivel 1. La estrategia de prueba seguida en esta línea fue la siguiente. El tecnólogo realizó las pruebas de aplicación que cubren las fases de diseño, producción, instalación y validación del sistema. Estas pruebas se realizaron en laboratorio o en campo. Según la documentación entregada durante el proceso, el resultado de las pruebas fue satisfactorio. El equipo de la dirección de obra realizó un muestro de pruebas y datos y funcionalidad. Estas pruebas del subsistema de vía fueron realizadas en campo con el tren 121 y finalizaron el 18 de noviembre de 2011. El resultado desde el punto de vista de los equipos de vía fue satisfactorio. Una vez terminadas estas pruebas, mi actuación como técnico de apoyo en el subsistema ERTMS nivel 1 de vía de la línea Orense-Santiago se dio por finalizada y ADIF a través de sus departamentos siguió con la estrategia de puesta en servicio.

Para concluir, solo me resta decirles que estoy a su disposición para aclararles las dudas o cuestiones técnicas que me quieran trasladar siempre que estén dentro de mi ámbito de actuación en la línea Orense-Santiago.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Al contrario, gracias a usted, señora Pérez Jiménez.

Pasamos al turno de intervenciones por grupos.

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

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

Saludo a la señora Pérez Jiménez y, junto con la bienvenida al Congreso de los Diputados, le doy las gracias por comparecer ante esta Comisión de investigación.

Acaba de decir usted que tiene una experiencia de diecisiete años: cuatro de ellos en una empresa y trece en ADIF. En concreto, en la línea accidentada, en la línea Madrid-Orense-Santiago de Compostela-Ferrol, ¿cuánto tiempo trabajó?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Aproximadamente, catorce meses.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señala usted que realizaba tareas de apoyo. En la convocatoria se dice que fue usted la encargada de dirigir la obra.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): En controlando y señalización de cualquier obra siempre hay un director de obra contractual. Ese director de obra tiene un equipo que le ayuda, y yo le daba el soporte en el despliegue del subsistema de vía de ERTMS, pero como técnico de apoyo de ERTMS, no como directora de obra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entendido.

Antes de esta línea, ¿tenía usted experiencia en alta velocidad?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí. Como he dicho antes, estuve trabajando para ADIF durante cinco años en Ineco como asistencia técnica del subsistema de vía de ERTMS. Concretamente, trabajé en la línea Madrid-Barcelona, en la línea Madrid-Valladolid, en la línea Madrid-Valencia.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Y continúa usted trabajando en ello?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): En 2013 pasé a formar parte de la vía técnica de la dirección de mantenimiento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: O sea, sigue usted en ADIF.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Doña Alejandra, durante sus trabajos en la dirección de la obra en esta línea, ¿recibió usted algún tipo de indicación o instrucción sobre la instalación del sistema ERTMS con la que usted discrepase?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 20

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No. Me limité a realizar el despliegue del alcance que venía especificado en el proyecto modificado.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Creí entenderla que las pruebas fueron realizadas con relación al tren 121.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Las pruebas del equipo de dirección de obra. Esas pruebas son las últimas que se hacen. Inicialmente hay una batería de pruebas del tecnólogo en laboratorio, que es donde se valida toda la funcionalidad a implementar. Esas se empezaron en agosto de 2011. Luego ellos hicieron pruebas con el tren Talgo BT, con la 319, y nosotros finalizamos con el 121.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sin embargo, el tren siniestrado era de la serie S-730.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí, pero con ese tren yo no... Como he dicho en la introducción, mi trabajo terminó en el momento en que concluye el trabajo de ERTMS y se pone en servicio la línea y esa línea ya se entrega.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Conoce usted el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No, no lo conozco.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Se lo preguntaba porque en las 266 páginas del informe hay apartados muy extensos que están relacionados con la seguridad en la señalización y, en particular, con el sistema ERTMS. Ya sabe usted que hay quien afirma que dejar solamente a la responsabilidad del maquinista la conducción del tren fue una de las causas potenciales de este accidente. Desde su experiencia, ¿qué falló, para que se produjese el accidente?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No lo sé.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: No lo sabe.

En su opinión, y apelo a su experiencia, tras este accidente del tren Alvia en Santiago, ¿mejoró la seguridad del ferrocarril español? ¿Se aplicaron nuevas medidas? ¿Recibieron ustedes en ADIF indicaciones más precisas, más extremas para agudizar los sistemas de seguridad?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo soy experta de ERTMS, como le he dicho, y con respecto al ERTMS no ha evolucionado nada, o sea, todo sigue igual que en aquel año con respecto al tema de las transiciones. Sobre los otros temas, sé que después del accidente se publicaron unas medidas, y esas medidas hicieron que aparecieran los ahora denominados cambios significativos de velocidad y que se señalizaran. Pero yo no trabajé en eso, no soy experta en ASFA, no tengo conocimientos. Ni trabajé ni sé realmente cómo se ha implementado y se ha hecho.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Tras producirse el accidente, ¿usted fue llamada a hacer algún tipo de tarea en la línea?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, por mi parte, solo agradecer nuevamente la presencia de doña Alejandra, a quien, si quiere ampliar algún tipo de información o comentario, con mucho gusto le brindo el tiempo de que dispongo.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No, gracias.

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

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

A continuación y debido a que no hay presencia de ningún portavoz del Grupo Nacionalista Vasco, tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana, el señor Gabriel Rufián Romero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 21

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

Muchas gracias, señora Pérez, por estar hoy aquí.

El otro día estuvo el señor González, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, y la verdad es que nos sorprendió, porque nos dijo que el hecho de desactivar el ERTMS en el tren en el tramo Ourense-Santiago no supuso nada, que si hubiera estado hubiera muerto la misma gente.

Se lo pregunto como experta. ¿Está de acuerdo con esa afirmación?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo no soy experta en seguridad. Lo que le puedo decir es lo que habría pasado si no se hubiera desconectado. Y si no se hubiera desconectado, al pasar por la baliza de anuncio hubiera aparecido un mensaje de anuncio a la transición a ASFA. Pero no sé cómo eso hubiera alertado, no sé lo que habría pasado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Quizá bastante, por lo poco que nosotros sabemos del sistema de seguridad. Y los expertos que han comparecido nos han venido a decir que hubiera cambiado bastante lo sucedido aquel día.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Si son expertos en seguridad... Yo es que no soy experta en seguridad, soy experta en ERTMS. Entonces, yo le digo cómo funciona. Luego cómo hubiera variado lo que ocurrió no se lo puedo decir.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Casi es como ser experto en frenos y decir que tampoco sabes muy bien qué pasaría si no hay frenos en un coche.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No es lo mismo. Yo no sé cómo ese aviso puede influir en el factor humano. No lo sé, no soy experta.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted ha estado prácticamente en todas las reuniones. Estuvo en una reunión previa al accidente —tengo aquí el acta, de junio de 2011— en la que ustedes ya avisan del enorme salto de velocidad que supone la curva en A Grandeira. ¿A quién transmitieron dicha información? ¿Dónde fue a parar? ¿Qué se hizo?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo eso no lo recuerdo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No lo recuerda?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Que nosotros estuvimos en una reunión...?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Tengo aquí el acta.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Léame lo que pone. Es que no lo sé, no lo recuerdo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Se lo resumo, porque es muy largo. Textualmente, dice: Se estudiarán los tres tipos N, A y B al menos en las zonas de enlace entre las líneas 822 y 082 para tratar de dar homogeneidad al CVM en esos tramos y evitar saltos de velocidad.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No recuerdo. Estaría en esa reunión para el ERTMS. El CVM es un dato de entrada. Es decir, entiendo que yo estaba en esa reunión porque si se producía un cambio en la zona de ERTMS yo lo tenía que cambiar.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: En definitiva, señora Pérez, lo que le vengo a preguntar es acerca de que ustedes, como expertos que son, ya veían que aquella curva originaba un cambio de velocidad enorme, brutal y que, al menos, se tenía que ver.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Le puedo asegurar que yo no lo vi. Soy experta en ERTMS, insisto. O sea, el mundo ferroviario es supercomplejo, muy complejo. De lo que conozco es de mi especialidad, que es el ERTMS. Yo no conozco las condiciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 22

de esa curva. Le puedo contestar sobre ERTMS. Pregúnteme sobre ERTMS todo lo que usted quiera. El resto se escapa, no tengo conocimiento ni competencia para valorar eso.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: Se lo preguntaba porque estuvo en la reunión.
¿Cree que esa curva de A Grandeira necesitaba el sistema de seguridad ERTMS?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Se lo vuelvo a decir, el ERTMS está instalado conforme a normativa; es lo único que le puedo decir. Yo me limité a instalar en el campo lo que se indicó en el proyecto modificado. No puedo valorar lo que usted me está preguntando.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: ¿Se enteró usted de que el ERTMS se desactivó en veinticuatro horas?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): El ERTMS de la vía no se ha...

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: En ese tramo.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): En ese tramo nunca ha estado instalado. ¿En el tramo de la curva? Nunca ha estado instalado. ¿En la vía? Nunca.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: ¿Nunca?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No, jamás. Como he dicho antes, empecé a trabajar en esa línea en 2010. A mí me definieron el alcance de la línea, y el alcance de la línea es el que está ejecutado a día de hoy.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: Bien, bien, no paramos de aprender.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Eso no es algo que diga yo, es algo que se puede comprobar.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: Lo más complejo del trabajo es ejecutarlo en el poco tiempo del que disponen, por lo que agradezco el apoyo de Ineco. Las pruebas se tienen que hacer de noche, porque el resto de técnicas tienen que seguir rematando sus trabajos, lo que complica mucho la tarea. Esta es usted en una entrevista en la revista ferroviaria *Líneas*.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: Señora Pérez, ¿hubo prisas o presiones comerciales y políticas para inaugurar la línea, tal y como parece que reconoce?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No, y le explico. Evidentemente, eso lo dije yo y es así. Lo que puedo decirle es que esos días fueron intensos, trabajamos muchísimo. Pero le aseguro que nadie de mis superiores me dijo que tenía que acabar tal día ni que tenía que reducir pruebas. Los protocolos se pasaron íntegramente y no hubo ningún impedimento técnico del subsistema de vía que nosotros viéramos. Mis pruebas acabaron el 18 de noviembre, como les he dicho.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: Usted vuelve a estar en una reunión en abril del 2011, en la que se dice que es necesario realizar una evaluación de riesgos por un organismo independiente, ISA, que en principio sería Ineco. ¿Esto al final no se hace?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí, del ERTMS sí se hace. O sea, nosotros terminamos las pruebas el 18 de noviembre, desde que nosotros terminamos la UTE prepara su caso de seguridad, se lo envía al evaluador independiente y, posteriormente, el evaluador independiente emite el informe del ERTMS. Sí se hace.

El señor **RUFÍÁN ROMERO**: Señora Pérez, pasados cinco años, ¿por qué cree que murieron 81 personas en esa curva aquel día?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 23

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Pues yo eso no se lo puedo contestar.

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

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

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez.

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

Gracias, señora Pérez. La decisión de desconectar el ERTMS se tomó a los pocos días de entrar en servicio. Parece que por los fallos de fiabilidad, Renfe solicita a ADIF la posibilidad de que sea desconectado. ¿Esto es así?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Creo que usted está hablando del tren S-730 y yo en eso no participé. Como les he dicho, yo trabajé en el subsistema de vía de ERTMS, mi trabajo acaba en noviembre de 2011, cuando se hacen todas las pruebas SP y que el sistema de ERTMS está conforme a la normativa que aplica y no hay ningún impedimento. No lo sé.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero quizás sepa usted cómo debió ser la secuencia en este caso. Es decir, Renfe dice que hay problemas de fiabilidad, pide a ADIF que sea desconectado el ERTMS. ¿Cómo cree que fue? ¿Desde Adif se hace una nueva evaluación, cómo se determina el incremento de riesgo que supone desconectar el ERTMS?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No lo sé, yo no participé. Yo ni me enteré, no fui a las pruebas con el tren S-730, a mí no me informaron de los problemas que tenía el S-730 y no estuve.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Tanto en el caso de seguridad —creo que así se llama lo que redacta la UTE— como en ese informe del evaluador independiente, al final el riesgo de saltarse la limitación de velocidad se exportaba completamente al maquinista, como ocurrió, y en el caso de que hubiera un despiste se producía el accidente. ¿Cree que se copió y pegó ese análisis de riesgo de otras líneas con ASFA, pero no con las características de A Grandeira, es decir, una brusca transición de velocidad seguida de una curva muy cerrada? ¿Cree usted que se tuvo en cuenta la especificidad de esa curva en cuestión, insisto, una brusca transición de velocidad y una curva muy cerrada, o digamos que se copió y pegó de otros tramos?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo eso no lo sé, yo no participo en eso.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Quién tuvo que tomar esta decisión?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo le hablo del ERTMS, al final cuando se termina todo el dossier de pruebas, la UTE hace un caso de seguridad y se envía a un evaluador independiente. Ese evaluador independiente emite su informe y luego se envía a los departamentos correspondientes de seguridad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: El informe de la CIAF parece hacer referencia a varias modificaciones de proyecto. Parece desprenderse que en un proyecto original estaba previsto que el ERTMS llegara hasta la estación de Santiago. ¿Es así?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí, yo no conozco el proyecto constructivo, no participé, pero vamos, sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe en qué momento fue modificado ese proyecto original en el que el ERTMS llega hasta Santiago y finalmente se decide que no?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No. O sea, a nosotros nos informaron en julio de 2010 de ese cambio, pero yo no sé el motivo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 24

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En esa modificación, que afecta además a un sistema de interconexión, ¿tendría que haber habido una nueva evaluación de riesgos, un nuevo informe de seguridad o un caso de seguridad?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No lo sé. Es lo que le digo, yo soy experta en ERTMS, trabajé en el subsistema de vía de ERTMS. Yo no le puedo contestar a lo que me está preguntando.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe cuántas pruebas circulando bajo ERTMS realizó el S-730 antes de entrar en servicio?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En teoría la desconexión del sistema ERTMS era una cosa puntual. En una carta que Renfe envía a ADIF, en la que solicita la circulación en ASFA, se dice que previsiblemente en menos de un mes se debería volver a reestablecer el servicio con ERTMS, sin embargo, no fue así. Un año después el tren seguía circulando en ASFA, y el informe de la CIAF pasa un poco de puntillas por este aspecto. ¿Usted sabe por qué tardó tanto?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Insisto, yo no lo sé, yo no participé en esas pruebas, no participé en el motivo de la desconexión.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree que es eficiente la manera de realizar pruebas de ERTMS entre ADIF, Renfe y las empresas tecnológicas, y es eficiente el modo de detectar y corregir errores?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): En ERTMS, que es lo que yo conozco, sí; o sea, son muy eficientes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Ha recibido usted presiones en algún momento?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

A continuación es el turno del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra su portavoz, doña Alexandra Fernández.

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

Muchas gracias, señora Pérez. Ya se ha dicho aquí que hay un acta de una reunión en ADIF, en la que uno de los puntos en el orden del día era tratar qué documentación se debería entregar para demostrar la seguridad en el tramo Ourense-Santiago. En esa reunión se observan dos posiciones diferentes: una la de la dirección de seguridad en la circulación que dice que se debe entregar el dossier de seguridad completo, o sea, los casos de seguridad encargados a la UTE y el informe del evaluador independiente. Sin embargo, la dirección del contrato de la línea, para la cual usted trabaja, plantea entregar solamente un decálogo. Es decir, la dirección de seguridad exige entregar los informes completos conforme a la normativa, mientras que su departamento planteaba elaborar unos informes fuera de la normativa Cenelec, con una rebaja de la seguridad y sin las garantías de independencia. Por eso lo primero que le pregunto es si usted está de acuerdo con lo que planteaba la dirección del contrato de la línea, en la cual usted trabaja, o cree que se debería entregar el dossier completo, es decir, el caso de seguridad más el informe ISA.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Primero, ¿en esa reunión estaba yo, era de ERTMS? ¿De qué estamos hablando?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí. Se trataban varios puntos. Sí estaba usted.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿En la reunión de...?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 25

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Mírelo, en la reunión celebrada el 25 de abril de 2011. Usted participaba representando a ADIF a la dirección del contrato de la línea.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿Representando yo a la dirección del contrato de la línea?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, representando por parte de... Había dos personas, estaba usted y José Ángel Santos representando por parte de la dirección del contrato de la línea. Esto está en el acta, está quiénes asisten.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿De qué día?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El 25 de abril de 2011.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Vale, de acuerdo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Hay una discusión en la que se dice qué documentos se deben entregar para certificar que el tramo Ourense-Santiago es seguro, y ahí hay dos posturas diferentes.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Perdona, pero para certificar qué, ¿para certificar el ERTMS?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no, toda la seguridad de la línea, qué documentación se debe entregar.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Vamos a ver para el ERTMS, insisto en que al final yo soy técnico...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No estoy hablando del ERTMS.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Vale, termine.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estoy hablando de qué normativa se debe entregar para verificar la seguridad del tramo Ourense-Santiago.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Como les estoy diciendo, yo soy técnico de ERTMS. Yo le puedo decir qué documentación es necesaria para certificar el subsistema ERTMS, todo lo demás lo desconozco. Yo le digo que para certificar el subsistema ERTMS es necesario entregar un evaluador de un ISA independiente y eso se entregó, el resto no le puedo decir.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, usted está de acuerdo en lo que decía aquí la dirección de seguridad en la circulación, en que se debe entregar ese informe de un evaluador independiente.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No sé de lo que me está hablando porque yo el tema del decálogo en el ERTMS lo desconozco totalmente. No sé de lo que me está hablando...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De cosas que sucedían en la reunión en la que usted estaba.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí, hace siete años.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muy bien, suponiendo que no se acuerde, ¿entiende usted que hay que entregar ese informe del evaluador independiente?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Es que no lo sé.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 26

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo te digo la normativa que se entregó del ERTMS y sé la normativa que se tiene que entregar del ERTMS, lo que se tiene que entregar de otros subsistemas lo desconozco porque no es mi especialidad. Y yo le digo que el ISA —el informe de evaluación de seguridad— del sistema ERTMS nivel 1 de la línea Ourense-Santiago se entregó.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sabe usted que la responsable de aprobar el informe de evaluación externa ha asegurado que su análisis no se realizó en el enclavamiento de Santiago, es decir, en la curva de Angrois no se realizó el informe del evaluador independiente? Lo dice la responsable de aprobar el informe, que no se hizo para ese tramo.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Claro, pero eso no es contrario a lo que yo estoy diciendo porque el ERTMS acaba en las señales de avanzada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces no se hizo para todo el tramo Ourense-Santiago, se hizo solo para una parte.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo solo le puedo hablar del ERTMS, no del resto de técnicas. Vuelvo a insistir, el sistema ferroviario es muy complejo, las técnicas son supercomplejas. Yo no puedo saber de todo, yo soy experta en ERTMS y le digo que en ERTMS se entregó el ISA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y sabe si en el otro tramo se entregó el ISA?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues esta técnica resulta que dice que no se entregó para ese último tramo en la curva de Angrois, pero ustedes no saben.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Claro que no, yo no lo sé. Insisto, fui técnico de apoyo de ERTMS, pregúnteme de ERTMS todo lo que quiera, pero del resto de subsistemas yo no le puedo hablar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo curioso también aquí es que cuando se analiza el informe de la CIAF, se dice que se entregó el dossier de seguridad, por lo tanto, el informe de evaluación independiente, para todo el tramo, cuando estamos viendo que hay una parte en la que no se entregó ese informe.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo eso no lo sé. Yo le digo que para la parte de la cual yo era responsable como técnico se entregó.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estamos siempre cada uno en su parte, yo no sé lo que hizo el de al lado. Me parece bastante increíble que estando en las reuniones de coordinación con mucha más gente, nunca se sepa qué es lo que correspondería un kilómetro más adelante en la curva más peligrosa de todo el trazado. Me parece increíble que nadie se haga preguntas como por qué faltan informes. ¿Usted nunca se ha preguntado por qué faltaba el informe del tramo final?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Es que yo desconozco si falta o no falta el informe.

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

En una reunión posterior sobre coordinación del cuadro de velocidades máximas se trata en concreto el tramo del accidente, y se indica que se debe corregir ese cuadro de velocidades máximas para dar homogeneidad y evitar así los saltos de velocidad. Sin embargo, en la curva de Angrois se mantuvo ese cambio de velocidad de 200 a 80 kilómetros/hora sin ningún tipo de escalonamiento. Usted estaba en esa reunión. Es como si en una autovía, de repente, pasamos de 120 kilómetros/hora a 40 kilómetros/hora en una rotonda, sin que haya ningún tipo de señalización intermedia que avise de que hay que proceder a una desaceleración. Entonces, ¿por qué no se hizo ese escalonamiento de la velocidad cuando se trató en una reunión y se puso el problema encima de la mesa?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 27

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿Pero usted se cree que yo puedo saber eso?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estaba usted en la reunión, no yo.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Se lo vuelvo a repetir, yo voy a la reunión porque cualquier cambio en el cuadro de velocidades máximas puede afectar a mi subsistema, pero ¿usted cree que yo puedo saber por qué? No lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De las personas que participaron en la reunión, ¿quién era el responsable de llevarlo a cabo?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Si le digo la verdad tampoco lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No sabe quién tiene la responsabilidad?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿Quién era quien lo tenía que cambiar? Lo ha dicho antes, en lo que ha leído ponía que la subdirección...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero quién era el responsable de todos los que asistían a la reunión de proceder a esa modificación?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Pues no lo sé, de verdad le aseguro que no lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No sabe a quién le caían las responsabilidades sobre esto? ¿No sabe cómo funcionan internamente cuando van a la reuniones, quién se tiene que hacer cargo de qué?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Pero si lo está leyendo usted, la subdirección de tal. Yo no sé en ese momento quién era el subdirector. Si es que yo soy técnico.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, pero usted participó en reuniones donde hubo acuerdos.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): En ADIF hay mil subdirecciones. Yo participé en una reunión hace ocho años. ¿Cómo me voy a acordar yo de quién era el subdirector? Es que es normal, pero, vamos, creo que ni yo ni nadie.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Está bien. Cuando luego vemos por qué no se hizo esa modificación del cuadro de velocidades máximas, nos encontramos con un correo en el que se habla específicamente de que había prisas —ya se habló aquí— para dar luz verde a ese informe del cuadro de velocidades máximas. Se envió un borrador del cuadro de velocidades máximas y el director específicamente dice en ese correo: por favor, dadme el OK en veinticuatro horas porque tenemos que poner esto en marcha. Pedía que se hiciese en el mismo día. Poner en riesgo la seguridad por tener que sacar los informes en plazos tan cortos me parece un riesgo. Y además, viendo que en esta revista de la que ya se habló antes, usted también comentaba que había prisas y que la gente tenía que trabajar de noche para llegar, aquí lo que se está viendo de fondo es que había un problema de presión para llegar a la inauguración. Le pregunto: ¿de verdad había presión por conseguir llegar a tiempo para la inauguración del tren?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Insisto, en el subsistema de vía ERTMS nivel 1 se realizaron todas las pruebas que consideramos necesarias, y no salió ningún impedimento desde el punto de vista de la vía para paralizar la puesta en servicio. ¿Trabajamos mucho? Sí. ¿Fueron días intensos? Sí, pero desde lo que yo hice se hicieron todas las pruebas. Además, nosotros, la dirección de obra, pasamos un protocolo de pruebas adicionales, que por normativa no es necesario pasar. Cuando terminó el contratista la dirección de obra pasó un protocolo de pruebas adicionales, con veinte rutas adicionales a las que había hecho el contratista, con pasos por todas las vías. Y eso son pruebas adicionales que no exige la normativa, se hicieron todas y no hubo ningún impedimento técnico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 28

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Todas? ¿También la normativa de cumplimiento de la directiva CE que requiere una certificación por parte de organismo notificado? ¿También se realizó?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿La certificación de la línea interoperable?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Es que yo no sé si se certificó la línea.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha empezado su intervención contando la historia de que este tren responde...

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No, no, este tren no, Cedex.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La vía, que se implanta con un sistema acorde a las exigencias de interoperabilidad que marca Europa.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No, yo solo repito lo que he leído: las especificaciones de los requisitos del sistema ERTMS, esos son el Subset-26 y el Subset-108, esa es la funcionalidad del ERTMS. Respecto al resto de normativa de interoperabilidad, yo no puedo certificar la interoperabilidad, eso lo hacen, como usted ha dicho, Cetren y muchos más que son organismos notificados.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Se hizo en este caso?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Tampoco sabe si se hizo acorde a la normativa?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No. Es que no sé si se hizo la certificación de interoperabilidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues resulta que tampoco hay certificación de interoperabilidad. Y esto es lo que al final garantizaría la seguridad y la interoperabilidad. Sí que ha hablado en otra parte sobre la interoperabilidad que marcaba Europa. Le hago una última pregunta, con el sistema ERTMS instalado en vía hasta Santiago, ¿habría pasado el tren a una velocidad superior a 80 kilómetros/ hora por la curva?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿Hasta Santiago hasta dónde?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Hasta la estación, que se hiciese la transición en Santiago y no en la vía. ¿Habría pasado el tren a una velocidad superior a 80 kilómetros/ hora por la curva?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Hombre, si en la vía está instalado el ERTMS y el tren lleva ERTMS, no, claro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No habría pasado a más de 80 kilómetros/hora?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No, si la vía tiene ERTMS y el tren lleva ERTMS, no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por lo tanto, si no se hubiese modificado el proyecto original y la instalación del ERTMS hasta Santiago, el tren no habría pasado a más de 80 kilómetros/hora por la curva.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Pero si ese tren iba circulando en ASFA.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 29

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si estuviese instalado el sistema ERTMS y no se hubiese desconectado.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Claro, pero es que estamos valorando...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le estoy hablando del proyecto original, que era la instalación del sistema ERTMS hasta Santiago, le estoy hablando de lo que estaba planteado al inicio. Si las condiciones hubiesen sido las mismas que se planteaban en el proyecto inicial, ¿habría pasado el tren a más de 80 kilómetros/hora por la curva?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿Con el tren circulando en ASFA o en ERTMS?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Como estaba planteado al principio, con ERTMS hasta Santiago.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No la entiendo muy bien, pero la vía está equipada hasta Santiago y hay dos opciones: que el tren vaya con ERTMS, en ese caso supervisa la velocidad, o que el tren circule en ASFA y en ese caso no se supervisa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo voy a explicar otra vez: el proyecto inicial llevaba la instalación del ERTMS hasta Santiago y funcionaría el sistema ERTMS hasta Santiago, es muy sencillo. ¿En esas condiciones habría pasado el tren a más de 80 kilómetros/hora?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): ¿Qué tren?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El tren accidentado.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Si circulaba en ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Circulando con ERTMS?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Pues circulando con ERTMS no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No habría pasado a más de 80 kilómetros/hora con el sistema ERTMS?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Pero claro...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Qué difícil, ¿no?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Efectivamente, no.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, doña Alexandra.

A continuación damos la palabra al Grupo Parlamentario Socialista, cuya representante y portavoz es doña Pilar Cancela Rodríguez.

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

Señora Pérez, bienvenida a esta Comisión, muchísimas gracias por comparecer, y agradezco sobre todo su predisposición y su paciencia dentro de los conocimientos que usted tiene y dentro de sus responsabilidades.

Algunas de las preguntas que voy a dirigirle ya se han comentado, por lo tanto, voy a reincidir. También me gustaría transmitirle: siéntase usted completamente libre y en una situación normalizada de manifestarse y expresarse como usted considere, y con todo el respeto que creo que los grupos parlamentarios le tenemos y le debemos. Por tanto, no sienta usted que esto es un tribunal; al contrario, las preguntas en todo caso lo único que pretenden es discernir o arrojar luz sobre algunos aspectos, muchos de ellos técnicos porque este es un tema tremendamente técnico, que evidentemente yo misma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 30

y sus señorías desconocemos en profundidad y que usted bien conoce porque es su trabajo. Por lo tanto, le pedimos comprensión en algunas de nuestras manifestaciones.

Vera usted, le voy a hacer una pregunta que también he hecho al anterior compareciente. Existen dos actas en el juzgado de Santiago que está investigando este accidente entregadas por la plataforma de víctimas del Alvia accidentado que, como decía doña Alexandra, se corresponden con dos reuniones en las que usted participaba como técnica, como usted bien ha comentado; reuniones en las que estaba la UTE encargada de las instalaciones de señalización, etcétera, Ineco, la dirección de instalaciones de control de tráfico de ADIF y la dirección de seguridad en la circulación de ADIF, destinadas a la puesta en servicio de esa línea. No le voy a preguntar si usted estaba presente en estas reuniones porque, efectivamente, según el acta usted estaba presente. Y tampoco le voy a preguntar cuántas reuniones hubo porque con el tiempo transcurrido desde que se celebraron hasta el día de hoy es muy difícil acordarse de los contenidos, de los detalles, de lo que ha ocurrido en esas reuniones. Habrá tenido usted un montón de reuniones porque, además, como bien comentó en su intervención, después también ha trabajado en otras líneas ferroviarias y, por lo tanto, la memoria tiene el detalle que tiene. En todo caso, si usted no recuerda alguno de los extremos que le pueda plantear ahora porque yo entiendo que es difícil, pero con posterioridad recordara algún aspecto, me encantaría y le solicitaría que si de alguna manera nos puede hacer llegar esa información, sería bienvenida.

Una de las preguntas es quién y por qué se toma la decisión de excluir la curva de la cobertura del sistema ERTMS. ¿Lo recuerda usted?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo no sé quién lo decidió. En julio de 2010 nosotros tenemos una reunión con la UTE y nos comunican que va a haber un cambio en la explotación de la línea y que, a consecuencia, va a haber un modificación de las instalaciones.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Esa es la comunicación que ustedes reciben.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí, bueno, se insta a la UTE a mandar una nueva oferta técnico-económica y, posteriormente, me lo comunican.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy bien. De acuerdo con estas actas que le estoy mencionando, se produce una discusión en el transcurso de esa reunión entre los técnicos de las dos direcciones de ADIF que le enunciaba al principio, sobre la necesidad o no de realizar una evaluación independiente para el enclavamiento de Santiago. ¿Usted recuerda quién y en qué momento se toma la decisión de no realizar esa evaluación o cuáles son las razones por las que se toma esa decisión? Le pregunto si usted lo recuerda porque estaba en esas reuniones, simplemente a efectos meramente informativos. Usted lo puede recordar o no porque su competencia era otra, por lo tanto, es una pregunta genérica.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo no lo recuerdo. Era sobre el enclavamiento de Santiago, yo no llevé ese contrato del enclavamiento de Santiago, y yo no sé, estaría por el tema del ERTMS nivel 1. Yo no sé si en esa reunión se llegó a acordar o fue posterior. ¿En el acta pone que se decidió algo? No lo sé.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Pone una conclusión, pero no se especifica quién es al final el que toma la decisión o el que plantea que no se lleve a cabo esa evaluación, por eso le pregunto si usted lo recuerda.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No me acuerdo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Gracias.

En un paso posterior, con la seguridad finalmente instalada ya en la línea, ¿si el ERTMS embarcado en el tren no se hubiera desconectado —es una pregunta de carácter de evaluación o de razonamiento personal por su conocimiento— se hubiera evitado el accidente?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Eso ya me lo han preguntado antes. Yo no lo sé porque al final son análisis de seguridad. Eso es analizar cómo ese aviso hubiera afectado a la conducción del maquinista. No lo sé, lo único que le puedo decir es que en la baliza de anuncio le sale un mensaje al maquinista anunciándole que va a transitar a zona ASFA, pero no lo sé.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 31

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Gracias.

De acuerdo con la normativa vigente en ese momento concreto, ¿era obligatoria la instalación del sistema ERTMS en toda la extensión de la línea?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Si le digo la verdad no lo sé. He oído posteriormente que hasta el 2030 o el 2050 no, pero me he enterado posteriormente. En ese momento no...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Desde el momento en que se pone en servicio esta línea contó con el sistema ERTMS instalado. ¿Puede decirnos si existen otras líneas de alta velocidad que se hayan puesto en servicio sin el sistema ERTMS o sin el sistema ERTMS operativo ya desde el primer día? ¿Existe algún caso que usted conozca? Lo pregunto porque ha mencionado que ha trabajado en otras líneas.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): El sistema de vías desde que se inauguró ha estado siempre operativo. El subsistema de vía cumple con las especificaciones del sistema ERTMS y los requisitos y reglas funcionales de ADIF. Además, no es la primera vez que se ha hecho esta configuración en una línea de alta velocidad, muchas veces. Le puedo decir que la línea Madrid-Valladolid inicialmente no se equipó en Chamartín, se transitó delante de las señales avanzadas. La línea Madrid-Barcelona inicialmente llegó hasta Sant Vicenç, se transitó delante de las señales avanzadas. Posteriormente cuando se llevó hasta Sants se transitó delante de las señales de avanzada de Sants. O sea, no era un escenario nuevo, innovador, era un escenario que ya se había utilizado y que cumplía con los requisitos y las reglas funcionales de ADIF.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias por su paciencia, incluso tras haber reiterado alguna pregunta.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Gracias.

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

Finalmente damos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Celso Delgado Arce.

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

Señorías, buenas tardes. Doña Alejandra, hoy usted ha definido claramente en su introducción cuál es su profesión y cuál ha sido su actividad. Es la segunda persona que con específicos conocimientos de ERTMS comparece en esta Comisión, antes que usted lo hizo doña Beatriz Sierra. Tanto de aquella declaración como de la que usted ha prestado hoy aquí, me ha llamado la atención cómo son muy celosas en decir que sus conocimientos se ciñen estrictamente a unos ámbitos muy concretos de lo que es —vamos a decirlo en genérico— el sistema ferroviario. Ella no quiso pronunciarse sobre seguridad porque dijo que no era experta en eso, usted tampoco. Pero el señor Olmedilla, que ha comparecido hace un momento, que viene en nombre de la UTE y que de profesión es físico, ha dicho: Quiero advertir de que yo no soy experto en ERTMS —él era coordinador de seguridad—. Imagínese usted la dificultad que entraña para personas que no somos técnicos, sino parlamentarios, intentar asimilar conceptos que ustedes que están en las vías, que conocen los sistemas, que tienen un cierto conocimiento de todo esto no se atreven ni siquiera a decir. Esta es una reflexión que quiero hacer aquí, porque a veces se hacen afirmaciones y quienes las hacemos somos personas que no estamos preparadas para hacerlas. Por eso, creo que en estas comparecencias es más interesante escuchar. Por eso se lo agradezco.

Dígame si es cierto, como creo que ha dicho en la introducción, que el sistema ERTMS es técnicamente complejo, en continua evolución y con un marco regulatorio que también es complejo y cambiante.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Yo no he dicho eso, pero es verdad.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es verdad?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: El otro día, el técnico de la Dirección General de Ferrocarriles, el señor González, que participó en el proceso de autorización, nos comentaba exactamente lo mismo. Decía: La

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 32

experiencia en el ERTMS nos demuestra que no es un sistema sencillo de implantar ni tan rápido ni tan inmediato. Esto hace que en estas líneas vaya un poco más retrasado. ¿Le parece correcta esta afirmación?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En el caso de la línea Ourense-Santiago, de la que estamos hablando, ADIF, en una certificación que obra en el informe de la comisión de investigación, habla del equipamiento de ERTMS y ASFA en la línea 082. En concreto dice que en la línea 082 el ERTMS está instalado entre la bifurcación Coto da Torre y la bifurcación de A Grandeira. ¿Es cierto lo que afirma este certificado?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Es decir, que no está desde Ourense hasta la bifurcación Coto da Torre ni está desde la bifurcación de A Grandeira hasta la estación de Santiago. ¿Es cierto?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Por tanto, la pregunta es la siguiente. ¿Su trabajo como supervisora, como técnico de apoyo, de seguimiento de todo esto, se ciñe a ese ámbito de la línea 082?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí. Correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: Dice esta certificación que los puntos de entrada y de salida de esta línea están en unos determinados puntos kilométricos. En concreto en el sentido Santiago-Ourense, que es el que llevaba el desgraciado tren en el que se produjo el accidente, está en el punto kilométrico 84.200 y el punto de salida en otro. También habla de las señales avanzadas, que son las E'7 y otras que están allí. La pregunta que le quiero hacer es esta. Hay un ámbito en el que no hay ERTMS y otro en el que hay ERTMS; luego hay un espacio que es lo que se conocería como una transición entre un sistema y otro.

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Me ha parecido entender que afirma que eso no es nada normal, y ha puesto ejemplos de otras líneas. ¿Este es un sistema normal?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): El escenario, transitar delante de las señales avanzadas es normal, es lo que marcan los requisitos de ADIF. Los requisitos de ADIF te dicen que las transiciones de ERTMS a ASFA siempre que sea posible se tienen que hacer delante de las señales avanzadas.

El señor **DELGADO ARCE**: Puede que usted no lo conozca, pero el propio informe de la comisión de investigación nos va poniendo de relieve todas las señales avanzadas con las que se encontró el desgraciado día del accidente el conductor del tren y los avisos, tanto acústicos como por medio de carteles, que existían en esa transición, porque según el reglamento de circulación y las prescripciones técnicas operativas es obligatorio. Esa normativa existe. ¿Participó usted en la señalización?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): No.

El señor **DELGADO ARCE**: Es un tema ajeno por completo a usted.

El señor González manifestó aquí el otro día —me ha parecido escucharle a usted lo mismo— que en el momento de la construcción de esta línea, de la puesta en servicio, no existía el concepto de cambio significativo de velocidad y que la normativa europea, como la ETI, no fija una secuencia de alineaciones dentro del diseño de la línea. ¿Eso no está establecido en ninguna norma?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Lo del tema de los cambios significativos de velocidad sé que fue posterior al accidente. Lo otro que me está comentando no lo conozco.

El señor **DELGADO ARCE**: Es posterior al accidente el concepto de cambio significativo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 88

26 de septiembre de 2018

Pág. 33

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Sí. Es porque a raíz del accidente se dictan unas medidas y de ellas sale esto.

El señor **DELGADO ARCE**: Imaginemos que el ERTMS estuviera operativo el día del accidente, que no lo estaba, a partir del punto en el que el sistema ERTMS no está en vía, como es el caso a partir de la bifurcación de A Grandeira, por mucho que el tren lleve embarcado ERTMS entra en sistema ASFA; por tanto, entra dentro del control de ese sistema y del control del conductor del tren. ¿Es así?

La señora **PÉREZ JIMÉNEZ** (encargada de dirigir la obra de ERTMS en la línea ADIF): Es así.

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más. Gracias.

Señor presidente, simplemente me gustaría aprovechar esta intervención para decir que en la pasada sesión de esta Comisión —lo digo a efectos de que conste en el *Diario de Sesiones*—, en el interrogatorio que formulé al técnico de Renfe Operadora, al señor Villarino Valdivielso, en un momento determinado él se refirió a un perito, al señor Mariñas, y yo le dije que era un perito de parte. Él me contestó: Un perito. Yo le contesté: Efectivamente. Quiero dejar constancia de que ha sido un error mío decir que ese perito era de parte, porque ese perito no ha comparecido en el juicio como un perito de parte, sino como un perito judicial. Como fue un error, quiero que quede constancia, porque no me gusta decir lo contrario de lo que es.

Muchas gracias.

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

Nos queda dar las gracias a doña Alejandra Pérez Jiménez por la claridad de su intervención y por la información proporcionada. Ya sé que no es fácil estar aquí, pero recuerde que esta es su casa, porque es la de todos.

Quiero recordar a sus señorías que, según acuerdo de Mesa y portavoces, el 3 de octubre está habilitado mañana y tarde. Por la mañana empezaremos la Comisión a las diez y media, como hemos acordado, con tres comparecientes. Por la tarde, a partir de las cuatro, tendremos dos comparecientes. Según vaya transcurriendo la sesión veremos si debemos restringir la tolerancia que ha habido hasta ahora con los tiempos. Por lo que estoy viendo, quizá no sea necesario. En todo caso, el próximo diez de octubre, día en el que para tres comparecencias tenemos el mismo tiempo que ahora para dos, aumentará muchísimo la rigidez en el control de los tiempos. Lo voy diciendo para que se acostumbren.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y diez minutos de la tarde.