



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 90

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. 9

celebrada el miércoles 3 de octubre 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 Del Río Alonso (project officer at European Railway Agency, experto en material rodante, comportamiento dinámico de vehículos ferroviarios, seguridad pasiva, homologación, certificación y desarrollo de normativa), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001361) ..... 2
- Del señor Rallo Guinot (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001362) ..... 16
- Del señor presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF (Montes Ponce de León), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 212/001749) ..... 34
- Del señor Barrón de Angoiti (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001363) ..... 55

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 2

— Del señor Sánchez Bargas (presidente de Thales España), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001364) .....	75
Modificación del orden del día .....	88
Comparecencia del señor Rallo Guinot (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Continuación). (Número de expediente 219/001362) .....	88

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

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

- DEL SEÑOR DEL RÍO ALONSO (PROJECT OFFICER AT EUROPEAN RAILWAY AGENCY, EXPERTO EN MATERIAL RODANTE, COMPORTAMIENTO DINÁMICO DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS, SEGURIDAD PASIVA, HOMOLOGACIÓN, CERTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NORMATIVA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001361).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos y gracias por su presencia. Iniciamos la sesión.

Tenemos con nosotros a don Eduardo del Río Alonso, que es project officer at European Railway Agency, es decir, de la Agencia Ferroviaria Europea, al que agradecemos su presencia. Bienvenido a esta casa, que es la de todos. A todos los portavoces les ha sido distribuida una carta en la que dice que, según el estatuto que le es de aplicación, hay algún tipo de preguntas que no puede responder; si quieren alguna aclaración al respecto, él mismo se la facilitará. Sin más, empezamos la sesión con sus cinco minutos de su intervención.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency, experto en material rodante, comportamiento dinámico de vehículos ferroviarios, seguridad pasiva, homologación, certificación y desarrollo de normativa): Muchas gracias, señor presidente.

Quería hacer uso de mis primeros cinco minutos de intervención —seguramente no los agotaré— para, en primer lugar, dar los buenos días tanto al señor presidente como al resto de sus señorías y mostrar el debido respeto y manifestar mi apoyo y expresar mis condolencias a todos los familiares y allegados de las víctimas del accidente.

En segundo lugar, querría hacer un breve resumen de mi carrera profesional para poner en contexto las respuestas que les pueda dar a las preguntas que me quieran hacer. Mi nombre es Eduardo del Río, soy ingeniero industrial de formación y he desarrollado toda mi carrera en el sector ferroviario. Comencé a trabajar en el año 2001 en la desaparecida empresa Tyspa como técnico de material rodante y, más en particular, como técnico de comportamiento dinámico de vehículos ferroviarios. Esta empresa, Tyspa, pasó luego a formar grupo con Ineco y, al final, fue absorbida por Ineco. Pasé por varios puestos dentro de la empresa durante todos los años que estuve en ella, en concreto por la ingeniería de material rodante y por dinámica ferroviaria. Finalmente, en 2013 me incorporé a la Agencia Europea Ferroviaria —ERA— y a día de hoy sigo prestando mis servicios en la agencia.

Al hilo de lo que ha comentado el presidente, querría recalcar que me presento ante la Comisión como técnico especialista en material rodante y, por tanto, les agradecería que tomaran las respuestas que les pueda dar desde ese punto de vista porque no estoy autorizado a dar posturas oficiales de la agencia; serán opiniones o respuestas a título personal. Como ha dicho el presidente, hay ciertos condicionantes en los estatutos que me son de aplicación que me obligan a hacerlo de esta manera. En cualquier caso, sí me gustaría resaltar que la agencia tiene la firme voluntad de cooperar, de colaborar con esta Comisión, como creo que les ha sido comunicado con anterioridad. Si necesitaran aclaraciones sobre algún aspecto de la legislación europea y la agencia les pudiera ser de utilidad, podrían dirigirse a la agencia o a la Comisión; en el caso de la agencia, a la persona de su director ejecutivo para solicitar la presencia de quien pudiera estar mejor preparado para responder a las preguntas que pudieran hacerle.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 3

Dicho todo esto, me pongo a su disposición para intentar responder a todas las preguntas en la medida en que mis conocimientos y el resto de mis obligaciones me lo permitan.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Del Río.

Sin más, pasamos al turno de intervenciones de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Buenos días a todos los miembros de la Comisión y sea usted, señor Del Río Alonso, bienvenido a la misma. Apelo a sus conocimientos ferroviarios para preguntarle algunas cuestiones, si bien, al igual que mis compañeros, acabo de tener conocimiento de las limitaciones de su comparecencia en razón de su cargo en la Agencia Ferroviaria Europea. Por tanto, si alguna de las preguntas que tenía preparadas de antemano invaden ese terreno, por supuesto, con toda libertad decline su respuesta.

He creído escuchar que desde 2001 está usted vinculado al sector ferroviario.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Correcto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Y en la agencia desde el año 2011?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): 2013.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Usted conoce los pormenores que rodearon el accidente del Alvia a Santiago de Compostela? Le invito, por favor, a que nos haga algún comentario sobre esta terrible tragedia para el ferrocarril europeo y español.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Yo realmente conozco lo que escuché por los medios, porque en el momento en que se produjo el desgraciado accidente yo ya no residía en España, ya no estaba vinculado al sector español y todo lo que escuché y lo que conozco fue lo que, desgraciadamente, oí por la radio. Ese ha sido mi conocimiento, pero también es cierto que desde que trabajo en la agencia, en la medida en que estuve vinculado a la empresa Ineco declaré un conflicto de intereses y pedí que, por favor, me mantuvieran al margen de todo lo que tuviera que ver con el accidente, la posible colaboración de la Agencia Europea Ferroviaria con las autoridades nacionales, simplemente para salvaguardar la imparcialidad. Entonces, básicamente mi conocimiento es lo que he oído por los medios y lo que he podido discutir y comentar con algún antiguo colega en una conversación de café.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Usted conoce el informe que hizo la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios en España, la CIAF?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sé que hay un informe, pero no lo he leído.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Vamos con esas preguntas que me temo que entran en ese terreno de difícil respuesta porque hacen referencia a la Agencia Ferroviaria Europea. En concreto, tengo conocimiento de que la ERA remitió al juzgado que instruye este accidente de Angrois la respuesta a quince preguntas formuladas por el juez instructor. ¿Sabe usted de estas respuestas?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sé que hubo unas respuestas, pero las desconozco, no las he leído. Como ya le digo, intenté mantenerme al margen de todo lo que tuviera que ver con la investigación por salvaguardar la imparcialidad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Bueno, pues apelando a sus conocimientos ferroviarios, don Eduardo, en una de esas respuestas la ERA señala que la empresa ferroviaria y el operador de la infraestructura debieron debatir y convenir las medidas de control de riesgo ante dos factores clave: la curva de la línea ferroviaria y la velocidad de servicio del tren. Estos factores eran conocidos; tanto la señalización, como el libro horario y el cuadro de velocidades máximas reflejaban la limitación de la curva donde se produjo el accidente a 80 kilómetros por hora y, según palabras del jefe de seguridad de la ERA,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 4

el señor Christopher Carr, se exportó al conductor del tren la gestión del riesgo. ¿Tiene usted alguna opinión en relación con esta respuesta?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Si es la respuesta que dio la agencia, tengo que remitirme a ella. La desconocía y la desconozco, pero si es lo que respondió oficialmente la agencia no puedo decir nada más, ni añadir ni quitar. Lo siento mucho.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le escuché comentar que precisamente por su antigua pertenencia a Ineco usted había declinado participar en las investigaciones relacionadas con este accidente. Sabe usted que la ERA puso reparos a la independencia de los miembros de la CIAF, no obstante, ¿sabe de algunas carencias significativas que pueda haber en el informe de la CIAF? Porque es un informe que para mí, que soy profano en temas ferroviarios, es realmente completo y puntual.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Desconozco el informe, con lo cual no puedo valorar si había alguna carencia o no. Sí es cierto que normalmente los informes que se realizan después de un accidente suelen ser con carácter general muy minuciosos y muy amplios, pero en este caso concreto, y sintiéndolo mucho, no le puedo dar más aclaraciones.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿La línea Madrid-Ourense-Ferrol era de alta velocidad?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No lo sé. Como le he indicado antes, retrotrayéndome a mi etapa anterior a entrar en la Agencia Europea Ferroviaria, yo era experto en material rodante, en los trenes propiamente dichos, por tanto, desconozco si la línea estaba calificada o no como alta velocidad. Conozco un poco sus características técnicas, pero no sabría decirle si es de alta velocidad o no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Hablemos entonces del tren siniestrado, el S-730. ¿Era conforme a la normativa europea?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Era conforme a la normativa española, que era lo que se aplicaba en aquel momento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Como muchas de mis preguntas van ligadas a la labor de la ERA, declino formularlas y por mi parte le pediría al compareciente para finalizar, señor presidente, que nos dijera qué valoración le merece la seguridad ferroviaria española a fecha 2018.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Yo creo que es buena. Los informes que se han realizado han mostrado una tendencia constante a la disminución del número de accidentes e incidentes, con la desgraciada excepción del accidente de Santiago. Por tanto, la seguridad de la red, como sé que ponen de manifiesto los distintos informes que realiza la agencia, aunque yo no colabore en ellos, sigue una tendencia positiva desde hace muchos años.

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

Señor presidente, por mi parte, nada más. Si el compareciente quiere añadir o ampliar algo, lo escucharé con mucho gusto.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Simplemente quiero agradecerle su deferencia por declinar formular preguntas que me resultaría difícil contestar.

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

No estando presente el grupo del Partido Nacionalista Vasco, daríamos la palabra al señor Gabriel Rufián como portavoz del Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya.

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

Muchas gracias, señor Del Río. A tenor de su escrito, de la carta que ha presentado, a lo que no pueda o no deba, no me conteste, pero sí intentaré hacerle alguna pregunta apelando a su experiencia en —lo ha dicho usted— material rodante. ¿Es normal que el tren accidentado sobrepasara en 32 toneladas el peso establecido?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 5

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Que yo recuerde, no hay ninguna normativa —o al menos no la había en aquel momento— que imponga un peso máximo para un tren. Lo que sí se suele imponer es una carga máxima por eje, el peso que reside sobre cada uno de los ejes del vehículo, sobre todo con el objetivo de minimizar el desgaste de la vía, pero no hay una normativa que limite el total de masa.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero, ¿le parece normal?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Puede serlo desde el punto de vista de que no hay un límite. Por norma general, el constructor diseña su tren de acuerdo a lo que le ha pedido su cliente, con las prestaciones que quiere dar, y como resultado de eso sale un peso global que *per se* no es relevante. Es relevante porque, como es obvio, cuanto más pese más consume y más gasto de energía y desgaste de los elementos hay, y siempre interesa controlarlo, pero *per se* no hay un límite máximo al peso que puede tener un tren.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por qué cree que al tren accidentado se le llamaba Frankenstein? ¿Es normal que estuviera hecho de retales?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): ¿Qué entendería usted por hecho de retales?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Literalmente, el ministro Blanco lo llamó tren híbrido pionero en Europa y en el mundo. La particularidad de este tren es que tiene dos furgones generadores CET en la cabecera y la trasera, furgones que son los primeros, como se demuestra en las imágenes, en descarrilar en el accidente y, de hecho, son los que provocan más muertes.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): A día de hoy, y en aquel momento también, en realidad todos los trenes están —si se me permite la expresión— hechos de retales. Con esto quiero decir que tienen elementos que vienen de toda Europa y de todo el mundo; las ruedas pueden estar fabricadas en la República Checa, los bojes pueden estar fabricados en Alemania, el pantógrafo puede venir de Suiza y, al final, sobre todo eso se realiza una integración. Lo que se trata de comprobar durante todo el proceso de la validación de un tren es, primero, que en origen esos componentes cumplen la normativa que tengan que cumplir y, segundo, que cuando se integran todos en un material, con el tren ya completo, ya formado, cumplen la normativa que tienen que cumplir. En este sentido, por lo que yo recuerdo, el tren S-130 híbrido siguió exactamente este mismo proceso. Una vez estuvo todo el tren ensamblado, el tren completo, con esos furgones generadores que comenta y todo el resto de elementos que venían de un montón de sitios, se hicieron las pruebas y cumplía la normativa que le era de aplicación.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero al final, y yo no tengo mucha idea, le llamaban tren híbrido, no a un tren hecho de piezas de diferentes países, como usted ha comentado, que entiendo que puede llegar a ser normal, sino a un tren hecho de piezas de diferentes trenes, que de hecho tienen diferentes pesos y que está demostrado que repercutieron de manera trágica en el descarrilamiento.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Es totalmente normal que dentro de un tren haya coches con distintos pesos y distintos centros de gravedad. De hecho, no conozco casi ningún tren en el que tengan el mismo centro de gravedad todos los coches. Depende de la tipología de tren, por supuesto, pero hay trenes que llevan toda la parte de la cadena de tracción, los motores, etcétera, agrupados en dos coches —como era el caso del tren accidentado—, los hay que lo llevan distribuido, el coche cafetería tiene un peso y unas...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perdone que le interrumpa, señor Del Río, pero si era todo tan normal, ¿por qué los maquinistas solamente a ese tren le llamaban Frankenstein?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No le puedo responder, le digo que al tren le llamaban híbrido simplemente porque podía circular en modo gasoil o en modo eléctrico...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 6

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le llamó híbrido el ministro Blanco, en una rueda de prensa, supongo que en un alarde de generosidad.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Es una terminología habitual en el sector. Muchísimos años antes —hablo de 2005 o 2006— ya había una locomotora que se conocía como híbrida.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Pero qué tenía de híbrido el tren?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Híbrido se refiere a que puede circular —como los coches híbridos que proliferan hoy en día— en modo eléctrico y en modo gasolina. Este tren podía circular con un motor diesel, sin necesidad de depender de la catenaria externa, o podía circular como un tren normal que toma la alimentación de la línea. A eso se refiere el término híbrido.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Podríamos determinar, señor Del Río, según su opinión, que el tren no tuvo absolutamente nada que ver con el accidente?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): El tren pasó el proceso de verificación y validación que marcaba la normativa e, insisto, el tren completo, no por piezas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De acuerdo.

El señor González, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias —y fue casi el único junto con la señora Pérez, experta en ERTMS, aunque esta no cuenta mucho porque nos vino a decir que el ERTMS era casi un equipo de fútbol americano; no tenía ni idea de lo que era—, de manera sorprendente, nos vino a decir que desconectar esta sistema de seguridad tampoco importaba mucho, que no había incidido en lo que había pasado. Y la verdad es que, repito, yo no tengo mucha idea pero todos los expertos, incluso la prensa, dicen que sí. ¿Usted qué opina?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Le aclaro que no soy experto en señalización pero le voy a intentar responder...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Nos está costando mucho encontrar un experto; de hecho, expertos en ERTMS vienen aquí a decir que no. Es sorprendente.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Tengo que decirle que tengo serias carencias técnicas en lo relativo no solo a ERTMS sino al subsistema de señalización. Como usted sabe, un tren tiene dos subsistemas: la parte de material rodante —los hierros— y la parte de señalización. Pese a eso, desconozco exactamente lo que el señor González quería decir pero asumo que se refería, por lo que tengo entendido, a que al no estar el ERTMS en vía instalado en aquel punto, por el hecho de haber desconectado el sistema embarcado la única diferencia que creo que se produce es que el maquinista recibe un aviso de transición al sistema ASFA que tiene que reconocer. Pero, como no estaba en vía, faltaba la mitad del equipo; entonces, cuando pasara por esa curva, aunque estuviera el equipo embarcado conectado, no haría nada porque le faltaba la parte de vía. Supongo que se refería a eso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Y si hubiera estado todo el sistema activo?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Pues habría habido —por lo que yo sé— una supervisión continua de la velocidad, tanto en vía como en tren.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Con esto ya acabo. ¿Por qué cree, después de cinco años, que murieron 81 personas en aquella curva de A Grandeira?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Es difícil decir. Al final, como en casi cualquier accidente, se dan un cúmulo de circunstancias que, por desgracia, confluyen en un momento dado y ocurre el accidente. En todos los accidentes pasa lo mismo: se dan una serie de circunstancias que parece muy difícil que se den simultáneamente, pero al final se producen y ocurren las desgracias que ocurren.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 7

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es decir, no como dicen los informes oficiales y no como dicen según qué partidos, principalmente PP y PSOE, no solamente es por culpa del maquinista.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): El maquinista fue el último eslabón de la cadena, eso está claro. Que podría haber habido muchos más eslabones en la cadena antes, suele ser; no sé si será el caso, pero es muy habitual que sea así.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor Del Río.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Rufián  
Ahora, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

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

Bienvenido, señor Del Río. Le digo lo mismo que mis compañeros: si hay alguna pregunta que usted cree conveniente no responder, está usted en su derecho de no hacerlo.

Yo voy a orientar mi intervención solamente a su experiencia en material rodante, como ha comentado antes el señor Rufián. Está claro que el S-730 es una transformación; es la transformación de un tren S-130, como bien ha dicho usted, al que se han incorporado dos remolques extremos; se han quitado dos coches de viajeros y se han sustituido por dos coches técnicos con motor diésel. Eso es un S-730, que es lo que habitualmente está funcionando en ciertos trayectos a día de hoy en España. Yo pienso —es mi forma de pensar y la de mi grupo, y usted lo puede decir o no—, en cuanto al cumplimiento de los compromisos políticos de puesta en servicio de las nuevas líneas de la alta velocidad Madrid-Galicia, que todos los tramos se fueron al traste por el tema de la crisis. Está claro que había tramos de esa vía que no estaban electrificados y entonces no podían utilizar el tren S-130 porque un tramo tenía que ir mediante diésel. Por su experiencia, usted sabe que desde el principio de este siglo, desde el año 2000, hay trenes electrodiésel que pueden circular con tracción eléctrica cuando hay catenaria y con tracción diésel fuera de ella, y está claro que de haber conocido, planificado o presupuestado que muchas de las líneas de la alta velocidad entre Madrid y Galicia no iban a llegar a término en las fechas previstas, porque eran más fechas políticas que técnicas, se podía haber previsto la compra de ese tipo de trenes ya directamente hechos para esa utilización y no tener que, para poder implementar un servicio, hacer un tren —como dice el señor Rufián, el tren *Frankenstein*— deprisa y corriendo; un tren que se tuvo que hacer deprisa y corriendo ya que era imposible comprar trenes de las características que le he dicho anteriormente para poder hacer ese trayecto. Se lo digo porque, independientemente de la experiencia de Galicia, también se hicieron para dar servicio a Murcia o a Extremadura, que no se dio hasta doce años después.

El comportamiento de los generadores diésel —extremos del tren en el accidente—, como se ha comentado anteriormente, ha generado una controversia porque parece que son los primeros en descarrilar; yo creo que a la velocidad que iban ser el primero o el segundo daba igual. También se ha generado una controversia en cuanto a por qué el generador trasero se incendió tras el choque, cosa habitual en los trenes diésel, cosa que en un principio yo creo que no se planteó. Con esa base y según su experiencia en los trenes —me voy a saltar el otro tipo de preguntas y voy a ir directamente a lo que queremos que nos diga usted—, ¿cree que el proceso de homologación del S-730 fue correcto?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Cree que la modificación del tren pudo tener alguna implicación en el accidente?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Creo que no.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Cree usted que un S-130, que existían anteriormente, sin los generadores diésel, hubiese pasado sin descarrilar por esa curva a esa velocidad?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Eso es difícil de decir, pero dada la tremenda sobrevelocidad que llevaba es muy probable que también. No lo puedo garantizar a ciencia cierta porque es una ciencia muy compleja, pero con semejante exceso de velocidad es muy probable.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 8

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Usted ha dicho que no hay normativa española que limite en los máximos el peso por eje de los coches generadores y rotulación. ¿Usted cree que, a partir del accidente y viendo las consecuencias que ha podido tener ese aumento de peso o ese sobrepeso en ciertos trayectos, ha servido, por desgracia, ese accidente para poder modificar esa normativa y establecer unos pesos máximos por eje de los coches generadores y la rotulación?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Igual antes no he sido suficientemente preciso en mi respuesta. A lo que no hay un límite es al peso total del tren. Límites a las cargas por eje sí existían y existen. Que yo sepa no han cambiado, pero existían y existen.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Pero dicen unos medios —yo no quiero entrar ahí— que ha habido incoherencias sobre la variación de peso en los ejes en la rotulación. Creo que ahí usted no va a entrar.

¿A qué velocidad máxima podría pasar esta composición del S-730 por el punto del accidente sin descarrilar?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Es una pregunta muy compleja, porque la mecánica del descarrilamiento es una ciencia en la que todavía no se conocen al cien por cien todos los mecanismos y las cosas que ocurren en el contacto entre rueda y carril. Lo que sí le puedo decir es que, cuando se están haciendo las pruebas de validación de un material, esas pruebas se realizan ya con un porcentaje de sobrevelocidad, es decir, ya se tiene en cuenta en la propia validación que puede haber un cierto exceso de velocidad y se pretende buscar que a ese exceso de velocidad el comportamiento dinámico del tren esté dentro de los límites de seguridad que marcan las normas. Hay muchísimos más márgenes de seguridad que se meten a partir del tratamiento estadístico que se hace de los datos, de los ensayos y demás, pero lo que se puede decir a ciencia cierta es que a esa velocidad a la que se hicieron los ensayos —o en este caso, como es una curva, hablaríamos del concepto de aceleración no compensada, que es la fuerza centrífuga máxima que puede aguantar el tren— se hace por encima de la máxima nominal, y el tren se autoriza teniendo en cuenta las condiciones en las que se han hecho esos ensayos. Es decir, no se le puede autorizar a una velocidad superior o una aceleración no compensada superior a la que se ha ensayado. A esa equis por ciento —creo que es un 10 % o un 15 %, no recuerdo ahora de memoria— extra, sin ninguna duda, se puede decir que no habría descarrilado. Seguramente hay más margen, pero cuál sería la velocidad exacta no se lo puedo decir.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Y un S-130?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Es el mismo problema.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Contaban los depósitos de gasoil del generador con las máximas medidas contra incendios?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Si mal no recuerdo, en aquellos tiempos había una normativa española de protección contra fuegos y la cumplían, y cubre el caso de que lleves depósitos diésel. Hay una serie de medidas técnicas, como poner válvulas de escape para evitar que el combustible se atomice y, en ese caso, se incendia muy fácilmente. Las normas que eran de aplicación las cumplían.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Agradeciéndole sus respuestas, una última pregunta parecida a la del señor Martínez Oblanca pero más directa: ¿Cree usted que el tren S-730 es un tren de alta velocidad?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Yo creo que es un debate casi terminológico. Con esto quiero decir que, como usted bien ha dicho, deriva de un tren S-130, que es un tren de alta velocidad, pero sus condiciones de operación para las cuales está autorizado son distintas, son inferiores, porque el proceso se realizó para esas condiciones. Al ser un material de ancho variable, cuando circula en el ancho nacional, en nuestro ancho de 1668, las velocidades máximas a las que puede circular se reducen automáticamente por una serie de cuestiones relacionadas con la dinámica ferroviaria y ahí está el hecho de que nuestro ancho para ciertos aspectos es un poco más desfavorable que el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 9

internacional. Pero el tren está construido con criterios de alta velocidad porque proviene de la modificación de un tren de alta velocidad.

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

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

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

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, presidente. Gracias, señor del Río, por comparecer, aunque no pueda hacerlo en calidad de representante de la ERA; le preguntaré a título personal, que es como está autorizado a comparecer hoy aquí.

En primer lugar, quería preguntarle por la cuestión de si es o no alta velocidad, porque hay discrepancias entre la ERA y la CIAF sobre si el tren en la vía del accidente era o no alta velocidad. La CIAF realiza el informe diciendo que no era alta velocidad; sin embargo, en un comunicado la ERA dice que está sorprendido por esa insistencia de la CIAF en asegurar que el Alvia siniestrado no era un tren de alta velocidad. Para nosotros, como gallegos y gallegas, también es importante conocer —y que esta Comisión esclarezca— si lo que se nos vendió como alta velocidad era o no cierto. Yo quiero preguntarle si usted, a título personal (**muestra unos escritos**), mirando vallas publicitarias de ADIF, en las que se anuncia la línea de alta velocidad; la revista *Líneas*, de ADIF, de 10 de diciembre: Galicia estrena alta velocidad; el Ministerio de Fomento: Fomento pone en servicio la línea de alta velocidad Coruña-Santiago de Compostela-Ourense; el *Boletín Oficial del Estado*: Se determina la clasificación del nuevo tramo Ourense-Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia; de la Unión Europea: La línea de alta velocidad Madrid-Galicia está cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, por los fondos Feder; con toda esta información, ¿usted cree que es una cuestión puramente terminológica, como acaba de decir, o aquí había una línea de alta velocidad?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Usted ha mostrado un montón de evidencia gráfica; poco más puedo añadir.

Con lo de que es un debate terminológico, lo que quería decir es lo siguiente. No hay —o yo desconozco que haya— un límite exacto a partir del cual las cosas son de alta velocidad y dejan de serlo cuando pasan de esa velocidad. Es decir, hay normas, hay países donde se considera que a partir de 220 es alta velocidad; los hay que dicen que todo lo que sea inferior a 250 no es alta velocidad. No hay un consenso, al final, desde mi punto de vista, lo que es importante es saber a qué normativa técnica responde un determinado material —me enfoco en el material porque es de lo que más sé—, y si esas normas son las que se corresponden con alta velocidad o no, o si sus condiciones de explotación se corresponden con lo que es alta velocidad o no. Porque un tren diseñado para ir muy rápido puede operarse a una velocidad inferior y, técnicamente, ese tren puede ser apto para alta velocidad pero puede ser explotado en condiciones de convencional, si me permite la expresión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, pero las condiciones no cambiaron antes y después del accidente. Puedo estar de acuerdo en que podemos discutir sobre la terminología y aparte discutir sobre el cumplimiento de la normativa. Pero, cuál es la explicación de que hasta el día anterior al accidente todo el mundo le llamase alta velocidad, y el día después del accidente haya una insistencia en señalar que esto no es alta velocidad. No puede cambiar de un día para otro. Entonces, ¿era alta velocidad o no era alta velocidad?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No lo sé, porque a esa pregunta que me hace de por qué había tanta insistencia en clasificarlo de una manera u otra... no lo sé. Para mí, como le he indicado, el tren estaba construido con criterios de alta velocidad y por lo que sé —porque tampoco estoy muy versado en cómo se operaba ese tren— se operaba en condiciones inferiores a lo que normalmente se considera alta velocidad, por lo menos en parte del recorrido. Pero no sabría decirle por qué, si como usted ha mostrado, hay un montón de sitios donde cuando se indica alta velocidad alguien quiera decir que no lo es. No tengo la respuesta, lo siento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo voy a dejar una frase que dijo Feijóo que creo que nos da una pista de las razones por las que se insistió tanto en los días después tanto por el Gobierno del Partido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 10

Popular como por parte de la CIAF en señalar que no era alta velocidad. Cito literal, palabras del señor Feijóo: «Es evidente que hay concursos internacionales de construcción de líneas de alta velocidad en los que España participa, y eso es un dato». Literalmente es lo que ha dicho Feijóo.

Yo le pregunto, porque usted conocerá el sector ferroviario, si para optar a concursos de alta velocidad uno de los factores que puede entrar en juego es el hecho de no haber tenido ningún accidente ferroviario. ¿Dentro de los concursos se valora esto?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Yo diría, por lo que yo conozco, que no de manera sistemática, pero sí conozco algún caso en donde eso se ha puesto como un criterio de evaluación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale. Porque casualmente cuando todos salieron en tromba a decir que esto no era alta velocidad el día después, precisamente, las empresas constructoras del Estado español se estaban jugando un contrato multimillonario para la construcción de un tren de alta velocidad en Brasil. Cuando se enterraban ochenta muertos y muchos todavía luchaban por su vida no hubo reparo en ocultarles la verdad con tal de salvar esos contratos de las empresas constructoras. Eso creo que es la raíz de por qué el día después todo el mundo rechaza que eso haya sido alta velocidad.

Continúo con lo que usted indicaba, más allá del nombre el cumplimiento o no de la normativa. Voy a centrarme, en primer lugar, en el material rodante. La homologación del tren S-730 —que es una modificación, como ya se dijo, del S-130— y se inscribe dentro de las disposiciones establecidas en la Orden FOM/233/2006. El artículo 9.9 de dicha orden señala que en los casos de vehículos modificados requiere que se aporte un certificado de organismo de certificación pero, en este caso, ese certificado no existe. ¿Cree usted que es obligatorio?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No, no es obligatorio. Si mal no recuerdo había un procedimiento por lo cual lo pueden hacer los propios servicios de la empresa operadora, es lo que decía la ley en alguno capítulo, pero creo que no es obligatorio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Nos puede aclarar las diferencias entre una certificación de tren nuevo y de un tren modificado?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Un tren nuevo se evalúa entero, completo, desde cero, por decirlo de alguna manera. Se verifica que cada uno de los requisitos que indica la normativa se cumplen, teniendo en cuenta todo el nuevo diseño del tren. Cuando se modifica un material lo que se hace normalmente es centrar el trabajo de evaluación —es decir, lo que no se ha modificado ya se dio por bueno en su día por lo que no hace falta volver a evaluarlo— en lo que se modifica y su interfaz con las partes no modificadas, porque, evidentemente, puede tener un efecto, es lo que comentaba antes de la evaluación del tren completo. La principal diferencia es esa, cuando se modifica un material se centran los esfuerzos de ensayo, de prueba, de cálculo, de simulación en lo que se ha cambiado y en cómo está conectado con el resto del tren que no se ha cambiado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El S-730 es una modificación, como he dicho, del S-130 y este tren, el 130 fue certificado por organismo notificado, en concreto por Cetren. ¿Puede realizarse una modificación de cambios significativos sin que sea certificado también por el organismo notificado?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí, la ley lo permitía.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por último, está certificado con limitaciones circular con ETCS nivel 1 por la línea Ourense-Santiago. ¿No cree usted que si se desconecta el ERTMS ETCS de los trenes S-730 la autorización de puesta en servicio no tiene validez y hay que solicitar una nueva sometida a la certificación del organismo certificador?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No sé exactamente cómo es el documento de autorización del tren, lo que sí le puedo decir es que es práctica habitual, que todos los trenes incluso de alta velocidad que circulan por nuestra red llevan el sistema ASFA como sistema de respaldo, y cuando se evalúan, homologan o verifican se comprueba también el funcionamiento del ASFA como un sistema de respaldo. Entonces, es normal que cuando el tren está autorizado se permita también

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 11

automáticamente su autorización con ASFA en unas condiciones de circulación distintas, evidentemente. En este caso no sé cómo estaba la autorización.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Decía que la autorización estaba vinculada a unas condiciones de seguridad concretas, y si esas condiciones de seguridad se modificaban se debería haber avalado de nuevo.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Lo que he intentado explicarle que igual nuevamente no he sido suficientemente preciso, es que cuando se hace la validación normalmente —porque desconozco exactamente cómo era la autorización de este tren— se cubren ya los dos escenarios, es decir, ya se ha pensado que ese tren normalmente va circular con su sistema de señalización principal, el ERTMS, pero que también puede llegar a circular con el sistema ASFA de respaldo en las condiciones en que lo permite ese material. Es lo normal, desconozco cómo es esta autorización.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estaba autorizado con limitación a circular con el ETCS nivel 1.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Eso no lo sé exactamente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Conforme a documentos de Renfe y Talgo el peso del tren S-730 no puede sobrepasar las 40 toneladas en relación con el peso del tren S-130, que es de 311 toneladas, es decir, el peso total del S-730 no debía sobrepasar las 351 toneladas. Sin embargo, todos los trenes S-730 tienen rotulado en el exterior una tara de 391 toneladas, que cargado supone que llega hasta las 415 toneladas. ¿Es admisible esa diferencia de peso?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Entiendo que se está usted refiriendo, cuando dice que no debe sobrepasar esa cantidad, a documentos contractuales.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, lo que está rotulado en el tren, viene rotulado en la tara, que es diferente a lo que está permitido.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Claro, entiendo, por lo que he podido deducir, que el otro valor de peso en tara, que usted ha comentado, es el que figuraba en los documentos contractuales.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Como ya le he dicho, hay dos aspectos, por un lado, está la normativa y la normativa no establece absolutamente ningún límite para cuál es el peso y, por otro lado, el operador suele pedir que sus trenes sean lo más ligeros posible para ahorrarse dinero en la operación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: O sea, que no tiene que tener una coherencia lo que se plantea de inicio con lo que se hace después. Es lo que está diciendo.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Cuando se hace un documento técnico de un tren, que es el documento que se hace al inicio de todo y donde un operador explica al fabricante qué es lo que quiere, se parte de unas premisas, de unos deseos; luego, el desarrollo técnico y la ingeniería del proyecto te lleva donde te lleva, y a veces hay discrepancias entre el documento técnico inicial y el diseño final que durante todo el transcurso del proyecto son evidentemente acordadas entre constructor y clientes. Es la mecánica habitual.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me está diciendo que los informes en los que se basa son deseos y la realidad al final está al margen de las normas?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No, no, no; lo que se valida es la realidad, no los deseos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, y la realidad está por encima de lo que estaba certificado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señora Fernández.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Pero si cumple la normativa no hay ningún problema y cumplía la normativa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La normativa estaba segundo en lo que estaba certificado.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Por lo que yo sé, el tren cumplía la normativa en lo relativo al peso por eje, que es lo que cuenta al final.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Puedo hacer una pregunta más?

El señor **PRESIDENTE**: La última, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Voy a finalizar. También se ha hablado por parte de la ERA tanto de la falta de independencia de la CIAF como de la falta de participación de las víctimas. Las dos cuestiones son un incumplimiento claro de las directivas europeas; en concreto, la de independencia, de la Directiva 2004/49/CE, donde se especifica claramente que no puede participar en la investigación independiente cualquier tipo de organización que tenga relación con el administrador de la infraestructura, la empresa ferroviaria, el organismo notificado, etcétera, y, sin embargo, la investigación de la CIAF estuvo realizada por el director de seguridad de la circulación de ADIF, el director de seguridad de la circulación de Renfe y técnicos de Ineco. ¿Usted cree que esto cumple la normativa en cuanto a independencia que exige Europa?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No le puedo valorar esa respuesta. Le remito a los informes oficiales que se hayan hecho. Desconozco el tema, desconozco la directiva de seguridad y no he estado involucrado para nada en el proceso ni de investigación de la CIAF ni en los trabajos que haya podido realizar la agencia sobre ese informe. Pero, bueno, usted ha leído lo que decía la agencia y, por tanto, me remito a eso. Poco más le puedo decir.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

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

A continuación, tiene la palabra por el Grupo Socialista la señora Cancela.  
Adelante.

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

Muy buenos días, señor Del Río. Muchísimas gracias por comparecer y por sus aportaciones dentro de los límites que, evidentemente, usted pueda manifestarnos. En todo caso, le agradezco sus conocimientos y su experiencia que deduzco, porque yo no soy en absoluto experta en todo lo que tiene que ver con el sector ferroviario, que para tener los conocimientos que usted tiene son años de trabajo, de aprendizaje y de muchísima formación para estar al día en todas las cuestiones que son tan técnicas. Por lo tanto, todo mi respeto para lo que usted manifieste aquí.

Sí me gustaría hacer antes una matización que me gustaría que constara en el «Diario de Sesiones», y es que el Partido Socialista jamás, ni antes ni ahora —me temo que tampoco, después— vamos a achacar la responsabilidad de este accidente al maquinista. Nunca lo hemos hecho y, por tanto, pido, por favor, que conste en acta este extremo que estoy comentando en este momento.

Me gustaría hacerle dos preguntas porque algunas cuestiones ya se las han planteado, si usted puede contestarme a ellas, por supuesto. El Centro de Investigación en Tecnologías Ferroviarias realizó para el juzgado de Santiago de Compostela, que es el que está investigando el accidente que nos ocupa, una simulación del mismo que mostró que la velocidad de vuelco del S-730 sería de 156 kilómetros por hora en una simulación cuasi estática o bien de 168 kilómetros por hora si fuera una simulación estática. Es decir, velocidades muy por encima de los 80 kilómetros por hora que figuran como velocidad máxima en la curva famosa de A Grandeira. Para usted, que es experto en comportamiento dinámico de vehículos, ¿el margen que le estoy comentando es un margen suficiente, es habitual, es ajustado, es excepcional para evitar descarrilamientos en el caso de exceso de velocidad?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 13

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Yo diría que es lo que normalmente permite el estado del arte y el desarrollo técnico actual. Como ya la he indicado antes, en toda la ingeniería de material rodante hay muchos márgenes de seguridad repartidos en muchos sitios distintos, con márgenes de seguridad también repartidos en el propio proceso de validación. Entonces es normal que en la realidad, en la práctica, un tren aguante mucho más de aquello para lo que nominalmente está diseñado. Es decir, es difícil cuantificar y saber cuánto, pues hay que recurrir a simulaciones, por ejemplo, que tampoco dejan de ser una aproximación con muchísima incertidumbre, pero son una aproximación para saber más o menos por dónde se puede ir. Pero suele haber bastante margen de seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Como miembro de la ERA —evidentemente dentro de lo que usted pueda manifestarnos aquí— y experto en material rodante y de certificación, en el informe de la ERA mostraba en su momento su preocupación por el hecho de que la autorización del tren siniestrado, el híbrido de la serie 730, pudiera no haber estado de acuerdo con la normativa europea. Es uno de los extremos que manifestó en su momento. ¿Puede usted aportarnos alguna explicación de cuáles fueron las razones que pudieron llevar a la ERA a exponer esa preocupación o no puede hacerlo?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No sabía por qué exactamente había esa preocupación por parte de mis compañeros que hicieron aquel informe. Lo que siempre hay que tener en cuenta es que al final la certificación, el proceso de verificación de conformidad y de certificación que establece la normativa europea tiene como objetivo la interoperabilidad y la apertura del mercado. Con esto quiero decir que el hecho de que un tren sea interoperable no hace de él que sea más seguro porque las normas nacionales que se venían aplicando en cada país garantizan la seguridad; de hecho no hay mucha diferencia entre los requisitos que podía haber en la norma nacional y los requisitos que puede haber en las normas europeas, simplemente se estandarizan ciertos parámetros y se estandarizan ciertas metodologías de evaluación para que todo sea homogéneo y comparable en la Unión y evitar que se creen barreras en el mercado. Entonces la certificación europea es realmente una certificación de interoperabilidad, es decir, que este material no va a suponer una barrera al mercado y es interoperable en el sentido de que podrá circular por toda la Unión Europea —bueno, con ciertos matices—; esa es un poco la idea.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy bien, pues muchísimas gracias.

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

Para terminar tendría la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, en este caso el señor Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenos días, señor Del Río.

Señorías, señor presidente.

Me circunscribiré a su etapa hasta 2013 en que se incorpora a la ERA. Por lo tanto, usted conoce perfectamente —o conocía perfectamente— la normativa vigente hasta esa fecha en materia de material rodante en España y la homologación. Eso lo doy por hecho, ¿verdad?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí

El señor **DELGADO ARCE**: Hablaba usted hace un rato, en relación con las cuestiones de la alta velocidad, de que era una cuestión básicamente terminológica. ¿Usted sabe que el proceso de autorización de este material rodante nuevo del 730, este híbrido, se inició en el año 2010?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí puede ser.

El señor **DELGADO ARCE**: Es que se ha dicho aquí poco más o menos que se había homologado un tren y se había dado la autorización para un tren de una manera sobrevenida, casi de un día para otro, y todas las informaciones de que disponemos por los informes y los documentos periciales evidencian que el proceso se inició en el año 2010 y concluyó finalmente con la autorización que se expidió en julio del 2012.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 14

La autorización para la circulación de este tren establecía unas velocidades máximas de explotación que variaban en función del sistema que llevase embarcado. En ERTMS, en las líneas de ancho estándar a una velocidad máxima de 240 kilómetros por hora; y en líneas de ancho ibérico a una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora. Además añadía esa misma autorización que independientemente del ancho de la vía, si se circulaba con el sistema ASFA en servicio la velocidad máxima era de 200 kilómetros por hora y, si la línea no estaba electrificada, es decir si iba en diésel, la velocidad máxima era de 180 kilómetros por hora. ¿Es conforme esto que estoy diciendo?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Desconocía la autorización, pero me parece razonable lo que usted me cuenta; es como suelen ser las autorizaciones normalmente.

El señor **DELGADO ARCE**: Y máxime en un tren de estas características que, como usted bien explicó para que no hubiese lugar a dudas, la terminología de híbrido significa que circula con régimen diésel o con régimen eléctrico en ancho ibérico o en ancho internacional. Es esto así, ¿no?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Es cierto que la normativa vigente entonces en España para validación de los vehículos era la Orden Ministerial de Fomento 233/2006, que es la que establece los requisitos de la normativa técnica de aplicación. Según las informaciones de las que disponemos, y que han sido exhaustivamente estudiadas por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, el proceso de autorización estuvo precedido por un conjunto de operaciones que pasaron por la homologación del material rodante siguiendo una Resolución circular 10/2008 sobre el procedimiento de validación en los casos de solicitud de autorización de puesta en servicio de material rodante modificado. ¿Le consta la existencia de esta normativa?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí, la Resolución circular.

El señor **DELGADO ARCE**: Que es la que hubo que aplicar aquí como consecuencia de que esta era una variación del tren 130. ¿Es así?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con el peso de la planta de generación diésel el vehículo técnico, el CET, disponía en este caso de un *bogie* remolcado en su parte extrema y un rodal compartido con el coche adyacente, ambos de ancho variable lógicamente. ¿Esto es coherente con el tipo de tren que se maneja?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: La autorización que firmó el director general de Ferrocarriles primero y la autorización de circulación que firmó el director general de Seguridad de ADIF fue condicionada a la elaboración de una serie de documentos. Le pregunto, ¿es preceptiva la elaboración de un plan de mantenimiento que se hizo en este caso?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Creo recordar que sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Tanto del mantenimiento correctivo como todo lo que tiene que ver con esto.

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios realizó tras el accidente una comprobación de las pruebas de frenado de este tren. ¿Es cierto que en los trenes cuando están circulando antes de salir y cuando hacen paradas intermedias de un cierto nivel existe una comprobación del funcionamiento de los frenos?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Normalmente, llevan un dispositivo de prueba automática de frenos, un sistema que desde la propia academia de conducción se encarga de comprobar que los frenos aprietan, aflojan, y aparte hay unos indicadores visuales en el exterior del tren y el maquinista tiene que darse una vuelta verificando si están en el color verde o rojo adecuado para saber si está aplicado o no el freno.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 15

El señor **DELGADO ARCE**: En la investigación consta que se hicieron esas pruebas antes de salir de Madrid y antes de salir de Ourense. Después, esta Comisión de investigación también comprobó la frenada después del accidente a través de los sistemas. ¿Existen sistemas para comprobar la frenada y las velocidades a las que se iba?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí, hay un registrador jurídico que va registrando una serie de variables; es como la caja negra de un avión, y va registrando el estado de aplicación del manípulo retroacción-freno, estado de los frenos, presiones en las tuberías de freno... Muchísimos datos.

El señor **DELGADO ARCE**: El informe de la comisión de investigación en relación con las curvas de frenada establece que el comportamiento de esta rama de tren durante la frenada de emergencia previa al accidente es acorde al descrito en las curvas de frenado de la ETI y de homologación del material 730 y considera que las prestaciones fueron correctas.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): En el proceso de evaluación se comprobaron las prestaciones de frenado y se vio que eran conforme a normativa y...

El señor **DELGADO ARCE**: En el punto previo a la curva, donde están las señales indicativas había ya una limitación de 180 kilómetros por hora. Sin embargo, el tren cuando se empezó a accionar el freno de emergencia —según el informe de la comisión de investigación, al que me remito para que ninguna de las palabras que diga se pueda decir que ha sido manipulada— circulaba a 195 kilómetros por hora en el punto kilométrico 84,09. Sigue diciendo que el sistema tardó 3 segundos en iniciar la frenada efectiva, por lo que es a las 20:41:02, circulando a 195 kilómetros por hora cuando se inicia la desaceleración. Y añade: el tren descarrila a las 20:41 circulando a 179 kilómetros por hora en el punto kilométrico 84,413. Usted antes respondiendo a preguntas de uno de los intervinientes habló de una sobrevelocidad, de una velocidad excesiva. La pregunta que le hago es la siguiente: ¿Es una enorme sobrevelocidad empezar a frenar a 195 y terminar descarrilando a 179 en un tramo que está limitado a 80 kilómetros por hora?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Es bastante por encima, porque en una curva sobre todo lo que cuenta es la aceleración no compensada que está relacionada con la velocidad a la que se pasa con el peralte de la curva y con el radio que tiene la propia curva, y al final todo funciona con el cuadro de la velocidad. Quiero decir con esto que la velocidad tiene una influencia que se duplica por sí misma en el fenómeno de negociar una curva. Entonces, pasar a más de 100 kilómetros por hora, a más del doble de la velocidad nominal, es bastante sobrevelocidad.

El señor **DELGADO ARCE**: En función de estos datos que le doy, ¿se puede deducir que la causa del descarrilamiento tiene que ver con este exceso de velocidad?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Por lo que yo sé, la causa última mecánica, el principio físico que llevó a que se produjera el trágico accidente fue un descarrilamiento probablemente por exceso de velocidad.

El señor **DELGADO ARCE**: Dos cuestiones más. En cuanto al proceso de validación de este vehículo, que al final era una evolución del 130, hemos hablado de que se ajustaba a esa circular, y usted decía que cuando estamos en ese proceso no se evalúa la totalidad, sino que se evalúa parte de las características. En este caso, según las informaciones de las que yo dispongo, de las 213 características de las normas empleadas, se evaluaron 88, más del 40 %. ¿Esto es coherente con lo que usted acaba de explicar?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Entiendo que sí, no sé si el número es correcto o no, pero parece razonable.

El señor **DELGADO ARCE**: Otra cuestión que ha dicho al final. El certificado de interoperabilidad al que usted se refería, no aporta —se lo pregunto porque creo que usted lo dijo— un plus de seguridad; lo que aporta es una acreditación de que ese tren en concreto está apto para circular por la red europea desde el punto de vista del concepto transeuropeo. ¿Es así?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 16

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sobre todo que no supone una barrera al mercado y, como ya he indicado, que la evaluación se ha realizado mediante unos métodos y unas metodologías que son homogéneas y que son las descritas en las especificaciones técnicas.

El señor **DELGADO ARCE**: Es decir, que si un tren que está ajustado a la normativa española de seguridad no dispone del certificado de interoperabilidad no por ello significa que carezca de seguridad.

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): No, en absoluto.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿En modo alguno?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): En modo alguno.

El señor **DELGADO ARCE**: La última pregunta. En relación con los sistemas embarcados, los sistemas de control y el sistema ERTMS, para que dicho sistema sea operativo —hablando en términos muy coloquiales— tiene que estar instalado en vía y tiene que estar embarcado en el tren. ¿Es así?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Por lo tanto, con independencia de que el tren lleve o no el sistema operativo, si en vía no está colocado el sistema ERTMS es imposible que existiera conexión entre tren y vía. ¿Esto es así, no?

El señor **DEL RÍO ALONSO** (project officer at European Railway Agency): Así es.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, don Celso. Quiero darle las gracias también al señor Del Río por sus respuestas y por sus opiniones. Creo que ha sido muy interesante. Le agradezco su *expertise*, que no será desaprovechada en esta Comisión y le deseo para el futuro el mejor de los trabajos. Muchas gracias por venir a esta, que es su casa porque es la de todos. Tiene el agradecimiento de este presidente y de todos los grupos parlamentarios, según interpreto.

Sin solución de continuidad ya tenemos aquí al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

### — DEL SEÑOR RALLO GUINOT (EXPRESIDENTE DE CIAF Y EXDIRECTOR DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001362).

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

Tenemos el placer de tener con nosotros a don Vicente Rallo Guinot, expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación. Por tanto, nos aportará su *expertise* en el tema que hoy nos ocupa.

Sin más, le doy la palabra por un tiempo de cinco minutos, si usted quiere utilizarlos.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Buenos días a todos.

Solamente quiero presentarme. Soy ingeniero de caminos. Acabé la carrera en el año 1970, al mes entré en Renfe porque me requirieron de Renfe, he trabajado en Renfe treinta y seis años hasta que al cumplir los sesenta me jubilaron; se empezó a establecer el plan aquel de jubilaciones anticipadas y yo pasé a una fase más satisfactoria de la vida. Tres años después me llamó la entonces ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y me pidió que me hiciera cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, que ya estaba funcionando pero cuyo presidente había presentado la dimisión días antes. Yo retomé un poco los papeles, me subí a un carro ya en marcha, con unos procedimientos y un *modus operandi* ya establecidos, esperando que pasaran pronto los cuatro años para los que había sido nombrado. Cuando concluyeron esos cuatro años recibí una llamada similar de la entonces ministra de Fomento y hoy presidenta de las Cortes pidiéndome que continuara otros cuatro años. Ya le dije que eran definitivamente los últimos y cuando concluyó ese periodo fui sustituido por otra persona que formaba parte también de la comisión como vocal.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 17

Como presidente de la comisión he procurado en todo momento seguir las normas que las reglas me habían fijado. Muy importante —acabo enseguida— es que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios no pretende duplicar la investigación que hacen los órganos judiciales de cada país. Tiene unos objetivos distintos, fundamentalmente evitar que se vuelvan a repetir accidentes por las mismas circunstancias, es decir, una labor preventiva. Cuando era director de operaciones de Renfe, que eran momentos en los que en Europa se estaba empezando a hablar de la separación de la infraestructura de la gestión del transporte —que a casi todos los directores de operaciones nos hacía temblar por la interacción que había entre uno y otro elemento—, recuerdo palabras del presidente de la DB alemana en aquel entonces diciendo: En Alemania jamás se separarán estas dos actividades por mucho que lo diga Bruselas. El caso es que evidentemente había un temor muy generalizado de los déficits que arrastraban todas las empresas. Renfe era muy grande pero lo era diez veces más la francesa y treinta o cuarenta veces más la alemana. Se separaron las dos actividades. En aquel entonces, la comisión que formábamos los directores de operaciones se puso a trabajar con la nueva normativa de seguridad porque estábamos todos preocupados con la entrada de los privados, había que hacer unas normas que no fueran como las que había y se prepararon unas normas de circulación, se estableció la ERA, la agencia europea de seguridad, los organismos de investigación en todos los países europeos y se echó a andar con mucha tibieza. En España quizá fuimos los más acelerados porque hoy en día todavía en Alemania el presidente de la DB tiene bajo su mando a los responsables de la infraestructura y eso permite evitar muchas situaciones raras.

Con eso acabo. Estoy a su disposición. Tengan en cuenta que hace casi dos años que dejé esta actividad y, por tanto, algunas de las cuestiones que me puedan plantear puedo haberlas olvidado. Aquí tengo un excelente bolígrafo y un papel, lo apuntaré y le haré llegar al presidente de la Comisión la contestación a las posibles omisiones que tenga por fallo de mi memoria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias al compareciente.

Iniciamos el turno de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Buenos días, señor Rallo Guinot. Le agradezco su comparecencia ante esta Comisión de investigación del accidente del Alvia en Santiago de Compostela.

Según mis datos, usted ya compareció aquí en el Congreso el 25 de junio de 2014, es decir, unas fechas prácticamente inmediatas a producirse este accidente. Lo hizo usted en el seno de una subcomisión que se creó en la X Legislatura —creo recordar— llamada Subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español. Ya entonces tuvo usted oportunidad de manifestar sus opiniones y sus comentarios en relación con nuestra política ferroviaria y con el accidente, y a mí me gustaría que hablásemos del papel de la CIAF en la investigación de este siniestro. Quiero señalar antes que nada, señor presidente, algo que me ha llamado muchísimo la atención, y es que muchos de los comparecientes que han venido hasta ahora desconocen el informe de la CIAF, cosa que me llama mucho la atención porque, en fin, estamos ante un documento que a mí me parece esencial para conocer muchos de los pormenores de este accidente; sin embargo, a lo largo de todas las comparecencias han sido poquísimos los comparecientes que han reconocido haber leído este documento que, insisto, es público y está colgado en la web, que es de donde lo conseguí inicialmente, aunque ahora ya lo tenemos todos los miembros de la Comisión a nuestra disposición.

En todo caso, señor Rallo, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, como usted sabrá muy bien, ha puesto en cuestión la independencia de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios de España, que investigó durante los meses posteriores el accidente de la curva de Angrois. Yo quiero creer en la independencia de la CIAF, no me cabe duda alguna a la vista de un informe que probablemente sea el informe más pormenorizado y detallado en la historia de los accidentes ferroviarios en España; no creo que haya habido un accidente tan estudiado y tan investigado como este. Le pregunto, señor Rallo: ¿qué garantías nos puede dar usted como presidente de la CIAF hasta el año —creo— 2016 (**El señor Rallo Guinot, expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación: 2017**), 2017, de que la comisión estaba integrada por expertos ferroviarios independientes?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Primero, me gustaría hacer una matización, yo tengo aquí el informe del estudio, no fue en el año 2014 sino en 2015; la fecha que usted ha dicho pero en el año 2015.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 18

A mí me han preguntado muchas veces si yo era independiente. Yo he trabajado treinta y seis años en Renfe y me consideraba bastante independiente, pero evidentemente tenía que hacer lo que me mandaran mis jefes. En la etapa de jubilado me he sentido más independiente que nunca, he podido manifestar lo que he querido sin ningún tipo de varapalo y simplemente decir: si yo lo que quiero es que me cesen si consideran que alguna vez no he hecho algo bien. Yo le puedo dar mi palabra de honor que nosotros no hemos tenido en absoluto ningún tipo de indicación. Sobre el tema de la Unión Europea, quiero comentarles, sobre todo si alguna persona tiene especial interés, que la ERA mandó a España en el año 2015 una auditoría para analizar los procedimientos y procesos de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios —cuando hablo de la comisión, lógicamente me refiero a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios—, e hizo un informe que tengo yo aquí. Esto fue hecho el 20 de julio de 2015, es decir, dos años después del accidente de Santiago. Me gustaría que alguno de ustedes lo leyera: Todo bien; todo bien. O sea, que la comisión analiza, la comisión estudia, la comisión es independiente, hemos hablado con cada uno de ellos y se siente completamente independiente, no ha habido ningún tipo, nunca, de injerencia por parte de políticos ni de unos ni de otros. Es más, en el accidente de Santiago, yo me presenté allí a las cuatro de la mañana y me encontré a la actual presidenta del Congreso y lo primero que me dijo fue: Vicente, tú estás aquí pero para lo tuyo, que no tiene nada que ver con lo mío, ¿está claro? Y yo le dije: sí, sí, por supuesto. Desde ese mismo momento yo me consideraba absolutamente independiente, no hubo nunca ninguna injerencia. Me gustaría que alguno de ustedes si tiene curiosidad —yo, si el presidente me autoriza, puedo dar las copias que quieran—, lea este informe de 2015 y llegue a la conclusión de que estábamos haciéndolo todo muy bien.

El señor **PRESIDENTE**: ¿A todos los grupos les parece bien que se distribuya este informe? **(Asentimiento)**. Pues así lo haremos. Muchas gracias.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Se llama Assessment Report of NIP Spain. NIP es el organismo de investigación de accidentes español.

Una persona, no hace falta ser muy listo ni muy tonto, sino normal, que ha trabajado en Renfe muchos años, lo primero que se pregunta es cómo es posible que esa curva no estuviera señalizada, cómo es posible. Luego se entiende porque las derivaciones de lo que es la infraestructura, de lo que es la circulación provocan numerosas fricciones entre unos y otros. Seguramente, si el de circulación, es decir, si la parte que se mueve de los trenes, hubiera dicho al de infraestructuras: pon ahí una señal, una baliza, lo que hubiera dicho es: no, no, si yo no tengo por qué gastarme dinero para eso, tus maquinistas tienen que saber, de acuerdo con la normativa, la velocidad a la que tienen que circular. No digo que la separación de gestión de infraestructura y circulación haya sido la culpable, pero sí digo que eso seguramente en una Renfe integrada no hubiera ocurrido. Dicho eso, lo que nosotros nos planteamos desde aquel mismo momento es qué tenemos que proponer con carácter inmediato para evitar que esto se repita. Nosotros no estudiamos las responsabilidades ni quién lo hizo mal, eso son los jueces. Tanto la directiva europea de seguridad, en la cual tuve el honor de participar, como la transcripción de la directiva a la normativa española dicen claramente que la investigación de accidentes de la CIAF es independiente de la de investigación judicial y su único objetivo es la prevención de nuevos accidentes. Tenemos que mirar todo lo que hay y todo lo que ha ocurrido para evitar que eso vuelva a ocurrir. En nuestro informe, como ha aludido usted —que no me he quedado con su nombre— hay nueve recomendaciones, algunas de las cuales afortunadamente se plasmaron de modo inmediato, las curvas están señalizadas, pero no solo ahí, si recorren España —aunque sea por carretera, porque yo ahora prácticamente no tomo el tren y voy por carretera— cada una de las señales naranjas que se ven —la señal naranja la propusimos nosotros— es para que sepan los maquinistas que ahí hay una transición brusca de velocidad y está España afortunadamente bastante llena de ellas. Aparte de eso, propusimos lo de las comunicaciones por radio, lo de las inauguraciones de líneas teniendo en cuenta los elementos de riesgo que pudiera haber, una serie de ellas, y todas nuestras recomendaciones van dirigidas no a ADIF ni a Renfe, sino a la Autoridad Nacional de Seguridad, la cual, por la cuenta que le trae, las está plasmando y las está materializando. Entonces, cuando se plantea lo de la Unión Europea en 2017, nosotros nos enteramos por los periódicos de que la Unión Europea estaba cuestionando el resultado de la investigación porque dice que no somos independientes, que nosotros estamos trabajando en el seno del Ministerio de Fomento y que todos nosotros somos exferroviarios. Lógicamente, es como si a mí me pusieran a investigar un accidente aéreo o marítimo, yo de aviación y de temas marítimos no tengo ni idea, pero, desde luego, de ferrocarriles algo he debido aprender. El caso es que se plantean una serie de dudas e incluso se recomienda realizar otra

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 19

nueva investigación, a lo cual nosotros les decimos que bien, que por mi parte y por la parte de la CIAF no hay ningún inconveniente, siempre y cuando lógicamente vaya dirigida hacia los temas que para nosotros son relevantes a la hora de tomar decisiones para evitar nuevos accidentes.

Como ejemplo, yo había vivido el año 1998 el accidente que recordarán ustedes que tuvieron los ferrocarriles alemanes, el ICE-2, que descarriló llegando a Hamburgo a 200 kilómetros por hora y que murieron, me parece recordar, 110 personas o algo así. En aquella ocasión el ICE circulaba por una vía sin ningún tipo de problema a 200 kilómetros por hora y se rompió. Los resultados de la investigación —porque en un principio se dijo que era un coche que se había caído a la vía— revelaron que una de las ruedas había perdido un soporte de caucho que teóricamente se había puesto para mejorar la estabilidad y la suspensión del vehículo y que, como consecuencia, había descarrilado el tren y había chocado contra un pilar de un paso superior; el maquinista y su máquina pasaron, pero cuando llegó el vehículo accidentado se empotró contra el pilar. Había muchas personas que decían que si no hubiera existido ese pilar no habría pasado nada y es verdad. Nos dice el informe de la ERA que no investigamos las consecuencias...

El señor **PRESIDENTE**: Le pido, si no le importa, un poco de brevedad en las respuestas.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): De acuerdo.

Quiero decir que el informe de la ERA 2015 —que es el que les voy a dejar— decía que estaba bien y el de 2017 decía que había que reabrir la investigación para asegurar que se había hecho con independencia. Yo no he sabido más porque en ese momento prácticamente dejé ya de ser presidente y desde entonces no he tenido más relación con ellos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Rallo, aunque insisto en que el informe es muy extenso y muy detallado, las conclusiones del informe de la CIAF —página 104— son muy breves; digamos que son rotundas y atribuyen al maquinista —y cito literalmente— no respetar lo establecido en el libro horario y en el cuadro de velocidades máximas de la línea. Como causa coadyuvante, se cita la llamada telefónica que el maquinista atendió durante minuto y medio inmediatamente antes de la curva de Angrois. Señor Rallo, han muerto ochenta personas y ha habido muchísimos heridos y muchas familias destrozadas para siempre. ¿Cómo es posible que una línea de alta velocidad ferroviaria, una línea de primera división —por decirlo en términos gráficos—, lo fiase todo a que un conductor no cometiese un error o no sufriese un desvanecimiento o no atendiese a una llamada telefónica? ¿Cómo es posible que no hubiese medios que corrigiesen ese posible desvanecimiento, ese posible error o esa posible atención a una llamada telefónica?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sinceramente, no le puedo responder a eso, porque esa pregunta que usted se hace es la que nos hemos hecho muchos desde hace mucho tiempo, pero así se han dado las circunstancias. Unos han hecho una obra y han dicho que se podía circular y otros han circulado. No puedo darle ninguna razón sobre cómo es posible que eso tuviera lugar.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Una última pregunta, porque veo que el tiempo se ha consumido, señor presidente. ¿La CIAF dio audiencia a las víctimas o a sus asociaciones representativas?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Cuando ocurre un accidente, la normativa dice que la CIAF tiene que informar de las causas a las entidades y personas interesadas. Las causas en este caso eran absolutamente conocidas. No se trataba de un descarrilamiento en el que hubiera podido haber dudas de si había habido una vía o una rueda de un tren que habían fallado. Desde el primer momento las causas se supieron enteramente. Ya sabe que la CIAF actúa a través de un pleno que se reúne una vez al mes y unos funcionarios permanentes que están todo el día allí. Cada vez que hubo una llamada a los funcionarios que estaban allí —porque nosotros nos reuníamos tres o cuatro horas cada mes nada más—, se les informaba de lo que había. Quizá el error que se cometió fue no reunir a la comisión de afectados —aunque en aquel momento no existía como tal— para poder dar cumplimiento a una norma que decía que se tendría informadas a las asociaciones. En aquel momento se informaba a los que preguntaban. Se les decía que la causa estaba muy clara, que estábamos investigando y, sobre todo, proponiendo medidas para evitar que pudiera repetirse.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 20

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, muchísimas gracias.

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

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

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

Buenos días, señor Rallo. La verdad es que tengo bastantes preguntas, así que le pediría un poco de concreción en las respuestas, porque la generosidad del presidente tiene un límite. Sí quisiera hacer un matiz. Yo he dicho en la primera intervención del primer compareciente que el PSOE había culpado al maquinista y la representante del PSOE lo ha negado, ha dicho textualmente que el PSOE jamás había culpado al maquinista. La verdad es que no es opinión mía, sino que la hemeroteca es tozuda, y las víctimas en esta misma Comisión dijeron literal y textualmente: hubo una cacería del Gobierno contra el maquinista para proteger intereses comerciales, señalamos entre otros al ministro Blanco. De todas formas, yo me alegro de que el PSOE seis años después haya cambiado su posicionamiento, bienvenidos sean.

La primera pregunta, señor Rallo, es la siguiente. Usted, como expresidente de la CIAF, ratificó el informe de la comisión en relación con el accidente. ¿Es correcto?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Un informe en el que se dice que la normativa aplicable a la línea 082 en materia de seguridad es la Cenelec y que, de hecho, a partir del tramo del kilómetro 84 se debe aplicar una normativa aún más moderna llamada 352. ¿Es correcto?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Tanto la Cenelec como la 352 obligan a la realización de un estudio de evaluación de riesgos y el ISA correspondiente. ¿Es correcto?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Creo que sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si la CIAF reconoce y habla de la 352 para aquel tramo, y también la Cenelec, ¿por qué entonces dio el visto bueno a una documentación que no tenía los informes de evaluación pedidos y exigidos por la normativa? ¿Por qué ustedes aprobaron un informe sin la documentación exigida?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): El pleno de la CIAF aprobó el informe de acuerdo con lo que pide la normativa española, que es un año de plazo desde que se produjo el accidente —no nos olvidemos de eso—, y con todos los elementos que consideramos importantes de cara a evitar la repetición de sucesos como aquel. Ese fue el único objetivo que nos dimos, cumplir el plazo y asegurarnos de que nuestras observaciones, sugerencias y advertencias se ponían en manos de los responsables para evitar que lo ocurrido en Santiago pudiera ocurrir en Andalucía, en Extremadura o en cualquier otro sitio.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Cumplir el plazo, señor Rallo, pero no la normativa, a tenor de lo que dice la normativa.

Ustedes dijeron literalmente: se desconecta el ERTMS y el tren funciona con el sistema ASFA digital como antes. Esto está en el informe. ¿Por qué ustedes dicen 'como antes', utilizan la expresión 'como antes', si saben perfectamente que ese tren jamás había utilizado antes el sistema ASFA?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Es un tema sobre el que tampoco le puedo contestar. Seguramente otros comparecientes le podrán contestar mejor sobre ese tema. Yo creo que ese tren circulaba entre Madrid y Orense con el ASFA digital.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Me refiero al tramo accidentado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 21

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, sí, al Talgo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Me refiero al tramo accidentado.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No, me refiero a que 'como antes' quiere decir que al principio del recorrido, entre Madrid y Orense, creo que circulaba con el ASFA digital.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted sostiene, lo ha sostenido siempre, de hecho aquí lo ha repetido, que el informe de la CIAF se hizo con completa —también leo literalmente— independencia, con profesionalidad y con honestidad. ¿Por qué entonces el informe de la ERA de junio de 2016 —y usted también lo ha reconocido aquí— manifiesta la invalidez y la falta de independencia de ese informe? Y sigo. ¿Le parece independiente, profesional y honesto —y yo no tengo mucha idea— que aquellos que aprobaron la desactivación del ERTMS sean los mismos que acabaron haciendo el informe para evaluar si el ERTMS tenía o no tenía que ver con el accidente? ¿Le parece que eso es profesional, independiente y honesto?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Desconozco esa circunstancia. No le puedo decir en estos momentos quién hizo la evaluación de una cosa y de otra.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pues ya se lo digo yo: los mismos que desactivaron el ERTMS hicieron el informe. Son lentejas, como decía mi abuela; son los mismos. ¿Le parece que eso es independiente?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Pues, si así fuera, no sería independencia...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No mucho.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): ... pero ya le digo que no se lo puedo decir. No hay que olvidar que el pleno de la CIAF aprueba unos informes preparados por otras personas, y cuando se aprueba un informe, sobre todo cuando hay que hacerlo en un determinado plazo, porque lo dice la ley y, además, porque la sociedad lo estaba esperando, a lo mejor hay detalles, como ese o como el del ASFA de antes, que podrían haber sido corregidos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero dese cuenta, señor Rallo, que lo que usted llama —lo digo con respeto— detalles es importantísimo, es muy relevante. Es inédito que hagan el informe los mismos responsables del accidente, no tiene ningún sentido; de hecho, es inédito en cualquier comisión de investigación.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Usted está afirmando unas cosas que yo desconozco.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ojalá yo me lo inventara, ojalá fuera una opinión, pero es que los nombres son los mismos.

Hay un artículo, siguiendo con la normativa, que dice claramente —y también leo—: Se informará periódicamente a las víctimas y a sus parientes y se les brindará la oportunidad de exponer sus opiniones. ¿Cuándo, dónde y cómo ustedes se reunieron con las víctimas?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): En todo caso, el presidente de la CIAF no se tiene que reunir con las víctimas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No. Se reúnen los técnicos investigadores, que son los que están...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Se reunieron? Las víctimas dicen que no.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 22

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Como tal, con todas las víctimas, no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Luego, se volvió a vulnerar la normativa.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Puedo decir que los técnicos investigadores, empezando por el secretario de la comisión, tuvieron varios contactos con las víctimas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ellos dicen que no. Y la normativa dice que sí.

Sigo con citas tuyas. Usted dijo: Las medidas eran correctas en aquel momento; hay hasta trescientos puntos similares a los de la curva de Angrois. Esto lo dijo usted, ¿lo recuerda?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Había.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bueno, en aquel momento.

Según el perito Sanz Cubero, esto es falso. De hecho, sostiene que no hay otro punto en el que haya una diferencia de velocidad tan enorme sin una señalización correcta o un sistema de seguridad correcto como en la curva de Angrois. ¿Qué me dice?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Pues que lo que ahí se dice es que había en aquel momento muchos puntos en los que había una transición de velocidades relevante y no estaban señalizados en la vía, que fue lo que, precisamente, dijo la comisión que había que proceder a señalizar, y hoy en día está todo ya señalizado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Leo, también, textualmente: Se determinarán las causas y se relacionarán las anomalías, deficiencias, irregularidades y circunstancias que, directa o indirectamente, hayan podido influir en el accidente. Esto lo dice también la normativa. Según el informe, la única anomalía fue el maquinista. El informe nada dice de la ausencia de señales, de la ausencia de balizas, de la desconexión del ERTMS, de la ausencia de evaluación de riesgos del fallo humano, de la exportación de riesgos o de los controles que no se pasaron. ¿Por qué?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Yo creo que todo eso sí lo dice el informe.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No lo dice. Sí que es cierto que el informe es extenso, pero, como ha comentado mi compañero Martínez Oblanca, la verdad es que las conclusiones son paupérrimas.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí se dice que la curva no estaba señalizada y se pone en conocimiento de la Autoridad nacional de Seguridad Ferroviaria para que proceda a dar instrucciones a ADIF y a otros posibles gestores de infraestructura de que ese tipo de curvas tienen que estar señalizadas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Rallo, no quiero abusar más de la generosidad del presidente, hay otros compañeros que quieren intervenir. La verdad es que no tengo absolutamente nada contra usted, pero sí que me gustaría que tanto usted como el actual presidente de la CIAF asumieran las responsabilidades políticas, incluso judiciales, que en su momento no asumieron.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente. Bienvenido, señor Rallo, y gracias por sus explicaciones.

Voy a saltarme todo lo que tenía escrito, porque usted ha hecho un par de puntualizaciones que me han hecho dar la vuelta a lo que tenía planteado en un principio. Había tres factores que diferenciaban la famosa curva, en donde se produjo el accidente, de otras curvas. En primer lugar, era una infraestructura nueva y, por tanto, tenía que estar diseñada y revisada bajo los más actuales y estrictos parámetros de seguridad; eso está claro. Dos. Obligaba a una reducción de velocidad extremadamente fuerte, mayor que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 23

la de cualquier otra curva de ese trayecto. Tres. No disponía de ni un solo elemento que pudiera reducir el riesgo de error humano, ni siquiera cartelones de anuncios de reducción de velocidad que pudieran advertir con un tiempo de la fuerte frenada que era necesaria. Solo hay un caso parecido en la red viaria de España —usted lo conocerá—, que es el del trayecto del AVE Madrid-Sevilla, a la altura de Puertollano, donde esa reducción de velocidad está bien controlada por el ERTMS, lo que evita una posibilidad de fallo humano. En este caso no existía, porque, como bien dice, había una desconexión del ERTMS en ese tipo de trenes. Por tanto, se ha fallado en la evaluación de riesgos.

Usted ha dicho que puede ser por la bipolaridad que había entre infraestructuras y gestión viaria, que puede ser que esto no hubiera ocurrido con una Renfe integrada —ha sido su frase—. Estoy de acuerdo, puede ser, pero la normativa actual exporta los fallos al personal de la conducción; puede ser que una persona pueda fallar, el error es humano, pero con una buena evaluación de riesgos, profunda y completa, se debe ser capaz de detectar aquellos puntos donde la combinación de la probabilidad de que suceda un fallo y la gravedad de las consecuencias lo hagan inasumible, cosa que, evidentemente y en este caso, no sucedió. Es decir, aquí, como bien han dicho, se culpó al maquinista, pero no se hicieron los estudios previos que permitieran que ese posible error tuviera una acción contraria y eliminara esas graves consecuencias, como está pasando en Puertollano. Por tanto, el hecho de que no se tomara ni una sola medida adicional específica confirma que el riesgo no había sido evaluado, y eso me preocupa. Usted dice que en otras curvas del trayecto tampoco había señalizaciones, pero es que no concurrían estos tres puntos, señor Rallo. ¿Cómo es que nadie se dio cuenta de que esta curva era así de particular, que tenía riesgos mucho mayores que las demás? ¿Cómo no se dio nadie cuenta de ese tema?

Su informe, que, como bien dice, es extenso —por supuesto, es algo habitual en todos los accidentes ferroviarios— está lleno, desde nuestro punto de vista, de datos irrelevantes, como los retrasos producidos. De lo que se trata aquí es de ir a buscar por qué no se hizo bien ese análisis de las consecuencias, pero su informe pasa de puntillas por varios aspectos, como el de la desconexión del ERTMS. Es muy extenso, pero para casos especiales —y le he puesto el caso de Puertollano, que son de la misma gravedad, similares— no había el ERTMS conectado. La pregunta que le voy a hacer, saltándome todo lo demás, es la siguiente: ¿Por qué no investigó la CIAF, por qué un año después de la desconexión del ERTMS este no había vuelto a entrar en servicio, señor Rallo, por qué no se estudió, por qué no se investigó?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): La CIAF investiga los accidentes, e investigó un accidente, pero lo que no investigó es el tiempo que tardó en reponerse la situación debida. Nuestro trabajo acaba cuando hacemos la recomendación de seguridad. Los que tienen que gestionar la implantación o las medidas para resolver la problemática son otros, en este caso la Autoridad nacional de Seguridad Ferroviaria y ADIF, concretamente.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Se lo vuelvo a preguntar: ¿Por qué no investigó la CIAF la redacción del cuadro de velocidades máximas que decidió que Angrois fuese un simple cambio de régimen sin que siquiera hubiera carteles desde la vía? Es decir, conociendo la dificultad, ¿por qué no se hizo un análisis previo? ¿Por qué no se estudiaron previamente las posibilidades de accidente en esa curva? ¿Por qué no se hizo un trabajo adecuado? Porque alguien tiene que ser el responsable de que no se hiciera esa evaluación de riesgo, señor Rallo, estará usted de acuerdo conmigo.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Esas preguntas que usted se hace nos las hemos hecho muchos desde el primer día, cómo es posible que esto ocurriera, porque algunos de nosotros llevamos centenares de miles de kilómetros en la locomotora. Yo desde mi primer trabajo en Renfe siempre he ido en la locomotora cuando he tenido que ir, primero, de Barcelona a Zaragoza o de Valencia a Madrid. Por tanto, la conducción es una cosa que me resulta muy familiar y esas preguntas me las he hecho yo desde aquel día y me las seguiré haciendo mientras viva, pero no le puedo contestar a por qué no nos dimos nosotros cuenta, porque nosotros no tenemos ojos para verlo todo, no somos una agencia de seguridad ferroviaria, sino que tenemos que investigar los accidentes y emitir recomendaciones para que ese tipo de accidentes no vuelvan a ocurrir, pero, desgraciadamente —porque así se ha hecho—, no tenemos labor preventiva. Podría haberse dicho que la comisión tuviera a cuatro personas que fueran circulando por las redes españolas viendo dónde se podría producir un accidente e intentar evitarlo, pero eso lo hacen otros organismos: la propia Renfe, que tiene sus sistemas de gestión de seguridad, y ADIF.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 24

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Aunque de forma escueta, ustedes hicieron recomendaciones en su informe. ¿Por qué no se hicieron recomendaciones tras el accidente de Medina del Campo, investigado por la CIAF en el año 2008, posible precursor del de Santiago? ¿Por qué no se hicieron entonces esas recomendaciones?

Otra pregunta que viene al hilo es qué tratamiento se hizo del análisis del metro de Valencia, aparentemente de características similares, para trasladar sus conclusiones a los responsables de seguridad de la circulación, proyecto, señalización, normativas, elaboración del cuadro de velocidades máximas y gestión de maquinistas de ADIF y Renfe. ¿Hubo información sobre el mismo para poder detectar riesgos similares? Como le digo, ustedes desde la CIAF hicieron un informe e hicieron una serie de recomendaciones. En los anteriores accidentes, que son parecidos, ¿por qué no se realizaron esas recomendaciones?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Si me permite, primero, lo del accidente del metro de Valencia no tuvo nada que ver con nosotros, porque en red de ancho métrico la responsabilidad es exclusivamente de la autoridad ferroviaria valenciana. Hubo un accidente parecido en Japón con doscientos y pico muertos también por exceso de velocidad y, con todos los respetos, no sé quién le ha podido informar sobre el accidente de Medina, pero yo creo que no tiene nada que ver con este accidente. De todas formas, hace muchos años ya que ocurrió el accidente de Medina y las cosas han cambiado considerablemente.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí, señor Rallo, pero por desgracia a partir del estudio de lo pasado podemos solucionar y evitar problemas en el futuro.

Perdóneme, señor presidente, porque me he excedido en el tiempo, pero me gustaría hacer una última pregunta. Ha hablado de que usted era independiente del Gobierno, pero hay una demostración palmaria de que no había tanta independencia. Ustedes, en la respuesta que dan a la ERA critican brevemente que se dijese que el S-730 fuera un tren de alta velocidad, porque ustedes decían que no era de alta velocidad.

El hecho de que fuera un tren de alta velocidad o no lo fuera en su informe del accidente era un dato irrelevante. Por algo usted tendría que hacer una defensa vehemente sobre que este no era un tren de alta velocidad. Yo no sé si se debió a una recomendación del ministerio, pero algo tuvo que haber para que ustedes, que tendrían que haber hecho un informe que definiera y detallase las causas del accidente pusieran tanto interés en decir que el tren S-730 no era de alta velocidad, sobre todo cuando en esta Comisión los comparecientes no se deciden a decir si lo era o no lo era.

Muchísimas gracias, señor Rallo, por sus explicaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rallo, ¿quiere usted contestar?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No.

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

Pasamos a la siguiente intervención, que corresponde a Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, para lo que tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Buenos días, señor Rallo. Hoy está ratificando el informe que hizo como director de la CIAF, sigue negando las acusaciones que se lanzan en el informe de la ERA y creo que lo mejor es que vayamos analizando por partes dicho informe.

En primer lugar, la ERA señala que en el informe de la CIAF hay una falta de análisis de las causas. La página 7 de su informe se centra exclusivamente en el factor humano, en el error humano del maquinista, pero no analiza las causas profundas y subyacentes, como es exigible. ¿Conoce usted que la normativa exige analizar las causas profundas y subyacentes? Esto está en el anexo 5 de la directiva, que, si quiere, le leo.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Como he dicho antes, entendemos por causas todo aquello que pueda contribuir a evitar nuevos accidentes. Lo digo porque...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 25

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no, le leo las conclusiones: La causa del accidente fue un exceso de velocidad del tren por no respetar el personal de conducción lo prescrito en el libro horario. Ustedes sacan unas conclusiones y establecen unas causas, pero solo las humanas; no se analizan ni las causas profundas ni las subyacentes. ¿Sabe usted que eso está fuera de la normativa?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No le puedo contestar a eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero, usted conoce la normativa respecto a que se deben establecer las causas subyacentes y las profundas.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, sí, por supuesto.

En aquel entonces yo recuerdo que una de las condiciones que le he empezado a comentar hace un momento es la existencia del muro de hormigón como causa coadyuvante. En este sentido, para qué vamos a decir que el muro de hormigón es peligroso si cualquier trazado ferroviario nuevo está lleno de muros de hormigón, porque no hay más remedio, y de túneles, etcétera.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, pero eso tiene que ver con las consecuencias posteriores al momento del accidente, pero no está analizando las causas raíz. La pregunta es por qué no aparece ninguna de las causas subyacentes ni profundas en ese informe. ¿Consideraban ustedes que no había que analizarlas?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No. Los técnicos que hicieron el estudio hicieron un informe que aprobó la comisión. Tenga en cuenta que el presidente y los miembros de la comisión no investigan, sino que se reúnen una vez al mes para aprobar o no un documento. Y tenga en cuenta, además, que aquí estamos acostumbrados a que el presidente sea el que manda, pero en la CIAF el presidente es uno más. Las decisiones se toman por mayoría y muchas veces van en contra del propio deseo del presidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Disculpe, la pregunta es quién hacía cumplir entonces la normativa en materia de investigación de accidentes.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): La CIAF en conjunto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues aquí no se cumplió con la normativa, porque no se analizaron todas las causas.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): En el primer informe, que es el que les voy a dejar aquí para que lo vean, la ERA dijo que se habían cumplido todas las normas. Fue en el segundo en el que dijeron que había tres o cuatro causas subyacentes, como la existencia del muro de hormigón y otras dos que no recuerdo y de las que seguramente alguno de los comparecientes les podrá informar. En cualquier caso, nos pareció que no era relevante prolongar más tiempo la investigación, habida cuenta de que los plazos de que disponíamos eran limitados y también los recursos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sabe cuál es la incoherencia? Que ustedes digan que las causas profundas o las subyacentes no eran relevantes y, sin embargo, todas las recomendaciones que se especifican en su informe van a intentar reparar problemas que tienen su raíz en esas causas profundas y subyacentes, y si quiere empiezo por la primera.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ha reiterado el mismo argumento por tercera vez.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Voy a detallarlo ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Si va a decir algo nuevo, adelante, pero no reitere argumentos, porque no tiene sentido. El compareciente ya ha contestado la primera vez, ¿de acuerdo?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 26

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vamos a profundizar. Recomendación número uno que ustedes hacen a ADIF: que se señalicen en la vía todas las reducciones de velocidad a partir de cierto rango. Por tanto, ustedes están reconociendo que la señalización era insuficiente. Segunda recomendación a ADIF: que gestione la implantación de balizas. Por tanto, la implantación de balizas era insuficiente. Tercera recomendación: que se refuercen los procedimientos establecidos para que se gestionen adecuadamente las anomalías detectadas. Es decir, están reconociendo que no se gestionó bien el aviso del jefe de maquinistas de Ourense, porque si se hubiese gestionado bien probablemente el accidente no se habría producido: otra causa raíz. Cuarta recomendación: que se restablezcan las comisiones mixtas de seguridad en la circulación con asistencia de representantes de ADIF y de empresas ferroviarias. ¿Por qué no existían estas comisiones?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Habían existido toda la vida, pero en un determinado momento se suspendieron.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En la quinta, ustedes recomiendan que en la puesta en servicio de las nuevas líneas se incluya un análisis de riesgo específico. ¿Acaso ya no era obligatorio, conforme a la normativa Cenelec —la directiva CE—, de la ya que se habló aquí, que se hubieran hecho esos análisis anteriormente? ¿Por qué ustedes hacen la recomendación después? La CIAF dice, además, en ese informe que se cumplió con la normativa y, sin embargo, ADIF ya ha reconocido que no se aplicó el Reglamento 352/2009 y que no se realizó el informe evaluador independiente, el ISA, precisamente en la curva, en el tramo más peligroso. Por tanto, lo que dice este informe, que se realizó esa evaluación, no es cierto, y está ahora desmontado.

La recomendación número seis se refiere a que se incluyan en los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias el tema de las comunicaciones del personal de conducción en cabina. Si toda la culpa era del fallo del maquinista, ¿por qué ahora se hace una recomendación para que las llamadas corporativas a la cabina se regulen? Ustedes hacen toda una serie de recomendaciones señalando las causas profundas y subyacentes del accidente y luego sacan unas conclusiones diciendo que toda la culpa fue del fallo del maquinista. Disculpen, pero aquí ustedes analizaron bien y pusieron en las conclusiones una cosa sesgada, hecha conscientemente para cargar toda la culpa al maquinista.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Perdone, nosotros no tenemos nada que ver con los jueces. Lo dice la norma de funcionamiento de la CIAF: se abstendrá de detectar posibles responsabilidades. Porque eso es cuestión de los jueces. Lo que tenemos que hacer nosotros es aprender de lo que ha ocurrido y dar sugerencias para que no vuelva a ocurrir.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No son responsabilidades, son las causas.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No podemos echar la culpa a nadie, eso no sirve para nada. Nuestro informe no sirve para nada al juez; el juez ni lo ha mirado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No son responsabilidades, yo no estoy hablando de responsabilidades; estoy hablando del análisis de las causas. La directiva le obliga a recoger las causas subyacentes.

Y ahora paso al siguiente punto, en el que creo que también ha habido un grave problema, que es la independencia. Yo me he quedado indignada con sus respuestas sobre la independencia. Ha dicho que sí, que los componentes de la CIAF son independientes porque, si tú les preguntabas, eran independientes. Es decir, es un acto de fe: ¿Le preguntamos a ese señor si se considera a sí mismo independiente o no? Esto no funciona así. Hay una normativa por la cual no puede haber un conflicto de intereses. La Directiva 2004/49/CE, en su artículo 21, dice: Dicho organismo será independiente en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto.

¿Sabe usted cuál es el grupo que conformó el informe y que usted considera que fue un grupo independiente? El director de Seguridad de Circulación de ADIF, el técnico de la CIAF, el director de Seguridad de Circulación de Renfe y técnicos de Ineco. Tal cual lo que la normativa dice que no puede ser.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 27

No es una cuestión de si a ese señor se le preguntaba si se consideraba personalmente independiente, es una cuestión de que hay un incumplimiento de la normativa. Yo lo que le pregunto a usted es: ¿Usted desconocía que existía esta normativa o la incumplieron conscientemente?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Yo era consciente, conocía esa normativa y desde el primer momento planteé al ministerio la necesidad de que no dependiéramos del ministerio; es más, hicimos una propuesta de que como organismo autónomo ni nos reuniéramos en el ministerio y pasáramos a depender económicamente de otro ministerio, que podía ser el Ministerio de Economía, o de finanzas, pero no se nos hizo caso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero una cosa es que dependa del ministerio y otra cosa es la composición, y esa composición se mantuvo justamente incumpliendo la normativa.

Para acabar, creo que está quedando bastante demostrado que la ERA tiene razón cuando establece que hay un incumplimiento de la normativa por parte de la CIAF. La tercera cuestión era la participación. La ERA dice que no se les dio participación a las víctimas, y eso era obligatorio. Usted ha dicho que estaban solo obligados a informarles de las causas. Eso no es así. Le leo la directiva: Se informará periódicamente de la investigación y de sus avances a las víctimas y a sus parientes —usted antes ha dicho algo que es incorrecto— y tendrán además la oportunidad de exponer sus opiniones y puntos de vista durante la investigación y la posibilidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes. Esto no se cumplió. Usted era el máximo responsable de la CIAF. Le pregunto otra vez: ¿Usted desconocía esta normativa o la incumplió conscientemente?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Yo conocía esa normativa y me consta que se reunieron los miembros de la CIAF, que son los que están allí. Insisto, nosotros íbamos un vez al mes a reunirnos, a aprobar o gestionar lo que estaban haciendo los técnicos investigadores y el secretario de la comisión, que son los que están dedicados a esto *full-time*, y ellos siempre nos dijeron: Estamos informando. De todas formas, yo admito que eso puede haber sido un fallo en su momento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Creo que ha sido bastante pública la indignación de la plataforma de las víctimas ante la reiterada desconsideración que han tenido con ellas.

Por último, no se cumplió con el análisis de las causas ni con la participación ni con la independencia en términos no de acto de fe sino en términos jurídicos. Por lo tanto, ¿no está usted de acuerdo en que se debería volver a investigar?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No me parecería mal que se volviera a investigar. Podría ser que fuera conveniente a la vista de las circunstancias que se están planteando. Ya lo dije cuando la Unión Europea, la ERA, nos mandó este documento. Yo se lo dije a la ministra<sup>1</sup>: si hay que hacer una nueva investigación, se hace tabla rasa e iniciamos de nuevo la investigación. Me dijo: No, no; esto está ya acabado, presentado y liquidado. Pero a nosotros no nos hubiera parecido ninguna barbaridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Alexandra.  
Ahora por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor César Ramos.

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

Primero, quiero agradecer al compareciente que esté aquí para darnos su impresión sobre la actuación de la CIAF porque en aquel momento era presidente de la misma y nosotros nos vamos a centrar en eso. Hay que reconocer que con las intervenciones de los distintos grupos venir a comparecer a esta Comisión es toda una aventura, porque al final puede escuchar a algún portavoz, como el de Ciudadanos, decirle: Usted tendría que haber dicho... Si usted tenía que haber dicho, no haría falta que estuviese aquí: le ponemos las palabras que queremos que diga y nos evitamos hacerle ninguna pregunta. Incluso algunos piden su dimisión: no sé dé qué. ¿La dimisión de su jubilación? Porque, si no me equivoco, usted está

<sup>1</sup> Ver la continuación de la comparecencia del señor Rallo Guinot, a partir de la página 302.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 28

jubilado y esta es la dedicación que tiene ahora. Por eso digo que venir a esta Comisión a veces resulta toda una aventura.

En el Grupo Socialista siempre creímos y siempre creemos que cuando hay un accidente de cualquier tipo, en este caso un accidente ferroviario, hay tres patas posibles para la investigación, hay tres patas posibles que tienen que actuar. Una es la judicial, que es la que tiene que detectar cuál es la responsabilidad, es la que tiene que dictaminar quién es el responsable de que se haya producido ese accidente y qué consecuencias debe tener esa responsabilidad. Hay otra pata que para nosotros es muy importante, que es la pata técnica, que es la que tiene que hacer la CIAF, que es un organismo —igual que existe en otro tipo de accidentes— que tiene que sacar conclusiones técnicas independientes sobre cuáles fueron los motivos del accidente para que no vuelva a ocurrir y para poner un poco de luz, porque muchas veces en estos accidentes existen muchos elementos que pueden generar dudas y creemos que lo más importante es que las víctimas no tengan ninguna duda sobre lo que ocurrió y que los ciudadanos no tengan ninguna duda de que no va a volver a ocurrir. Por eso, creo que la CIAF tiene un papel muy importante, y para nosotros es muy importante que garantice el perfecto funcionamiento. Por eso, hay que conseguir detectar qué no funciona bien y cuáles son los fallos que puede tener. Hay una tercera pata, que no siempre se tiene que dar, que es la pata de esta Comisión, una Comisión de investigación política. Si los dos primeros hacen bien su trabajo, tanto la CIAF, que garantiza que pone sobre la mesa todos los elementos que han formado parte del accidente y genera certidumbres en las víctimas y en los ciudadanos, como la parte judicial, que saca las responsabilidades de quién ha sido responsable del accidente, esta Comisión no tendría que existir. Esta Comisión existe porque hay muchas dudas sobre qué ocurrió, cómo ocurrió y quiénes son los responsables. Por eso, lo que tenemos que garantizar es que esas dos primeras patas funcionen bien.

Hoy está como presidente de la CIAF y vamos a hacerle una serie de preguntas para ver cómo la CIAF actuó y en qué tiene que mejorar. En algunos casos se ha puesto en duda por parte de los organismos europeos la independencia de la CIAF. Creo que es uno de los elementos en los que se han puesto más focos. Nos gustaría saber el papel que tuvieron ADIF y Renfe en la elaboración del informe, porque es uno de los elementos que se han puesto en duda y que pueden poner en duda la independencia del organismo.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Yo no le puedo contestar ahora si colaboraron o no colaboraron. Desde luego, muchos de los documentos que están en el informe fueron suministrados por ADIF. Por ejemplo, los años en los que se había hecho la infraestructura, el trazado de la línea, las alturas de los desmontes, etcétera. No fue nadie a mirar ese tipo de cosas. Se pidió documentación a ADIF, se pidió documentación a Renfe, se analizó su contenido, se constató su veracidad y se publicó para completar los datos del informe, pero en ningún momento nadie de ADIF ni de Renfe escribió nada del informe; el informe está escrito exclusivamente por personas de la CIAF.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Sí, además me parece una parte interesante que hay que tener en cuenta. Si ADIF y Renfe entregan unos informes, lo que tiene que hacer la CIAF es garantizar que esos informes son correctos. Porque, evidentemente, ADIF y Renfe pueden ser parte —y lo son— del accidente, y una de las cosas que hay que garantizar para que la gente no tenga ninguna duda sobre el trabajo de la CIAF es que esta garantice y busque la fórmula de revisar que esos informes sean correctos, que sean veraces y que no haya ninguna manipulación de los mismos.

En esta Comisión, durante todo este tiempo, se ha puesto siempre en duda la actuación de la CIAF con las víctimas. Es cierto que la CIAF no actuó de la forma más correcta con las víctimas. ¿Por qué? Porque, si no, no se hubiera puesto en duda. Yo sé que es muy complicado en muchas ocasiones, y más en un accidente de este tipo, porque las víctimas siempre van a tener dudas de si se ha actuado de la mejor forma con ellas, pero cuando esto se ha puesto de manifiesto tantas veces, es que hay algo que falló. Nos gustaría saber, en su opinión, qué es lo que falló en la gestión de las víctimas. Además, en esta Comisión tenemos que conseguir detectar cuál tiene que ser la actuación que ha de tener a partir de ahora la CIAF con las víctimas cuando haya un accidente de este tipo, porque lo que no puede volver a ocurrir es que las víctimas —que además son la parte más débil del engranaje de un accidente ferroviario— no tengan la seguridad de que han actuado con ellas de la mejor forma posible. Desde su experiencia, nos gustaría saber cómo se actuó con las víctimas —aunque ya lo ha contestado— y cómo cree que se puede

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 29

garantizar que, si se vuelve a producir un accidente de este tipo, las víctimas no tengan la sensación que han tenido.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Yo, dos años después de haber dejado el puesto y, por tanto, más de cinco años después del accidente, le podría contestar, sinceramente, que nosotros nos vimos sobrepasados por la información que se dio desde el ministerio —incluida la ministra— directamente a las víctimas, incluso hubo reuniones con ellas. Nos constaba que la información de la CIAF se estaba dando por el ministerio —si no recuerdo mal hubo pitos, plantones y gritos— a muy alto nivel en reuniones con las víctimas. Pensábamos que era una locura reunirnos nosotros, que no somos nadie, con esa asociación de víctimas para no decirles nada, porque lo que podíamos decir era lo que se decía en el informe. No aportaba nada decir a las víctimas que se les murió un hijo, un marido o una mujer porque no se había hecho el análisis de riesgo cuando todo el mundo lo sabía. No teníamos ninguna información relevante. Ojalá la hubiéramos podido tener, pero no tuvimos una información relevante que no se hubiera suministrado en los medios de comunicación o en otras esferas del propio Ministerio de Fomento.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Creo que la conclusión que tenemos que sacar de la Comisión es cómo hay que mejorar el tratamiento de las víctimas, no solo por parte de la CIAF, sino por parte de los distintos organismos que forman parte de un accidente. Si no, no servirá para nada la Comisión. Habremos hecho una Comisión, nos habremos echado en cara lo que hayamos querido...

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Desde el primer momento reconocimos que fue un fallo nuestro. Nos vimos sobrepasados por otras informaciones que se daban por otras fuentes, retrocedimos y nos dedicamos a la parte técnica de la prevención, no cumplimentando ese artículo de informar periódicamente a las víctimas, que tampoco nos hubiera costado demasiado.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Como se pone mucho en duda el informe que sale de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, nos gustaría saber si en algún momento usted o alguien de la CIAF recibió presiones por parte del ministerio para intentar que ese informe fuera en un sentido o en otro.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): En absoluto, jamás. A mí no me llamó nadie del ministerio nunca para decirme lo que tenía que poner en el informe.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: En cuanto a las causas, siempre se ha hablado —también en el informe— de que los causantes del accidente fueron el maquinista y la llamada telefónica, pero seguramente la CIAF o el presidente tengan la sensación de que otros elementos pudieron ayudar a que ese accidente se produjera. ¿Nos puede comentar algo más sobre eso?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Lo primero es —ya lo he dicho al principio— que una transición de esa velocidad a la de la curva de Angrois tenía que haber estado, como mínimo, señalizada, y además con una baliza, porque los maquinistas se acostumbran —quieran o no— a circular por zonas en las que cada vez que hay una señal en amarillo o en rojo les pita el ASFA. A todos nos ha costado mucho asumir que en una línea nueva, con unas circunstancias como las de Santiago, no hubiera algún tipo de precaución allí. Hubiera tenido que ser el gestor de los trenes, es decir, Renfe, pero puesta por el sector de la infraestructura, que era ADIF. No se hizo, y fue un fallo lamentable que espero y deseo que jamás se vuelva a repetir, porque existía para cualquiera que hubiera hecho un análisis. La prueba es que un jefe de maquinistas lo detectó y lo dijo: Ahí algún día va a pasar algo. Sin embargo, nadie tomó ninguna decisión.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Para finalizar, la última pregunta —si sabe la información, porque no tiene por qué saberla— es: ¿Cuántas líneas de alta velocidad se han puesto en servicio sin tener instalado el servicio ERTMS? ¿Se hace una idea de cuántas líneas han podido ser?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No tengo esa información.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 30

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Le doy las gracias al compareciente. Espero que consigamos sacar conclusiones de sus palabras, porque es el objetivo principal de esta Comisión.  
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo esperamos todos, señor Ramos.  
A continuación, y para finalizar, tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Celso Delgado.

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

Señor Rallo, usted estuvo en la Subcomisión del estudio y análisis del sistema ferroviario español el día 25 de junio de 2014. Allí hablamos también de esta cuestión; el informe de la comisión de investigación acababa de salir poco tiempo antes y usted se reafirmó en el contenido del mismo.

De entrada, le quiero decir que yo, fundamentalmente, trabajo sobre el informe de la comisión que usted presidía el día del accidente. Es un documento que, como aquí se ha expuesto, tiene un total de 266 páginas, que es muy voluminoso y que entiendo que usted confirma en su integridad, que se afirma y ratifica en todo lo que dice en el mismo.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Si fuera el Espíritu Santo, sí, pero soy una persona humana y no puedo contestarle que sí, porque, evidentemente, en un documento de 280 páginas puede haber muchas cosas que sean incorrectas o inexactas.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Hace tiempo que usted no lee su documento?, ¿este informe?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, hace tiempo.

El señor **DELGADO ARCE**: De las contestaciones que ha dado usted he observado que quizá se haya olvidado de algunas de las cosas que ustedes incluyen en este informe y que fueron objeto de deliberación y, finalmente, de aprobación por el plenario de su comisión, en la que —como usted dijo en su día cuando estuvo aquí en el Congreso— ustedes realizan unas votaciones antes de pronunciarse sobre los asuntos.

El documento, el informe de la comisión de investigación, hace un repaso por los diferentes sistemas que tenía la vía y que tenían los trenes y, en concreto, hace referencia a los sistemas de mando y señalización. Hacen referencia a que hay un tramo final, el que está próximo al final de la línea, en la bifurcación de A Grandeira, que está fuera del tramo de ERTMS, en el que no hay ERTMS en la vía y que está bajo la supervisión del sistema ASFA. ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Si lo dice ahí, será así.

El señor **DELGADO ARCE**: Claro que lo dice aquí. En concreto, lo dice en la página 19 de 266.

En este informe se van describiendo todas las señales que el maquinista se fue encontrando mientras conducía el tren desde Ourense hasta que llegaba a Santiago de Compostela y ustedes incluso aportan toda una serie de fotografías de las distintas señales que van anunciando —la señal de E'7, otras señales avanzadas y una serie de cartelones—, llegando a afirmar en la página 47 del informe, cuando analizan el aspecto de la aplicación de los sistemas de seguridad a este accidente: No se ha constatado la existencia de normativas respecto a qué tipo de señalización fija preventiva debe implantarse en los cambios de velocidad máxima y en qué circunstancia estos cambios de velocidad deben estar señalados en la vía. La pregunta es: ¿En el momento del accidente, esto era así? ¿La normativa no exigía esos cambios en las transiciones significativas de velocidad? ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Eso era así.

El señor **DELGADO ARCE**: Es así. Y por eso ustedes, considerando que eso podría ser objeto de mejora, plantearon una recomendación que es la que afortunadamente se ha implementado. La pregunta, por tanto, es concreta: ¿En el momento del accidente no existía obligación de señalizar los cambios significativos de velocidad? ¿Es así?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 31

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Exacto.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Era así.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero eso no significa que no existiera señalización antes del punto de descarrilamiento.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Existía la señalización de ASFA.

El señor **DELGADO ARCE**: La señalización de ASFA.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): La señal de ASFA, que permitía circular a los trenes siempre y cuando en la estación de Santiago, que era la terminal, los estuvieran recibiendo con la señal.

El señor **DELGADO ARCE**: En ese momento, a partir de ahí, el tren estaba bajo el control de su conductor, del maquinista. ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Es por ello por lo que ustedes llegan a las conclusiones a las que llegan. Si uno lee su informe, el de la comisión que usted presidía, puede ver que a partir de la página 99 hay un proceso que ustedes llaman de deliberación, en el que van deliberando sobre la conducta del maquinista, sobre la documentación reglamentaria en cabina —que dicen que era la correcta—; sobre los requisitos de formación del personal, en este caso del maquinista —que dicen que eran correctos—; sobre controles y auditorías internas que hacen referencia a estas cuestiones; sobre las instalaciones técnicas —que dicen que funcionaron correctamente, también en la infraestructura— y llegan ustedes a decir en la página 101 —y le pregunto si esto que escriben aquí es cierto—: las señales fijas mediante cartelones dispuestas en las proximidades de la zona de descarrilamiento (cambio modo ASFA, Reglamento General de Circulación y reducción de velocidad) son acordes y están ubicadas conforme a lo establecido en las prescripciones técnicas operativas. Y añaden ustedes: no prescribiéndose en esta que los cambios de velocidad máxima con reducción deban disponer de señalización preventiva fija en vía.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Eso es así.

El señor **DELGADO ARCE**: Eso es así.

Después hacen una deliberación sobre el material móvil siniestrado y dedican ustedes dos páginas a decir que esto funcionó correctamente y establecen las conclusiones que leyó el señor Martínez Oblanca y que no voy a reproducir. Después hacen las recomendaciones, que es la función fundamental.

Yo he leído este informe que ustedes han ratificado y usted acaba de poner de manifiesto que se lo mandaron a la agencia europea pocos días después; en concreto, parece ser que ustedes concluyeron el informe el 20 de mayo de 2014 y lo mandaron a la Agencia Ferroviaria Europea en julio de 2014. Así se recoge en la exposición de la ERA y ustedes lo recogen en un documento suyo. La ERA, después, en el año 2015, si no me equivoco, les manda a ustedes este documento de asesoramiento —documento de asesoramiento de la agencia para la Comisión Europea— en el que les trasladan a ustedes una serie de dudas sobre su informe. Yo he leído un informe que analiza este documento en el que se dicen una serie de cuestiones sobre temas que le acaba de suscitar doña Alejandra, que ha planteado en sus preguntas como si fueran conclusiones. En concreto, se ha referido a cuatro temas que yo quiero comentar aquí.

Primero, el equipo investigador. Se ha cuestionado por parte de la ERA que ustedes pudieran no ser independientes en su función por cuestiones de su nombramiento y por cuestiones relacionadas con la participación de ADIF y de Renfe en las investigaciones. Ustedes, en el documento en el que replican a la ERA, se refieren al equipo investigador, y yo le quiero preguntar si ratifica o no lo que le digo. Es importante a los efectos de que queden claras las cosas, porque si nosotros, los que trabajamos en esta Comisión, nos tenemos que basar en documentos y en informes, necesitamos que se acredite de manera fehaciente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 32

si lo que se dice en los documentos es correcto o no, con independencia de que luego se matice, porque, si no, vamos a estar realmente perdidos. En la página 10 de este informe dicen que todas las investigaciones de la CIAF cumplieron con los requisitos establecidos en la Directiva de Seguridad Ferroviaria. Lo dicen ustedes. Y añaden a continuación que los miembros del pleno de la CIAF actuaron con total independencia en el ejercicio de sus funciones. ¿Esto lo ratifica usted?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Dicen ustedes que al frente del equipo investigador se sitúa el responsable de la investigación, que era un técnico de la CIAF nombrado por el presidente. ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es así? ¿Había un técnico responsable de la investigación?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Es cierto —como dicen ustedes en este documento— que la participación de ADIF y de Renfe tiene que ver con que ellos están obligados por la normativa a realizar su propia investigación interna. ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que estas personas de ADIF y de Renfe no participaron en ningún caso en el proceso deliberativo ni de elaboración del informe de la CIAF? Pregunto.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Es cierto. No participaron en absoluto.

El señor **DELGADO ARCE**: No participaron en absoluto.

En otra de las preguntas que le plantea doña Alejandra, alude concretamente a unos comentarios que hace la ERA sobre que no se analizaron las causas profundas y subyacentes del accidente, pero ustedes, que replicaron a este informe de la CIAF a su vez en otro informe, dicen, en relación con ese tema —y se lo voy a recordar para ver si lo que ustedes dijeron se corresponde con la realidad o no— lo siguiente: que los informes de la CIAF, y este también, analizaron las causas directas subyacentes y profundas de los sucesos investigados. En particular, la CIAF realizó un estudio detallado del accidente de Santiago y, como consecuencia de este estudio, determinó recoger en el informe una causa directa y una causa coadyuvante. Y dice que durante la investigación trataron todos los aspectos en los que el documento de la ERA hablaba de debilidades y trasladaron aquellas que eran más relevantes y las que consideraron menos relevantes no las incluyeron. ¿Es cierto?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Cierto.

El señor **DELGADO ARCE**: Le preguntaba también doña Alexandra sobre el tema de las víctimas, al igual que el señor Ramos. Efectivamente, también se alude en el informe de la ERA a ese aspecto, pero si uno lee el documento que ustedes remitieron a la ERA para explicar esto, verá que dicen lo siguiente —página 120—: La CIAF, siendo conocedora de la información y atención dada a las víctimas desde el Ministerio de Fomento, de las comparecencias en sede parlamentaria, de las entrevistas que mantuvo el Ministerio de Fomento con las víctimas y sus asociaciones y de la propia instrucción judicial, concluyó que todo ello permitió un seguimiento del proceso y la CIAF confió en este sistema de relación y es por ello que no estableció otro tipo de contacto. ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Es así.

El señor **DELGADO ARCE**: Es así. ¿Actuaron conforme a este proceder?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Ya lo he dicho anteriormente. Ya había información y no íbamos...

El señor **DELGADO ARCE**: Dos cuestiones finales.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 33

Usted en este informe, contestando a la ERA, dice al final: En conclusión, se considera que el informe elaborado por la CIAF sobre el accidente de Santiago respondía a las exigencias legales y normativas, así como a las cuestiones que plantea el documento de la ERA. Y terminan diciendo ustedes: por lo que no se encuentra justificada la apertura de una nueva investigación.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: La última. Usted ha comenzado diciendo que fue nombrado por una ministra del Gobierno de España —doña Magdalena Álvarez— que le llamó a usted para afrontar esta responsabilidad; después, sucedió a doña Magdalena el señor Blanco, que le mantuvo a usted en el cargo, y después, le mantuvieron a usted cuatro años más durante el mandato de doña Ana Pastor. ¿Es así?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Y concluyó usted su mandato por vencimiento del plazo.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Eso es.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Usted ratifica que jamás nadie le dio ningún tipo de instrucción sobre qué hacer o no hacer en relación con la investigación?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Absolutamente.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y en abrir o reabrir investigaciones?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Exactamente.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Actuaron ustedes con total independencia?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Con total independencia. Personalmente, jamás he recibido ningún tipo de instrucción y he tomado en cada momento las decisiones que he considerado que procedían en ese momento.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿El hecho de que usted haya trabajado tantos años para Renfe le ha condicionado a usted a la hora de no ser...?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): En absoluto, porque he trabajado para Renfe, pero cuando Renfe tenía responsabilidades también de infraestructura. O sea, que cuando fui director de operaciones, bajo mi responsabilidad estaban las jefaturas de Seguridad en la Circulación, la de mantenimiento y, además, la de tracción. Tenía unas responsabilidades brutales en todo y, por tanto, tenía ahí el corazón partido. Además, el que ha viajado mucho en una locomotora se imagina ese posible error del maquinista, de que algo no le ayude. Por tanto, nosotros desde un primer momento fuimos absolutamente comprensivos.

El señor **DELGADO ARCE**: Se me ha olvidado una última pregunta y es muy breve, señor presidente, de verdad.

Antes de que la ERA hiciese este documento de aviso, vinieron a Madrid a hacer una evaluación de la CIAF.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, a esa me he referido yo...

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Esa evaluación se hizo en diciembre de 2014? ¿Empezó en diciembre de 2014 y terminó en mayo de 2015?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Exactamente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 34

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y es cierto que se cerró con un informe de julio de 2005 sin ninguna crítica a la CIAF?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No solo eso, sino que, además, en los resúmenes dice que se funciona perfectamente, que se cumplen todos los requisitos...

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y conocían ya la existencia del informe de investigación del accidente de Santiago?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Sí, sí; lo tenían desde un año antes. Se lo habíamos mandado en 2014. Esta evaluación fue firmada el 20 de julio. Los técnicos de la ERA estuvieron aquí una semana. Yo estuve con ellos toda la semana por la mañana y por la tarde, viendo casos de los que habíamos investigado, y se fueron con este informe que no emitía ningún tipo de duda respecto a la independencia de la CIAF y a la independencia, concretamente, de los miembros de la comisión.

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

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

Quiero darle las gracias a usted, don Fernando, por su información. El tiempo que se ha alargado ha resultado sin duda muy interesante para esta Comisión. Quiero agradecerle que haya venido a esta casa, que es su casa, porque es la de todos. Le quedo muy agradecido por su paciencia y su buen hacer. Hasta pronto.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Muchas gracias y quedo a su disposición si alguna vez necesitan alguna cosa. **(Pausa)**.

### — DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, CIAF (MONTES PONCE DE LEÓN), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 212/001749).

El señor **PRESIDENTE**: Ahora que estamos aquí todos los grupos, les comento que el portavoz de Ciudadanos tiene que hablar en la Comisión de al lado y nos ha pedido que le dejemos, si es posible, el último. Si le parece bien a la Comisión, así lo haríamos. **(Asentimiento)**.

Al ser la última intervención, mantendremos el criterio de flexibilidad en los tiempos, porque lo único que haremos será quitarnos tiempo de comer, pero visto cómo ha ido esta segunda intervención, por la tarde empezaremos a ser mucho más rígidos con los tiempos, si les parece a ustedes bien. ¿De acuerdo?

El señor **DELGADO ARCE**: Creo que cuando vienen comparecientes de la responsabilidad de los que hemos tenido esta mañana, como el anterior, resulta inevitable excederse con los tiempos. Creo que usted lo está gestionando muy bien.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido un cuarto de hora. Si a ustedes les parece bien esta opinión de don Celso, por mí, encantado de ser flexible.

Tenemos con nosotros a don Fernando Montes Ponce de León, que es el presidente actual de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF, para informarnos del tema de competencia de esta Comisión. Quiero agradecerle que haya venido aquí y decirle que todas sus informaciones no caerán en saco roto, sino que serán bien aprovechadas. Sin más, le doy la palabra, señor Montes.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, CIAF** (Montes Ponce de León): Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quería aprovechar la ocasión para, desde este lugar, transmitir una vez más mi pesar, mis condolencias y mi dolor hacia todas las víctimas y familiares del accidente de Santiago. Realmente, fue un trágico accidente, que nos ha impactado, como es lógico, a todos, y considero que todo lo que podamos hacer para que, en lo posible, esto no vuelva a ocurrir debemos hacerlo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 35

En segundo lugar, para los que no me conozcan, soy Fernando Montes. He estado toda mi vida trabajando en la industria privada. En el año 2004 me prejubilé y desde entonces he estado colaborando en el Máster en Sistemas Ferroviarios de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería del ICAI, como profesor en Sistemas de señalización. En el año 2014 aproximadamente —en el mes de julio— me pidieron que formara parte de la comisión de investigación como vocal. El año pasado, en el mes de marzo, ustedes me aceptaron como presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, y esa es la responsabilidad que tengo en este momento.

Como han visto, en el informe del accidente de Santiago no participé, porque me incorporé a la comisión posteriormente a la fecha del mismo. Hace algunos meses ha aparecido alguna información en la prensa —que yo he visto— diciendo que había participado en la elaboración del informe de Santiago. No; yo entré en la comisión posteriormente a este informe, en el mes de julio, aunque, como es lógico, me lo he leído con detalle y he pedido aclaraciones en las cosas que no entendía.

Eso es todo lo que tengo que decir. Estoy aquí para responder a las preguntas que ustedes me quieran hacer, dentro de lo que sepa, y estoy a su disposición en lo que pueda ayudar.

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

A continuación, damos paso a la intervención de los grupos. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Saludo a don Fernando Montes Ponce de León y le agradezco su presencia esta mañana. Usted ya estuvo aquí, como nos acaba de recordar, participando en la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español que se creó en el Congreso de los Diputados. Don Fernando, recordaba usted también que desde marzo del pasado año es presidente de la CIAF —yo mismo contribuí con mi voto a su elección—; fue vocal de la CIAF pero en el momento del accidente no participé en la investigación.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No, no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Bien, en todo caso usted es perfectamente conocedor de que la Agencia Ferroviaria Europea ha cuestionado el trabajo realizado por la CIAF. ¿Qué opinión le merecen estos argumentos de la ERA respecto al informe de la CIAF?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Realmente no estoy de acuerdo en absoluto con el informe de la ERA, en absoluto; considero que no ha sido un informe objetivo. Creo que la razón más importante que aduce la ERA en ese informe es la falta de independencia de la comisión, y ahí —ya lo dije cuando me nombraron presidente— tengo que discrepar completamente de esa opinión, discrepo de ella drásticamente porque conozco a las personas —no a todas, a algunas— que intervinieron y son profesionales que me merecen todo tipo de respeto, responsables en sus funciones, y no tengo la menor duda —si alguno lee el resultado del informe lo puede ver— de que han actuado con la máxima imparcialidad e independencia en sus juicios. Por otra parte, tampoco estoy de acuerdo con la afirmación que dice que no se analizan las causas raíces. Me parece que o no han leído bien el informe de la CIAF o no lo entienden, porque las recomendaciones de seguridad —que es el objeto fundamental y final de cualquier informe de investigación, obtener unas recomendaciones de seguridad para que no vuelva a ocurrir lo que ha ocurrido—, que son nueve, claramente afectan a normativa y a legislación y las causas raíces se refieren únicamente a la normativa y a la legislación. Por consiguiente, tampoco estoy de acuerdo con lo que dicen de que no se tratan las causas raíces; sí se tratan y se hace con cierta profundidad, aunque se puede profundizar mucho más, evidentemente.

En lo que sí estoy de acuerdo con el informe de la ERA es en que en el informe de la CIAF no se hace —y eso es algo que no es correcto— una referencia concreta ni se atiende lo suficiente a las víctimas. Estoy completamente de acuerdo en ese punto. Lo único que puedo pensar es que fue tal la magnitud del accidente que desbordó realmente la capacidad de la gente que estaba en la CIAF como para atender a las víctimas, además de que se desplegaron un montón de actuaciones, todas estupendas, en todos los sentidos: de la gente del entorno, de los ayuntamientos, del Gobierno autonómico, del Gobierno central, de ADIF y Renfe, por supuesto; yo creo que hubo un gran despliegue y por esto tal vez la CIAF no se metió en esos campos. Indudablemente es un defecto en el informe que estamos intentando que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 36

subsane —yo lo estoy intentando en estos momentos—, teniendo en cuenta la dificultad de poder atender a todas las víctimas que sufren un accidente de este tipo, con estas dimensiones.

Como consecuencia de ese informe hubo una réplica que se mandó a la ERA argumentando en contra de todos los puntos que ellos aducían en ese informe. No se ha obtenido respuesta a esa réplica nuestra.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pediría al compareciente, si es posible, una mayor brevedad en las respuestas porque nuestro tiempo es limitado.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Perdone, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, es una sugerencia.

Adelante, señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Su predecesor al frente de la CIAF, el señor Rallo Guinot, nos ha hecho entrega hace un momento de unos informes en los que la ERA, la Agencia Europea Ferroviaria, daba valor a unas investigaciones que posteriormente calificó de faltas de independencia. ¿A qué atribuye usted el cambio de criterio de la ERA? Porque ha hecho mucho daño al sistema ferroviario español que desde Europa reconvenzan respecto a un informe del accidente más grave sucedido en España en nuestra historia.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Perdone, no le he entendido bien.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Inicialmente, tras elaborar el informe, la ERA, parece ser, según el documento que no hemos visto todavía pero que ya tiene el presidente de la Comisión en su poder, valoraba como positivas y acertadas las investigaciones realizadas por la CIAF.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ah, sí, en el año 2015, efectivamente.

Lo achaco fundamentalmente a que en el real decreto español se traspuso mal la función de lo que tenían que hacer ADIF y Renfe; se expresó mal. En la directiva europea se dice que se contará con la opinión de ADIF y de Renfe y de los operadores de tren durante el transcurso de la elaboración de los informes para que luego no se sorprendan de lo que se diga en el informe final. Creo que en el real decreto español aparece que intervendrán en el equipo investigador el jefe de seguridad de Renfe y el jefe de seguridad de ADIF, pero en la práctica mi experiencia es que nunca han intervenido; no han intervenido más allá de lo que dice la directiva europea de pedirles información, como es lógico, y tenerles informados de lo que se está avanzando. Posiblemente sea eso que se explicó en su momento; además, salió otro nuevo real decreto cambiando la situación del equipo investigador.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Montes, han pasado más de cinco años de aquella tragedia en Santiago de Compostela y en todo este tiempo se han conocido algunos nuevos datos y hay testimonios novedosos, hasta el punto de que tanto tiempo después estamos ante una Comisión de investigación parlamentaria. Las víctimas, que usted ha reconocido que no se les prestó debida atención en su momento...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Por parte de la CIAF.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí.

Las víctimas han profundizado muchísimo en todo lo que rodeó al accidente. ¿Cree usted que se debería realizar una nueva investigación por parte de la CIAF? Me pareció que el anterior compareciente, es decir, su predecesor en la CIAF, titubeaba en relación con la necesidad o no de prestar una nueva investigación.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Mi opinión es que no tiene objeto hacer una nueva investigación. Creo que el informe

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 37

de la CIAF es un informe que está bien hecho, es serio, completamente descriptivo de todo lo que ocurrió y no hay razones claramente para una nueva apertura de investigación. Es más, las recomendaciones de seguridad que se hacen en el informe de la CIAF son recomendaciones que claramente, desde mi punto de vista, están bien hechas y son adecuadas sobre todo para el medio plazo y en un nuevo informe no se sacarían mejores conclusiones que esas recomendaciones de seguridad, que es el objetivo fundamental de una investigación técnica nuestra: sacar recomendaciones de seguridad para que no vuelva a ocurrir el accidente.

Mi respuesta a su pregunta es no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Usted nos indicaba al principio que no participó o no formaba parte de la CIAF cuando se elaboró el informe del accidente de Santiago, pero quisiera preguntarle si conoce o sabe usted si alguno de sus colegas ha recibido indicaciones, sugerencias, presiones de algún tipo desde el Ministerio de Fomento, desde Renfe o desde ADIF para que el informe vaya en determinada dirección.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): En absoluto, ni lo conozco ni lo creo. A mí nunca me han dicho ni alertado absolutamente de nada, todo lo contrario, creo que todo el mundo ha actuado con plena profesionalidad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por último, señor Montes Ponce de León, usted es un observador de primera mano del sistema ferroviario español, ¿estamos ante un sistema más seguro desde el accidente de Angrois?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Estamos ante un sistema más seguro, sí, por supuesto, por supuesto que estamos ante un sistema más seguro, y además yo creo que se están tomando muchas medidas, algunas, de acuerdo con las recomendaciones que se hicieron, que son muy positivas. Pero creo que nunca es suficiente, siempre hay que mejorarlo, claramente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muy bien.  
Señor presidente, nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.  
A continuación, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña, dispone de la palabra el señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, presidente.  
Buenos días, señor Montes.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Buenos días.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted acaba de decir que no le gusta, creo que ha dicho literalmente que está diametralmente en contra de un informe europeo, el informe de la ERA.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Bueno, diametralmente no, que no estoy de acuerdo con el informe europeo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Quiero decir que ha sido bastante taxativo.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Según la normativa de seguridad ferroviaria, concretamente la Directiva 49/2004, tiene que haber un organismo independiente en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier Administración de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarificación y de cualquiera parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación.

Claro, yo siempre digo lo mismo, no tengo mucha idea de este tema, pero estando usted en contra de un informe europeo de la ERA y siendo presidente de la CIAF, ¿no está usted en contra de la normativa?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 38

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Pues no, estoy a favor de la normativa. Especialmente mi independencia me permite decir eso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡Ah!, ¿sí? Vale.

Pues hablando de independencia, ustedes han dicho, y lo comentaba su antecesor, el señor Rallo, que el informe de la CIAF era honesto, independiente y profesional. Se lo pregunto sin acritud: ¿le parece honesto, profesional e independiente que los responsables de Renfe y ADIF de desconectar en veinticuatro horas el ERTMS sean los responsables de hacer un informe que evalúa si esa desconexión fue buena o mala en torno al accidente? ¿Le parece que eso es profesional, independiente y honesto?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Vamos a ver, lo primero que quería contarle es que los responsables de Renfe y ADIF no participaron en la elaboración del informe, en absoluto.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No le quiero interrumpir, señor Montes, pero las verdad es que...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Déjeme un momentito.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Déjeme. Perdone. La verdad es que...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rufián, deje acabar el argumento y luego le permitiremos que conteste.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No intervinieron en la elaboración del informe. Claramente no intervinieron. No intervinieron. Eso por una parte.

Por otra parte, en cuanto a la desconexión, como dice usted, del sistema de ERTMS del tren, del equipo de ERTMS, pues me gustaría aclararle un poquito qué significa eso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo encantado.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Fenomenal. Estamos entonces en sintonía. Lo primero que yo quisiera decirle es que el servicio del tren desde La Coruña hasta Madrid se hacía en ASFA desde que se inauguró la línea; desde que se inauguró la línea. O sea que desde que se inauguró esa línea iba siempre en ASFA, además, arrastrado por una locomotora diesel. Hubo un momento en que debido a que el tren 730, me parece que es, estaba preparado ya para funcionar en esa línea, y dado que tenía mejores prestaciones en cuanto a confort y demás cosas, se decidió ponerle en servicio un día como un lunes en el mes de junio o julio del año 2012, un año después. Durante un año habían estado circulando con ASFA. En una semana se puso en servicio ese nuevo tren, después de tener todas las autorizaciones correspondientes y demás cosas y se empezaron a detectar problemas de incompatibilidad del sistema ERTMS con la vía. Entonces, a los seis días se decidió, bien decidido, quitar un equipo que estaba dando perturbaciones y que no funcionaba correctamente y se volvió otra vez al sistema ASFA. ¿Usted cree que eso es desconectar o más bien que nunca se llegó a conectar el sistema de ERTMS porque nunca funcionó?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo creo que es desconectar y creo que no estuvo bien hecho.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Vamos, después de seis días que se ve que no funciona y se deja la situación anterior porque es la única que garantiza la seguridad, ¿qué estamos haciendo?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo, como pregunta directamente, realmente considero —sin tener mucha idea, pero me fío de los expertos y sobre todo de un señor que estuvo aquí y que lo dijo de forma muy clara— que la desconexión en veinticuatro horas del ERTMS fue fatal.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): ¡Pero si no se desconectó!

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 39

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Déjeme. Fue fatal para el resultado final, sin entrar en detalles.

En el informe de la CIAF dicen que ir con el ERTMS activado, y usted ahora lo acaba de comentar, era un problema de seguridad y, por tanto, era mejor desconectarlo, tal y como acabaron haciendo Renfe y ADIF. Un técnico de Bombardier afirmó que la desconexión de este sistema embarcado se adoptó no por seguridad sino por motivos comerciales, y usted, de hecho, lo ha dejado caer.

Se lo vuelvo a preguntar: ¿por qué ustedes dicen en el informe algo que técnicos independientes como este señor de Bombardier dicen que es absolutamente falso?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Bueno, yo no sé lo que dijo el señor de Bombardier porque no lo he oído, pero yo le puedo decir que un sistema que en el momento...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La verdad es que lo acaba de comentar usted, que se desactivó porque comportaba problemas...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Claro, claro, comportaba problemas, pero es que en el momento en que comporta problemas y tiene que pasarse a un sistema manual y que el maquinista no sabe si va bien o no va a bien, empieza a suponer un riesgo para la circulación importante. Yo personalmente lo hubiera desconectado también porque es un riesgo, hay que saber lo que está pasando porque es que después de esa avería puede venir otra. Antes de tomar la decisión de seguir con ese tren con avería hay que ver por qué es eso y era un problema de incompatibilidad y había que resolverlo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Luego, y seguramente —seguramente no, seguro— tiene muchísima más experiencia y formación que yo en este tema y en prácticamente todos, pero desde fuera parece complicado entender que se diga que es mucho mejor confiar en la pericia de un señor la vida de cientos de personas en un AVE en un punto en el que hay un salto de velocidad brutal. De hecho los técnicos —incluso aquí hubo una técnica que no dijo nada, pero esto más o menos nos lo dijo— ya lo señalaron días antes del accidente. Es decir, ¿realmente usted, señor Montes, me está diciendo que no tiene nada que ver el ERTMS con el hecho de que murieran aquel día ochenta y una personas y que ese señor, el maquinista, fue el único responsable de todo lo que ocurrió aquel día?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Mire, yo no le estoy diciendo eso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bueno, pues lo he entendido mal.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo lo que le estoy diciendo es que desde luego el ERTMS no es culpable sino todo lo contrario.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No pudo ser culpable porque no estaba.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No, no, ni culpable ni no culpable, es que efectivamente no estaba, pero aunque hubiera estado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No habría cambiado nada. ¿Está usted de acuerdo con el señor González, de la DGF, en que no habría cambiado nada con ERTMS?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): ¿Qué no habría cambiado nada con el ERTMS? No sé qué quiere decir.

Vamos a ver, evidentemente el sistema de ERTMS se ha diseñado para dar mayor seguridad y prestaciones a todo el ferrocarril europeo. Si yo le dijera que en caso de que el ERTMS hubiera estado en toda la línea no habría funcionado mejor, le estaría mintiendo, le estaría diciendo una cosa que no es cierta. Claro que habría funcionado mejor con el ERTMS. Pero estamos hablando del hecho que ocurrió en ese momento, no de lo que podría haber pasado, estamos hablando de lo que ocurrió en ese momento. En ese momento había una línea que estaba funcionando con el sistema ERTMS, pero además hay otra

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 40

cosa importante, y es que todas las líneas de alta velocidad están equipadas con el sistema ERTMS y con el sistema de señalización lateral, que lleva también el ASFA. Los dos funcionan independientemente. Con el sistema ERTMS puede funcionar a 300 kilómetros por hora y con el sistema ASFA se baja la velocidad precisamente para controlarla a 200 kilómetros por hora. Y el sistema ASFA a 200 kilómetros por hora es como ha funcionado y funciona en muchísimas líneas españolas en este momento. El nivel de seguridad es un nivel completamente aceptable. Por tanto, ¿con el sistema ERTMS se podría haber circulado a 300 kilómetros por hora y mejor? Pues sí, por supuesto. ¿Y con el sistema ASFA y la señalización lateral? Todas las líneas españolas llevan los dos sistemas superpuestos y se puede funcionar con el ERTMS o se puede funcionar con ASFA con un nivel aceptable de seguridad. Además, esta solución que lleva adaptada en España desde hace tiempo es la que están adaptando ahora en Inglaterra del que llaman sistema híbrido. O sea que nuestras soluciones no son tan malas y además van en esa línea.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, pero al final —y ya acabo, señor presidente, le agradezco la generosidad—, señor Montes, a mí me da la impresión de que me está haciendo trampa. Le vuelvo a repetir, yo no soy muy espabilado ni de esto sé mucho, pero se lo comento porque, claro, al final usted está hablando de que hay más tramos de 200 y 300 kilómetros por hora. Y yo le pregunto, ¿hay algún otro tramo en el que se pase de 200 a 80 solamente con el sistema ASFA?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No sé si de 200 a 80...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Los peritos dicen que no.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo no lo sé exactamente, no le puedo decir, pero sí le puedo decir que hay entre doscientos y trescientos puntos en donde se tiene una probabilidad de descarrilamiento parecida a la que se tenía en la curva de Angrois. Normalmente un tren que pase por una curva con una limitación de velocidad a una velocidad un 50 % mayor de la que está señalada tiene posibilidades de descarrilamiento. Hay muchas curvas en España, ya le digo que se detectaron unas trescientas curvas en España en las cuales la probabilidad de descarrilamiento de un tren a su paso es semejante a la probabilidad de descarrilamiento que tenían en Angrois.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Seguramente ningún otro tren se llama Frankenstein, como aquel.

Le comento lo mismo que al señor Rallo y se lo repito sin acritud: ojalá asuman responsabilidades políticas e incluso judiciales por una gestión bastante lamentable.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, las conclusiones se hacen al final de los trabajos de la Comisión, señor Rufián.

Entiendo que el portavoz de Ciudadanos ya está disponible. En tal caso, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente, por la flexibilidad. Gracias, señor Montes Ponce de León.

Visto desde fuera, una evaluación de riesgos profunda debería ser capaz de detectar aquellos puntos en los que una combinación de posibilidad de que haya un fallo y la gravedad de lo que ocurre si este fallo tiene lugar sea inasumible, y da la sensación de que en este caso no hubo ni una sola medida adicional específica. Por ello, desde fuera da la sensación de que el riesgo no había sido evaluado correctamente. Esta es la primera pregunta, ¿usted cree que algo falló en la evaluación de riesgos en Angrois?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Mi opinión es que en Angrois se hicieron las cosas de acuerdo con la normativa que en ese momento existía. En la evaluación de riesgo en el sistema de gestión de seguridad de Renfe existe un tratamiento de todos esos puntos singulares, y evidentemente la curva de Angrois es un punto más de las curvas con cambio significativo de velocidad que aparece en la red española. Y hasta el momento en que ocurrió el suceso de Angrois, por desgracia, todas estas curvas, que son unas trescientas o

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 41

cuatrocientas, no se había detectado un accidente de ese tipo, exceptuando me parece que una vez en Medina del Campo.

En cualquier caso, lo que sí le puedo decir es que la experiencia que se tenía en este país con las medidas mitigadoras que se estaban haciendo de formación de los maquinistas, de habilitación del personal de conducción para funcionar en cada línea específica, en las habilitaciones específicas para cada línea, de las habilitaciones del tren, todo eso había conducido a que el resultado del riesgo en esas curvas estuviese controlado con las medidas que se estaban tomando. ¿Qué se hizo en la curva de Angrois? Pues se tomaron las mismas medidas que se estaban tomando hasta ese momento.

Es cierto que ha sido un desastre lo que ha pasado. Entonces, lo que tenemos que analizar es la diferencia entre esa situación y la otra. Y, desde luego, en las recomendaciones que aparecen en el informe de la CIAF se hace hincapié en una serie de recomendaciones de seguridad que van en la línea de mejorar lo que hasta ese momento se estaba haciendo porque, como consecuencia de lo que pasó en Angrois, no se debe de seguir en esas circunstancias.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero, ¿no cree usted que la curva de Angrois tenía tres características, al menos, que la hacían única? Primero, que formaba parte de una infraestructura nueva, con lo cual parece que tendría que ser diseñada y evaluada conforme a los criterios de seguridad más actuales y más estrictos. Segundo, porque obligaba a una reducción de velocidad muy muy fuerte, que en caso de fallo aseguraba el descarrilamiento. Pero el tercero es que no había ningún elemento que pudiera reducir el riesgo de fallo humano.

En la otra curva con una gran reducción de velocidad, la de Puertollano, siempre se ha circulado con un sistema que garantiza que, en caso de fallo del maquinista, el tren esté protegido. ¿Cómo es que no se dio cuenta nadie de que una curva así era particular y tenía un riesgo mucho mayor que el resto de la red?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Bueno, ya le digo que esa curva evidentemente es una curva significativa, importante, pero que la probabilidad de descarrilamiento era semejante a la probabilidad de descarrilamiento que tenían otras curvas que estaban funcionando desde hacía muchos años en la red ferroviaria. Nada inducía a pensar que si se mantenían los mismos tipos de mitigaciones, de formación, de habilitación, y demás cosas que se habían tenido hasta ese momento pudiera llegar a ocurrir el desastre que ocurrió.

Evidentemente, el desastre ocurrió por las circunstancias que se produjeron, y lo que hay que analizar es cuáles son las circunstancias que han aparecido. Por supuesto, una de las medidas que se adoptaron como consecuencia de esto fue incorporar en el sistema ASFA digital el control de velocidad en curvas significativas, para que ese riesgo que se había detectado y ese desastre de Angrois no se volviera a producir. Hasta ese momento en ninguna curva con un cambio de velocidades máximas había sido necesario poner ningún equipamiento adicional para controlar la velocidad, puesto que las medidas mitigadoras que se estaban llevando a cabo en cuanto a formación, habilitación, etcétera, habían sido suficientes hasta entonces. Es así como se hacen los análisis de riesgos, se mira qué está pasando y si realmente hasta ese momento el funcionamiento es correcto, se considera que más o menos se debe decidir conforme a esa estructura.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se ha dicho ya que la ERA hizo un informe poco usual, por la dureza criticando la falta de independencia de CIAF o que era susceptible a presiones del ministerio, y usted ha dicho que ese informe no es objetivo. Sobre esta cuestión le quiero hacer varias preguntas, y la primera es por qué no va a ser objetivo. Es decir, podemos entender que la CIAF no sea objetiva porque puede ser juez y parte, pero, ¿la ERA?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo respecto a la ERA no sé, pero a mí me da la impresión de que si había una serie de cuestiones, de dudas, etcétera, se debería haber contactado con la CIAF para pedir aclaraciones, porque ahí aparecen una serie de preguntas y algunas de ellas no son correctas. Yo no sé si será objetivo o no será objetivo, pero la impresión que da es que para un informe, como dice usted, tan duro se debería haber pedido la aclaración de una serie de cuestiones. Por tanto, como digo, no sé si será objetivo o no, pero a mí la impresión que me da es que hay muchas cuestiones que parecen muy dirigidas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 42

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: También con respecto a esta cuestión, la CIAF critica vehementemente que se diga que el S730 era un tren de alta velocidad. La pregunta es: ¿Y qué más da? ¿No es esto irrelevante para el accidente?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Efectivamente, eso es irrelevante para el accidente, el tren iba a la velocidad que en ese momento debía ir, a 200 kilómetros por hora, pero no sé por qué en todos los puntos aparece *high speed train*, tren de alta velocidad, cuando tal y como está registrado y por las características del propio tren no lo es. Por tanto, tampoco tiene sentido decir que es un tren de alta velocidad, ya que parece que se está induciendo a pensar algo que no es. Por eso le digo que un informe tan serio como el de la ERA debería haberse cuidado en la terminología.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entonces, ¿usted cree que este tren no es de alta velocidad?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No está registrado como un tren de alta velocidad y me parece que la limitación de velocidad que tiene es de 220 o 240 kilómetros si va en ancho internacional y con ERTMS, pero no es un tren de alta velocidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero se anunció como un tren de alta velocidad.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo no entro en el *marketing* o en los aspectos comerciales. Oficialmente no está registrado como un tren de alta velocidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree que la CIAF recibió presiones del ministerio para incidir en que no se trataba de un tren de alta velocidad?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No, en absoluto. A mí no me ha llegado nunca nada de eso.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Lo digo porque aparentemente hubo una campaña incluso modificando mapas y documentos en este sentido. Por otra parte, ¿usted cree que según los parámetros que establece la Unión Europea para definir alta velocidad esta línea Orense-Santiago no lo es?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo creo que la línea Orense-Santiago sería o no de alta velocidad según lo que entendamos por alta velocidad. Es decir, por lo que he visto alta velocidad se define claramente a partir de 250 kilómetros. Esa línea ha podido ser construida para que en el futuro circulen trenes a más de 250 kilómetros por hora, pero tal y como se estaba operando en ese momento no era una línea de alta velocidad porque, no lo sé exactamente, pero creo que los trenes iban a 220 o a 240 kilómetros como mucho. El límite de la alta velocidad está fijado entre 200 y 250 kilómetros por hora. A partir de 250 kilómetros claramente es alta velocidad y por debajo de 200 es una línea convencional. Dentro de esa gama, depende de la operación que se haga de la línea.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Termino, presidente con una pregunta, bueno son dos pero dos en una. ¿Por qué cree que la CIAF no hizo una investigación sobre las supuestas modificaciones en los distintos proyectos y su eventual impacto o no en la seguridad? Y segunda, ¿por qué no investigó por qué un año después de la desconexión del ERTMS —o llámelo como sea— no había vuelto a entrar en servicio?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): La primera era sobre las modificaciones en la infraestructura. Creo que en el informe de la CIAF hay una cronología de cómo se ha ido modificando todo el proyecto y se ha ido modificando de acuerdo con unas necesidades operacionales que se han ido presentando. Además, muchas de esas modificaciones han sido antes de que apareciera la directiva sobre los métodos comunes de seguridad en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 43

el año 2009, o sea que la mayoría de las modificaciones han sido antes. En cualquier caso, esa directiva tampoco está muy claro en qué momento se aplica o no. Pero es de suponer que cualquier modificación que se haga en un proyecto implícitamente lleva hecho un análisis de los riesgos que supone o de la problemática que supone cambiar el proyecto.

Una cosa que me gustaría decir aquí es que el concepto de análisis de riesgos ha existido siempre en el mundo ferroviario. No se ha hecho ningún cambio —que yo sepa— sin que hayamos analizado el riesgo de las cosas que se hacían. Sería una imprudencia no hacerlo y creo que todos los que hemos trabajado en el ferrocarril cualquier cosa que hemos hecho ha sido con un análisis de riesgo. En la directiva 2004 se recoge así, se recoge que hay que hacer análisis de riesgo. ¿Por qué? Porque la tradición del ferrocarril es que había que hacer ese análisis de riesgo y en la directiva 2004, de seguridad, se recoge de esa forma. Otra cosa es que a partir de ese momento en Europa, como es lógico, para que haya una armonización, en el año 2009 se aprobara la directiva correspondiente a los métodos comunes de seguridad y, a partir de entonces, se empezaran a establecer unos criterios pero fijese que los criterios que se fijan son los mismos que se venían aplicando. Punto número uno, si usted está haciendo una cosa y funciona correctamente, siga haciéndola de esa forma. Punto número dos, si hay unos códigos de prácticas o unas normas y funcionan correctamente, siga con esos códigos de prácticas. Y luego para las cosas nuevas que se están haciendo, si no hay una experiencia anterior, hágase un método explícito, que se dice. Lo que viene a decir es que ese análisis de riesgo o de seguridad en los diferentes procesos creo que, aunque no sea de manera formal, sí se han hecho. Eso respecto al análisis de riesgo.

La otra cosa que me había preguntado era...

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando dice usted que si está funcionando correctamente no se hagan cambios, ¿quiere decir si no ha habido accidentes?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Por lo que tengo entendido, en la línea de Santiago ha estado funcionando posiblemente hasta hace unos meses en ASFA. No lo sé exactamente pero creo que ha estado funcionando. No se ha instalado el ERTMS en ese servicio porque, ¡jojo!, hay otros trenes que sí funcionan en ERTMS en esa línea, pero en ese tren concretamente no funciona. Es un tren que va desde Coruña hasta Madrid y pasa primero por Coruña-Santiago, donde no lleva ERTMS, lleva ASFA; luego Santiago-Orense, donde lleva ASFA de nuevo pero puede llevar ERTMS, y luego Orense-Medina del Campo, donde va de nuevo con ASFA. Es decir, es un tren que pasa por diferentes situaciones.

No lo sé exactamente, no le podría contestar con completa seguridad pero después del accidente lo que se implementaron fueron unas balizas para el control semejantes a las que se ponían en las limitaciones temporales de velocidad para asegurar que no había otro problema similar. Se cambió rápidamente, me parece que a las dos o tres semanas se pusieron ya esas balizas que para esas curvas, en esas situaciones, no estaban incluidas en la normativa. Y una de las recomendaciones que se han hecho en el informe de la CIAF es que se ponga un control, una limitación de velocidad en el ASFA para todas las curvas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Como ya me he pasado ampliamente del tiempo, termino ya.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: He de insistir al compareciente en que, si puede, acorte un poco las respuestas. Se lo agradeceríamos porque estamos superando con mucho el tiempo de cada intervención.

A continuación, por el Grupo Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la señora Alexandra Fernández.

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

Buenos días, señor Ponce. No le voy a preguntar en exceso por el informe de la CIAF porque acaba de comparecer el exdirector de la CIAF, que sí fue la persona responsable de elaborar el informe. Y si quien era la persona responsable de hacer el informe no ha sido capaz de justificar el propio informe cuando se han puesto encima de la mesa los argumentos que ha dado la ERA para poner en causa ese informe, no ha sabido dar respuestas, no ha dado respuestas ni en cuanto a la falta de las causas profundas y subyacentes como exige la normativa...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 44

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Eso lo he comentado yo ahora.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No ha sido capaz de explicar la falta de participación...

El señor **PRESIDENTE**: Doña Alexandra, no avance conclusiones. Estamos en turno de preguntas y está usted sacando conclusiones. Aténgase a las preguntas, ya vendrá ese momento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No ha sabido justificar en términos de participación la falta de cumplimiento de la normativa 22 ni tampoco de independencia, el cumplimiento de la normativa 21. Creo que cuando se ponen los criterios —no subjetivos de si nos parece bien o mal el informe, sino la normativa— se ve claramente el incumplimiento. Tal ha sido la incapacidad de hacer una justificación del informe de la CIAF que con la última pregunta que le he hecho sobre si se debería volver a investigar el exdirector de la CIAF me ha contestado que no le parecería mal, que podría ser que fuera conveniente a la vista de las circunstancias que se están planteando y que ya lo dijo cuando el informe de la ERA, cuando nos envié el documento; que ya se lo dijo a la ministra: hay que hacer una investigación; se hace tabla rasa e iniciamos de nuevo la investigación. Y le contestó: No, no, esto está acabado, presentado y liquidado. Pero a ellos no les parecería ninguna barbaridad. Entonces, lo primero que le tengo que preguntar es qué opina de la respuesta de Ana Pastor.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Es una respuesta indudablemente respetable, pero ya han oído mi opinión y las razones que tengo. Considero que el informe ha sido completamente independiente. Es un informe que he leído con detalle y hace secuencialmente todo un análisis de lo que pasó. Por último, considero que hay unas recomendaciones de seguridad, que es el objetivo final de cualquier informe que se hace en los cuerpos de investigación. Esas recomendaciones de seguridad corresponden a causas profundas porque todo son modificaciones de la normativa que existía antes del accidente y, por consiguiente, son causas raíces, lo que pasa es que a lo mejor no aparecen identificadas como causas raíces, de esa forma. Por esos motivos yo considero que es un informe técnicamente correcto. Eso no quiere decir que otra persona no pueda tener otra opinión diferente; yo desde luego considero que el informe es correcto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y qué opina de que el director de la CIAF hable con la ministra de Fomento proponiendo reabrir la investigación y la ministra de Fomento sea quien diga: No, no, esto está liquidado?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Realmente yo no conozco esa conversación ni sé nada. La réplica que se hizo a la ERA fundamentalmente estuvo dirigida por el antiguo presidente de la CIAF y al final la conclusión es que no hace falta hacer un nuevo informe. Esa es la conclusión que se transmite a la ERA. Como yo desconozco esa conversación y no sé en qué términos se mantuvo, no le puedo decir nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero usted estaría de acuerdo en que se podría abrir una nueva investigación?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ya ha oído mi opinión inicialmente, que no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo creo que el papel principal que usted juega aquí no es el de hacer el informe, que es el que jugó el exdirector, sino ser la persona que se niega a abrir la investigación, a pesar de que Europa lo exige. Por eso creo que hoy la pregunta es qué va a hacer usted como director. La primera pregunta es: si hay un incumplimiento sobre la participación de las víctimas en ese informe —porque la cuestión no era solo que se les informase, sino que participasen—, si hay un incumplimiento de la normativa, ¿va usted a abrir una nueva investigación en la que se les dé entrada y participación a las víctimas?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Pues yo personalmente no sé qué haría. Más que participación es un respeto muy importante por las víctimas y por todo lo que les ha ocurrido, eso en primer lugar. La CIAF hace un informe

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 45

técnico, en el cual una de las consideraciones que está en las recomendaciones es atender en lo posible —y dicen así, en lo posible— a la situación de las víctimas. Yo no sé si esa atención a las víctimas cambiaría algo el informe técnico. Yo pienso que el informe técnico sería exactamente el mismo y la atención a las víctimas habría que hacerla, no sé cómo, no en este caso, que ya está pasado hace mucho tiempo —cinco años han dicho ustedes que hace que ocurrió el accidente—, pero sí en el futuro, y es lo que estoy procurando ahora en todos los accidentes que ocurren, que haya una atención a las víctimas, dentro de lo posible. En este sentido estamos trabajando. Yo pienso que únicamente el tema de la atención a las víctimas no es motivo para empezar a hacer un informe de investigación técnica de nuevo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted habla en términos de atender a las víctimas. Yo le voy a leer el artículo 22.3 de la directiva, que es sobre cómo se deben realizar las investigaciones: Se informará periódicamente de la investigación y de sus avances a las víctimas y a sus parientes y tendrán la oportunidad de exponer sus opiniones y puntos de vista durante la investigación y la posibilidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes. Por tanto, no es una cuestión solo de atender, sino de que participen activamente y aquí no han tenido ni la primera reunión, que han tenido que irse a Europa para que alguien los recibiese.

Otra pregunta. Si en cuanto a las causas solo se analiza el factor humano, ¿se va a reabrir la investigación para que se incluyan las causas subyacentes y las causas profundas?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ya le he dicho que están incluidas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no lo están. Le leo las conclusiones.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Perdón. Yo le he dicho cómo están incluidas, otra cosa es que usted no lo quiera entender, pero están incluidas porque las recomendaciones de seguridad afectan a la normativa y las causas raíces son las que afectan a la normativa fundamentalmente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estoy completamente de acuerdo en que las causas profundas están en las recomendaciones, el problema es que las conclusiones son: la causa del accidente fue un exceso de velocidad del tren por no respetar el personal de conducción lo prescrito en el libro horario. ¿De qué vale que las causas del factor humano sí aparezcan en las conclusiones y las causas profundas solo en las recomendaciones? ¿Cuál es el motivo para esa diferenciación entre la responsabilidad sobre el fallo humano y las recomendaciones a las causas profundas? Es muy inexplicable esa diferenciación.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo no lo entiendo así. En todo el capítulo de conclusiones y deliberaciones se va haciendo una relación donde aparece la indicación de por qué se están poniendo las recomendaciones que se están haciendo y cuál es el motivo. Es decir, hay un nexo de unión entre las deliberaciones que se hacen y las conclusiones. ¿Que no aparece el nombre de causas raíces? Pues no sé por qué no aparece, pero de hecho están, porque todas las recomendaciones corresponden a causas raíces. Le vuelvo a decir que, por ejemplo, en el real decreto que nos regula —es otra cosa que yo he visto ahora— las palabras «causas raíces» no aparecen. Estoy intentando en estos momentos que en todas las investigaciones que se hacen aparezcan las palabras «causas raíces» porque son las que la gente identifica como causas raíces, pero las recomendaciones que están hechas, todas, afectan a causas raíces.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le voy a leer la directiva. En el anexo V dice que se debe incluir en las conclusiones —no en las recomendaciones, en las conclusiones—, le leo: causas directas e inmediatas de la incidencia, causas subyacentes relacionadas con las cualificaciones, los procedimientos y el mantenimiento, y causas profundas relacionadas con las condiciones del marco normativo y la aplicación del sistema de gestión de seguridad. Por lo tanto, eso debe estar incluido en las conclusiones y no en las recomendaciones. Hay un incumplimiento de la normativa.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo no lo veo así, pero bueno.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 46

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Para acabar, en cuanto a la independencia, de la que tanto se ha hablado aquí, también ha habido una vulneración clara de la independencia. Por un lado, en lo que tiene que ver con el equipo que formaba la comisión. Ya se ha dicho que eran gente de Renfe y de ADIF y que por normativa no podían ser parte. Pero además...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ya le he explicado que no han participado.

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

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No participaron; en el equipo no participaron. Ya digo que está puesto...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el informe de la CIAF, página 11.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí, sí, por supuesto, pero no participaron, y prueba de ello es que no intervinieron en absoluto en ninguna de las deliberaciones. En todas las reuniones —y de eso me he enterado— que se tuvieron de deliberaciones, de conclusión y de análisis del accidente ni el jefe de seguridad ni el jefe de ADIF ni de Renfe participaron. Eso se recoge en las actas, en las que no aparecen; sí aparecen, lógicamente, las personas que participaron y en ninguna están ellos. Además, la participación de esta gente se limitó únicamente —y ya se ha dicho muchas veces— a entregar, tanto por parte de ADIF como de Renfe, sus informes particulares, que es lo que tienen que hacer. Y no se les consultó para nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Léase usted la página 11 del informe de la CIAF donde dice...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Que sí, que sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ... que el equipo lo formó el director de Seguridad de Circulación de ADIF, el director de Seguridad de Renfe...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Que sí, pero ya le digo que no participaron.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Luego, además, está la falta de independencia con respecto al ministerio; no solo de la comisión sino de la relación respecto al ministerio. La respuesta que acaba de dar el exdirector creo que ha sido bastante ilustrativa. Además, mientras Europa estaba exigiendo al Estado español que abriese de nuevo la investigación, el ministro de Fomento, señor De la Serna, tiene la posibilidad de mandar a un nuevo presidente de la CIAF y en ese momento le plantean a usted como presidente, una persona que dijo abiertamente que no estaba dispuesta a abrir esa investigación. ¿Cómo puede ser que diga el señor ministro De la Serna en los medios de comunicación que él no puede intervenir en la CIAF, que no puede pedir que se abra la comisión de investigación cuando al mismo tiempo lo propone a usted, que está abiertamente diciendo que no va a abrir la investigación? ¿Me explica cuál es la independencia respecto del ministerio?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Muy sencilla. Yo al ministro de Fomento, al señor De la Serna, no lo conozco; no he hablado nunca con él.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La independencia no tiene que ver con eso.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Un momento, déjeme. Me dice que yo dije que no se abriría la investigación. Efectivamente, lo dije aquí, delante de todos ustedes, públicamente; les dije a ustedes que mientras que yo no viera una causa importante, fundamental para la investigación, no la abriría porque es una investigación técnica y lo que se pretende es sacar conclusiones técnicas. Y para mí el informe de la CIAF técnicamente está bien hecho y además así está puesto en el de la ERA. ¿Que haya habido defectos de forma? A lo mejor ha habido defectos de forma, no le digo que no, pero ya se lo he explicado. Y desde

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 47

luego el informe me parece un informe correcto; no tengo en este momento motivos para hacer una investigación nueva puesto que lo que está puesto ahí es lo que ocurrió, el relato de los hechos claramente explicado, y yo no tengo motivos técnicos ni profesionales para abrir de nuevo ese informe. Y desde luego al antiguo ministro de Fomento, señor De la Serna, no lo conozco, así que mi opinión es una opinión completamente profesional.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, la última.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabo ya.

El hecho de que usted se niegue sistemáticamente y boicotee activamente esta investigación cuando lo está exigiendo...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ni me niego ni la boicoteo. Si aparecen razones importantes para abrirla, por supuesto, pero en este momento técnicamente le he dicho que no veo razones para abrirla.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabo ya.

El señor **PRESIDENTE**: No, perdone, estamos entrando en juicios de valor y eso no es.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La última, de verdad, y acabo.

El señor **PRESIDENTE**: Y que sea una pregunta, por favor, no un juicio de valor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Como creo que no se están teniendo las condiciones éticas y morales para ocupar un cargo público del que dependen muchas vidas...

El señor **PRESIDENTE**: ¡Señora Fernández!

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ... la pregunta es, ¿va usted a dimitir?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Mire, usted me está... Bueno, mejor que no diga nada.

El señor **PRESIDENTE**: No, no responda, por favor.

Ha hecho usted, señora Fernández, un juicio de valor. Esto no nos lleva a avanzar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bueno, le pregunto. No estamos de acuerdo con su posición de negarse a abrir la comisión de investigación...

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

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ya le he dicho que técnica y profesionalmente me parece que no debo abrir ahora la investigación.

Yo aquí suponía que me iban a respetar mi derecho a la honorabilidad pero...

El señor **PRESIDENTE**: De todas maneras, agradecido a los dos.

Doy la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, al señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias.

Gracias, señor Montes, por comparecer. ¿Me puede usted decir, a modo de conclusión central o final del documento de la CIAF, de ese documento de la comisión investigadora, cuáles fueron los motivos que causaron el accidente?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Hay un motivo que está expuesto en el informe que es el exceso de velocidad en el paso por la curva. Ese fue el primer motivo. Si no hubiera habido ese exceso de velocidad, no hubiera habido el accidente. Y después, como causa coadyuvante, apareció el uso de un teléfono corporativo que durante cien segundos estuvo utilizándose. Creo que la primera causa es el exceso de velocidad,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 48

evidentemente, y la segunda la utilización del teléfono corporativo durante cien segundos. Esas fueron las causas directas y primarias que ocurrieron en el accidente.

Del análisis de todo el accidente se vio que el funcionamiento del tren, la curva y todo eso estaba de acuerdo con la normativa, pero la normativa evidentemente, después de lo que pasó, hay que reconsiderarla, entre otras cosas porque hay elementos nuevos que han aparecido, como es el uso del teléfono móvil, que posiblemente cuando se hizo la normativa anterior no estaban contemplados. Y efectivamente todas las recomendaciones que se han hecho en el informe van en la línea de evitar que situaciones parecidas a las que ocurrieron en el momento del accidente se vuelvan a repetir y produzcan el mismo accidente.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Señor Montes, tengo la impresión de que las conclusiones así denominadas son incompletas. Las conclusiones, a las que usted se acaba de referir añadiendo otros elementos que no figuran como tales, son incompletas por parte de la comisión de investigación, pero es una opinión personal.

Me llama la atención que las llamadas recomendaciones, que son también causas subyacentes...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Son causas subyacentes.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ..., causas importantes...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Importantes, sí, sí.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ... en la causa final del accidente, no figuren dentro de las conclusiones. Llama mucho la atención.

En todo caso, segunda pregunta —luego le explicaré por qué le he hecho esta primera pregunta porque igual usted y yo podemos llegar al final a un cierto acuerdo sobre una cuestión clave—, ¿quiénes componían —si no se acuerda de nombres y apellidos no importa; su pertenencia a entidades o empresas— la comisión de investigación que realizó el informe?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): ¿Qué quienes la componían? La verdad es que no me acuerdo de todos los nombres, pero creo que tiene que estar escrito por ahí.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No importa que no dé nombres. ¿A qué entidades, empresas u organismos pertenecían los componentes?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ah, se refiere a componentes. Yo creo que había varias personas que habían pertenecido a Renfe y otras o por lo menos otra que seguro que no había pertenecido a Renfe, que trabajó en la industria, en empresas relacionadas lógicamente con el ferrocarril, pero que no...

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿En qué empresa?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No me acuerdo ahora, se lo puedo decir en otro momento. No me acuerdo. Una de las personas que estuvo y que yo conocí en la Comisión, no antes, no había pertenecido a Renfe ni a ADIF, al igual que había otras personas que yo tampoco conocía anteriormente, a otras sí, por supuesto.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Pero tampoco pertenecían a empresas que habían tenido algo que ver con la redacción del proyecto, con la ejecución, con la supervisión, con el control?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo creo que no.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Que no pertenecían a ninguna de esas empresas?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 49

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Yo creo que esa persona no.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Quiénes componen ahora la comisión que usted preside?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): La comisión que yo presido en este momento está formada por una persona que viene de la industria, de una empresa que ha trabajado lógicamente para el ferrocarril, y otras personas que han pertenecido a Renfe o a ADIF en el transcurso de su vida profesional, evidentemente. Además, es que no es fácil encontrar profesionales que conozcan esta materia, indudablemente. En este momento yo estoy intentando, en lo posible, buscar gente que no pertenezca a Renfe o a ADIF y que tengan conocimiento de la normativa, pero no es fácil. Al igual que estoy intentando formar un equipo de gente que vaya formándose poco a poco dentro del ministerio, como funcionarios, pero también eso lleva su tiempo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Tengo la impresión de que quienes componían la comisión de investigación en el momento en que hicieron su trabajo de analizar las causas del accidente, etcétera, todas ellas eran personas relacionadas con ADIF, con Renfe...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No todas, ¿eh? No todas.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ... o con empresas como Ineco; en definitiva, empresas relacionadas...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No, una de las personas que estuvo allí venía del mundo de la construcción de obra civil y no sé si esa empresa en su día trabajó para lo de Santiago, para la línea de Ourense. Yo, la verdad, lo desconozco. No le puedo decir.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No me parece, con perdón, una respuesta lo suficientemente transparente.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Es que no le puedo decir otra cosa. Si me lo hubiera dicho, si hubiera sabido esa pregunta, podría haber traído datos.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Estaba usted en esa comisión ya en julio de 2014?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí, sí, pero es que no me acuerdo de los nombres.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No, de las entidades.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Le digo que había cuatro o cinco personas que habían pertenecido a Renfe o a ADIF y uno que no había pertenecido, como le he dicho, y que venía de la empresa privada.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Teniendo en cuenta que se puso en cuestión por parte de la ERA la, digamos, falta de garantías sobre la independencia de los componentes de la comisión de investigación, teniendo en cuenta que en el informe, en sus conclusiones, no se incorporan las recomendaciones que pudieron ser seguramente causas que coadyuvaron al accidente...

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí, sí, en las recomendaciones sí que constan.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: En las conclusiones, no.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No, en las conclusiones no.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 50

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Teniendo en cuenta también que las víctimas, los representantes de las víctimas, los colectivos, las asociaciones, no fueron oídas, no fueron escuchadas, no pudieron aportar, lo cual es realmente una auténtica barbaridad, que una comisión de investigación no cite a los representantes, al colectivo de las víctimas para que puedan opinar, contrastar... En fin, teniendo en cuenta esos factores, teniendo en cuenta que además después del informe que se hizo público ha habido novedades importantes —descubrimientos o comparecencias ante el juez o ante la autoridad judicial, documentos que no habían salido a información pública—, teniendo en cuenta esos elementos que le acabo de citar —dudas sobre la garantía de la independencia de la comisión, no audiencia a las víctimas, conclusiones que no recogen las recomendaciones, nuevos datos aparecidos de carácter técnico de interés y documentos en las vistas de los tribunales—, con todo ello y aun teniendo en cuenta, como ha dicho su predecesor —al parecer lo ha dicho él, nosotros no tenemos en eso nada que añadir—, que la ministra le dijo que no, que no era conveniente, que no había lugar a la reapertura de una segunda comisión de investigación, ¿no cree usted realmente que hay elementos novedosos, errores en la tramitación de ese informe de la comisión de investigación que le invitan a usted, como presidente, que es independiente, que es autónomo, a reabrir ese informe y hacer las cosas como Dios manda? Le he citado cuatro elementos novedosos que le invitan a reconsiderar la apertura de esa nueva investigación o por lo menos a rehacer lo que ustedes realizaron, supongo que con la mejor buena fe, aunque sin garantías de independencia.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (Presidente de la comisión de investigación de accidentes ferroviarios, CIAF): Mire, yo le agradezco su sugerencia, evidentemente; la consideraremos. Yo le puedo decir que la decisión no me corresponde únicamente a mí, sino que le corresponde al pleno tomar esa decisión.

En cuanto a lo que usted ha dicho, hay cosas... Lo primero, ya le he explicado que realmente la comisión actuó de forma completamente independiente tanto de Adif como de Renfe en todo su proceso de análisis y de conclusiones. También le he comentado que las causas raíces, esas que afectan a la normativa, están recogidas, no en la conclusión, efectivamente, de una forma concreta, pero sí en todas las deliberaciones; están ahí puestas y se pueden ver. Están además referenciadas. Y, desde luego, lo que el presidente anterior haya hablado con la ministra yo lo desconozco, yo estoy hablando según criterios completamente personales, míos, y yo he analizado el informe de la CIAF técnicamente y me parece que es un informe que está correctamente hecho. Estoy de acuerdo —es la mayor pega para mí y lo siento— en lo relativo a la atención a las víctimas, que considero realmente que fue un fallo, pero en las demás cosas no estoy de acuerdo con lo que dice. Y, por supuesto, como lo de las conversaciones con la ministra lo desconozco y no he participado, y ni sé, ni conozco, ni conocía al señor ministro, pues no le puedo decir nada.

En cualquier caso, me hago eco de lo que usted me está diciendo y lo consideraremos a ver si, más que reabrirlo, a lo mejor hacer algo complementario o algo que aclare esas dudas que tiene. Porque técnicamente yo no veo que haya motivo. Mirando un poco el documento de la CIAF, lo que ha ido saliendo realmente en el juicio está recogido más o menos en el documento de la CIAF, está ahí y además honestamente; está honestamente puesto ahí.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Pero lo que no está puesto en la conclusión es que no había un sistema de seguridad en la curva fatídica, en la curva de Angrois. Que no había un sistema de seguridad que permitiese, en caso de fallo humano del maquinista, que el tren tuviese una reacción en un punto en el que el cambio de velocidad era muy elevado. Y no debe servir el hecho de que existieran otros cien o doscientos puntos en España en iguales circunstancias porque ustedes están analizando, como comisión de investigación, un accidente concreto, en un punto concreto y con unas circunstancias concretas. Por tanto, el informe de conclusiones de esa comisión de investigación es absolutamente insuficiente; ¡no cuentan con la participación de los afectados —vuelvo a repetir que es grave—, y no tiene garantías de independencia!

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, CIAF** (Montes Ponce de León): Bueno...

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Así que, por favor, y con los nuevos datos sobre la mesa: ¡Reabran ustedes la investigación; reabran ustedes la investigación!

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 51

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza, empezamos otra vez con los juicios de valor. Hagan preguntas, por favor, las conclusiones las haremos después.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: De acuerdo. Si no le he acusado de nada ni he pedido ninguna responsabilidad. Simplemente, le estoy continuamente animando porque él ha dicho en dos ocasiones que no había datos o elementos nuevos y que si los aportábamos él lo podría considerar. Es lo que estoy intentando, presidente, simplemente porque me parece que es el objetivo porque él es el presidente de la CIAF, y yo no voy a entrar en cuestiones de fondo técnico porque lo que quiero es otra cosa, lo que queremos es lo que acabo de decir.

Por último quiero señalar también, para que conste en el *Diario de Sesiones*, porque se han dicho aquí cosas que considero que no son ajustadas, que este grupo, el Grupo Socialista, está deseando por razones de transparencia y de clarificación que comparezca el exministro señor José Blanco; deseando. No hay ningún temor, ningún recelo, ninguna duda, nunca la hemos tenido. Estamos deseando que el exministro señor Blanco comparezca para que quede así constancia en acta.

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

Para terminar, tiene la palabra por el Grupo Popular, el señor Celso Delgado.

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

Don Fernando Montes Ponce de León, tuvimos ya la oportunidad de escucharle en la Subcomisión para el estudio y mejora del sistema ferroviario español, allí hizo usted una interesante presentación sobre los sistemas de señalización y su relación con la seguridad y la capacidad de transporte que fue sumamente interesante, documento que figura también entre la documentación que tenemos que analizar. Se habrá dado usted cuenta de que aquí se quieren poner sentencias y se quieren fijar hechos absolutamente concluyentes sin que hayamos acabado la Comisión. Hoy incluso se le falta al respeto a un compareciente, se le tilda de no honesto, se le tilda de...

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, CIAF** (Montes Ponce de León): No hay problema.

El señor **DELGADO ARCE**: Me parece bien que no se lo tome a título personal, pero no estamos acostumbrados a que a los comparecientes se les trate de esta manera; porque no se trata de no apretar y de no formular preguntas, pero sentar conclusiones y dudar de su honestidad y de su capacidad me parece que es improcedente. Como creo que debe hacerse constar en el acta, nosotros manifestamos nuestra discrepancia con esas afirmaciones. Entre otras razones, porque ni quien se sienta ahí, que es el presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y el que se sienta ahí —según el artículo 72 de la Ley del Sector Ferroviario, en el desempeño de sus funciones— ni el personal ni los miembros del pleno de la comisión pueden solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada. Es decir, este señor es independiente, y no le ha nombrado, precisamente, un ministro en exclusiva, sino que ha venido una propuesta que nosotros hemos evacuado aquí el 21 marzo 2017 en la Comisión de Fomento; y este señor que se sienta ahí ha sido sometido a escrutinio por parte de los diputados, hemos votado su nombramiento y ha resultado elegido con un total de 19 votos a favor, 8 en contra y 9 abstenciones. Luego, es una persona que está investida de una autoridad y una independencia que le ha dado el legislador, o sea nosotros, y no está aquí para hacer...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor presidente, ¿el baño y masaje es necesario? Lo digo porque nos corta...

El señor **DELGADO ARCE**: Lo que no es necesario son sus interrupciones. Eso sí, presidente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ... nos corta para juicios de valor y tenemos que aguantar el baño y masaje...

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Pero qué es esto?

El señor **PRESIDENTE**: Dejemos todos los juicios de valor. No le he dado el uso de la palabra, señor Rufián.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 52

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Dejémoslo todos.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que, visto lo visto...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Nos está echando la bronca...

El señor **PRESIDENTE**: Habría un cierto derecho de réplica, que he valorado yo. Si no le importa, señor Delgado, démoslo por terminado porque todos hemos entendido su argumento.

El señor **DELGADO ARCE**: Bueno, sí pero yo estoy en el uso de mi intervención. ¡Lo que no entiendo es por qué tiene que meterse otra persona en mi turno de intervención!

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente. No, no está en uso de la palabra esta persona, señor Rufián; usted sí, y he entendido que había un cierto derecho de réplica.

El señor **DELGADO ARCE**: Investido de esta independencia que se le reconoce, usted emite las opiniones y las valoraciones que cree oportunas.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, CIAF** (Montes Ponce de León): Completamente.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted se ha pronunciado ya reiteradamente sobre su opinión sobre el informe, pero se están deslizando consideraciones de que este informe está incompleto y que no aborda determinadas cuestiones y quiero, desde luego, hacer constancia de si esto es así o no. En este informe se está diciendo muy claramente quiénes conformaban el equipo de investigación y quiénes formaban la CIAF, y la Comisión de investigación —usted me corregirá si no es así— está compuesta por un presidente, por el Pleno y por la Secretaría; además, existe un equipo investigador, al frente del cual se sitúa un técnico responsable de la investigación, y el equipo investigador está integrado por el director general de Seguridad en la Circulación de ADIF y el director de Seguridad de la Circulación de Renfe, que emiten unos informes particulares que entregan. ¿Es así?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Completamente así.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Estas personas participaron en la deliberación de este informe?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Ya he dicho varias veces que no, y me reitero en eso. No, no y no.

El señor **DELGADO ARCE**: Es que se deja caer que hay empresas que participan en la deliberación, y afirmaciones que no son ciertas no se deben dejar en el aire como dogmas de fe.

En la página 13 del informe se está definiendo cuáles son las características de esta línea en concreto, y esta línea fue autorizada por ADIF en junio de 2012 para permitir velocidades máximas de explotación en dos condiciones, y le pregunto si esto es cierto o no: con ERTMS en servicio en las líneas de ancho estándar, a una velocidad máxima de 240 kilómetros por hora, y en líneas de ancho ibérico a una velocidad máxima de 220; y en el caso de que se circule con el sistema ASFA en servicio, su velocidad máxima es de 200 kilómetros por hora, y si la línea no está electrificada, es decir, si se va en diesel, a 180 kilómetros por hora. ¿Es así?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Completamente correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: En la página 19 del informe... —usted es experto en señalización; ¿es así, verdad?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Así nos lo ha explicado y figuraba en su currículum.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 53

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí, toda mi vida profesional.

El señor **DELGADO ARCE**: Digamos que dentro de los subsistemas esto es lo suyo.

En las páginas 19, 20 y 21 se analizan los subsistemas de mando y señalización, y este informe va detallando toda la señalización que existía en los diferentes puntos previos al descarrilamiento. Habla de la señal E 7, de la señal E' 7, de los cartelones de modo ASFA, del cartelón de inicio de ámbito RGC, de la señal fija de reducción de velocidad; es decir, de una serie de señalización que se describe, y luego en la página 47 del informe se dice de un modo tajante lo siguiente: No se ha constatado la existencia de normativa respecto a qué tipo de señalización fija o preventiva deben implantarse los cambios de velocidad máxima y en qué circunstancia estos cambios de velocidad deben estar señalizados en la vía. La pregunta es: en la fecha del accidente, ¿estaba prevista o no la señalización de los cambios significativos de velocidad?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No estaba prevista su control.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿La señalización que existía en el momento del accidente, antes de la curva, era una señalización que se ajustaba a la normativa ferroviaria vigente en aquel momento?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Completamente; era de acuerdo con las PTO.

El señor **DELGADO ARCE**: Se ha insistido aquí en que parece que se quiere resumir que el informe ha concluido exclusivamente en esas dos conclusiones, esas dos causas: la principal y la subyacente.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): No, yo he insistido muchas veces...

El señor **DELGADO ARCE**: Se ha querido concluir repetidamente. Pero es que en la página 101 y siguientes se hace una deliberación previa a esas conclusiones, en la que se están analizando varios elementos, y vean que me remito a las páginas para que pueda ser objeto de contraste todo lo que digo. Se hace mención a la infraestructura —se dice que funcionó correctamente—; a las instalaciones técnicas —que funcionaron correctamente—; al material móvil siniestrado —que funcionó correctamente—, pero no se dice solo eso, sino que se analiza por qué se dice que funcionó correctamente. Entonces pregunto, ¿sí se analizaron otras causas diferentes?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Por supuesto, además están ahí referenciadas con respecto a las conclusiones que se sacan.

El señor **DELGADO ARCE**: El día que usted compareció aquí, en la Comisión de Fomento, para recibir o no el plázet a su nombramiento, le preguntaron por el radio de la curva, sobre el que usted ha hablado. Usted contestó, entre otras cosas, lo siguiente —me ratifica si esto que yo digo se corresponde o no con la realidad—: En España existen curvas con este nivel de riesgo, con posterioridad se contabilizaron del orden de 250 a 300, pero tengo que decir que la curva en sí no supone un riesgo si no se pasa a más velocidad de la que se debe; siempre que se pase una curva a un 50 % más de velocidad, existirá el problema del descarrilamiento.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Eso es técnicamente correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: Decía usted también —quiero que me diga si lo sigue manteniendo—: Esto supone una tasa de fallos de diez a la menos ocho que es la probabilidad de fallo que estamos pidiendo a los enclavamientos electrónicos que se instalan en cualquier lugar del mundo.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): También lo estimo completamente correcto.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 54

El señor **DELGADO ARCE**: Y cuando le preguntaban, en concreto, cuál era la diferencia entre lo que paso en Angrois y lo sucedido en situaciones anteriores en las que no se había producido el accidente, usted contestó: La diferencia, lamentablemente, es que durante unos cien segundos no se prestó la atención a la conducción de un tren; durante cien segundos no se prestó atención a la circulación de un tren, que es misión fundamental del maquinista.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Está en el catálogo del maquinista y, además, en la normativa de todo ferrocarril del mundo se dice.

El señor **DELGADO ARCE**: Y usted añade: Durante cien segundos no se prestó atención a la conducción y esos cien segundos supusieron seis kilómetros durante los cuales la máquina fue sola. ¿Se ratifica usted en esto que dijo aquí?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí, sí; no sé si seis o cinco kilómetros, pero sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Me refiero ahora al informe del equipo de la ERA, al que se ha aludido con una cierta frecuencia. Aquí se ha puesto en discusión al equipo investigador, creo que ha sido aclarado lo de las causas profundas y subyacentes y se ha hablado también de la apertura de una nueva investigación, que le han pedido. Primero, quiero dejar radicalmente claro que el señor Rallo en sus respuestas me ha contestado, a la pregunta de si ha recibido algún tipo de presión por parte de algún ministro, que no. La última pregunta que le he hecho es si alguien le dijo si tenía que abrir o cerrar una investigación y también ha dicho que no.

También he escuchado lo que le ha contestado a usted, pero lo que no se puede decir, bajo ningún concepto, es que la ministra Ana Pastor haya hablado sobre este tema con el señor Rallo, y ya le adelanto que no ha hablado con el señor Rallo ni de este ni de ningún otro tema, más bien lo que sucedió fue lo que el señor Rallo relató: que se la encontró en las vías el día del accidente y que manifestó: Usted a lo suyo y yo a lo mío, que cada uno tenemos nuestros cometidos. Así que esos infundios que se han querido trasladar al dejar caer la sombra de duda sobre un posible comportamiento no ajustado, ya digo que son absolutamente falsos y que no responden a la realidad.

Termino, señor presidente. Agradezco su presencia y todas las informaciones que nos ha dado.

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Fuera de micrófono.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Fuera de micrófono?

El señor **MONTES PONCE DE LEÓN** (presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF): Sí.

Solo quiero decir que muchas gracias a todos ustedes. Todos estamos involucrados en buscar soluciones para que esto no vuelva a ocurrir, para que no vuelva a ocurrir; no se puede tolerar esto.

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

A las cuatro volveremos a empezar. Le damos las gracias al presidente de la Comisión de investigación. Sabemos que a veces es duro, pero bienvenido a esta casa y gracias por su contribución.

**Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.**

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

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

*Bona tarda, boa tarde*, buenas tardes. El portavoz del Grupo Popular, señor Delgado, ha pedido hacer una intervención previa antes de empezar. Por parte de esta Mesa no hay ningún problema, adelante.

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

Quisiera anunciar en nombre del Grupo Parlamentario Popular que vamos a volver a interesar —y lo haremos por escrito— a la Comisión la comparecencia de don Vicente Rallo Guinot, que lo hizo esta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 55

mañana, toda vez que en su declaración se ha producido en relación con un extremo una contradicción flagrante entre una respuesta dada a una de las intervinientes y otra dada en este caso a mí. Lo que ha afirmado en relación con la intervención de una conversación con la ministra Ana Pastor en la que ella, presuntamente según él, podría haber dicho que la investigación no siguiera adelante es mentira. Y el propio señor Rallo Guinot —nos consta— ha dirigido un comunicado en el que expresa que esa afirmación no es cierta y que no ha recibido ningún tipo de presión ni nadie le indicó que hiciese absolutamente nada. Y comoquiera que, aunque ese desmentido se ha producido a través de los medios de comunicación, queremos que esto se produzca en sede parlamentaria. Haremos la petición de que vuelva a comparecer la próxima semana —si es posible— dentro de la sesión que está ya programada a efectos de que el conjunto de la Comisión conozca y aclare puesto que se trata de un extremo de relevancia y que ha tenido trascendencia mediática que no vamos a dejar pasar por alto.

Muchas gracias, presidente.

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

En principio, las comparecencias están muy cuadradas. Entiendo su argumento, pero dijimos que cualquier comparecencia nueva tendría que ser aprobada por la Mesa y portavoces. En todo caso, tendría que ser así. Podríamos hacer una reunión de Mesa y portavoces antes de la Comisión porque estamos aquí todos los portavoces. **(La señora Fernández Gómez: Está aquí el compareciente)**. Alexandra tiene razón.

Lo discutiremos en su momento y aprovecharemos también para discutir una cosa que ha dicho la portavoz Alexandra Fernández Gómez, que creo que tenemos resuelta. Recuerden que el primer compareciente de esta mañana ha dicho que no podía hablar por la Agencia Europea del Ferrocarril, que para eso se tendría que pedir específicamente alguien de la Agencia Europea del Ferrocarril, así nos lo ha hecho notar la portavoz de Podemos. Interpretamos por las comparecencias que faltan, dado que se llama al director ejecutivo de la Agencia Europea del Ferrocarril que esto quedaría cubierto. En todo caso, si querríamos dejar claro que, si no fuera así, se pediría oficialmente la comparecencia de algún portavoz de la Agencia Europea del Ferrocarril.

Creo que vale la pena que perdamos después diez minutos para hablar de estos dos temas que no tendrían que causar ningún problema a esta Comisión. ¿Estamos de acuerdo? **(Asentimiento)**.

### — DEL SEÑOR BARRÓN DE ANGOITI (EXPRESIDENTE DE LA COMISIÓN TÉCNICO-CIENTÍFICA PARA EL ESTUDIO DE MEJORAS EN EL SECTOR FERROVIARIO Y EXDIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE VIAJEROS Y ALTA VELOCIDAD DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001363).

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor Barrón.

Tenemos aquí al señor Ignacio Barrón de Angoiti, que es el expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y también exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles, para informarnos de la materia en relación con este tema. Agradeciéndole su asistencia, que a veces no es fácil —a veces sí, pero otras no— en esta Comisión, sin más, le daríamos la palabra por cinco minutos, recordándole que es si quiere usted utilizarlos.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, buenas tardes a todos. Ante todo, gracias por haberme invitado, gracias por hacerme partícipe de esta discusión. Espero que mi colaboración pueda ser útil para el trabajo que están realizando. Como han hecho también los comparecientes anteriores, quiero empezar también con un recuerdo y un respeto por las víctimas del accidente y por sus familias, y no solamente de este accidente sino de todos los accidentes ferroviarios que se hayan producido hasta ahora en España y fuera. Creo que las conclusiones que se puedan sacar de este accidente desgraciado y que puedan dar lugar a mejoras en el ferrocarril son extensivas a todos los clientes, a todos los viajeros y a toda la sociedad.

Si les parece, me presento. Me llamo Iñaki Barrón de Angoiti. Soy aragonés, aunque tenga nombre vasco. Soy ingeniero de Caminos por la Universidad Politécnica de Cataluña desde el año 1982. Executive

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 56

MBA, por el IESE Madrid, 1993. He dedicado toda mi vida profesional al ferrocarril, que es mi vocación y mi pasión. Entré en Renfe en 1981 y desempeñé distintos puestos en las áreas comercial, estrategia, comunicación, internacional y gestión de grandes terminales de viajeros. Todo esto antes de pasar veinte años en la Unión Internacional de Ferrocarriles dedicados completamente a la alta velocidad ferroviaria en el mundo. Además, durante diez años fui director del Departamento de viajeros y alta velocidad, como acaba de mencionar el señor presidente. En este ámbito fui responsable de la elaboración de numerosos estudios, normas, preparación de congresos, cursos de formación, etcétera. He sido y soy profesor en materia de alta velocidad ferroviaria en diversas universidades de España y de diversos países, como Francia, Portugal, China, etcétera. En el año 2010-2011, en el marco de trabajos de la Unión Internacional de Ferrocarriles, me nombraron miembro de un grupo de trabajo solicitado por el primer ministro francés, que se llamaba Misión del mercado de la alta velocidad en el mundo. Entonces me nombraron como vocal para ayudar a preparar un documento que luego sirvió de base para fijar la estrategia francesa en el desarrollo industrial de la alta velocidad ferroviaria. En 2013, probablemente a raíz del accidente —creo que es bastante evidente, a raíz del accidente—, el Ministerio de Fomento me nombró presidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario español, a propuesta de una orden ministerial y, posteriormente, he sido vicepresidente del Consejo Asesor de Fomento hasta septiembre de 2017 en que me reincorporo a la actividad ferroviaria nacional y actualmente soy responsable de proyectos internacionales en el marco del ADIF-Renfe.

Dos palabras acerca de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario español. Fue creada, como decía, por una orden ministerial con el fin de asesorar al Ministerio de Fomento sobre posibles mejoras en el ferrocarril y la misión concreta de elaborar un informe que recogiera una fotografía, una descripción del sector ferroviario español, un análisis comparativo con otros países, una revisión de la normativa existente que considerábamos oportuna, análisis de medidas para la mejora de la gestión del ferrocarril en general, estudio de posibles propuestas, etcétera. Esta comisión estaba formada por once vocales de reconocido prestigio en el sector ferroviario —universidad, industria, etcétera—, dos miembros invitados representando a Renfe y a ADIF, un secretario —excelente secretario— del Ministerio de Fomento y yo como presidente. Las conclusiones fueron presentadas en junio de 2014 en una jornada técnica en el Cedex y tanto el informe como el resumen ejecutivo e incluso una versión inglesa del mismo se encuentran en la página web del Ministerio de Fomento. Por cierto, creo que han cambiado hace poco la página web del ministerio, pero me han asegurado —lo he comprobado yo esta misma mañana— que todas estas documentaciones las tienen disponibles en esta página web. En septiembre de 2014 me pidieron que acudiera —con mucho gusto lo hice— a presentar este informe en la subcomisión del Congreso formada en 2013 para el estudio de las infraestructuras ferroviarias y entre sus conclusiones —eso me honra a mí y a toda la comisión que formábamos— asumieron en su totalidad el contenido del informe de nuestra comisión. Fueron aprobadas por treinta y cuatro votos a favor, tres abstenciones y un único voto en contra.

Dos ideas sobre el sector ferroviario español. Aprovecho para decir que creo que fue un éxito solicitar un informe no solo sobre el ferrocarril, sino sobre el sector ferroviario. El sector ferroviario español no solamente es la red ferroviaria sino todo aquello que tiene que ver con el ferrocarril desde un punto de vista político, comercial, industrial, universitario e investigador. El transporte ferroviario en España facturaba en aquel momento —habría que actualizar las cifras— del orden de 2150 millones de euros al año en transporte y aproximadamente 4350 en producción industrial. Estamos hablando de un sector que mueve 6500 millones de euros anuales, 600 empresas, de las cuales 220 tienen el ferrocarril como actividad principal, 75 % pymes, 145 000 puestos de trabajo, de los cuales 45 000 en compañías ferroviarias y 100 000 en la industria —no incluimos la construcción civil—.

Una cosa que hacíamos al principio del informe era recordar algunas de las características esenciales del ferrocarril: es un modo de transporte autoguiado, con gran facilidad de rodadura que le otorga capacidad y sostenibilidad; más que progreso, más que ecología, más que otras cosas, el ferrocarril se podría definir hoy día como un modo de transporte terrestre que ofrece gran capacidad y sostenibilidad. El ferrocarril es un sistema complejo y se caracteriza por la larga vida útil de prácticamente todos los elementos que lo componen. Estamos hablando, al contrario que en otros modos de transporte, de decenios en ciclo de vida de los componentes.

Conclusiones del informe. Podíamos estar horas hablando de ello y, de hecho, estuvimos toda una mañana para presentarlas someramente, pero yo subrayaría que hablamos de la gobernanza y de los mecanismos de decisión en materia de grandes inversiones ferroviarias. Proponíamos un mecanismo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 57

legal que permitiera desvincular de los ciclos políticos la planificación y las decisiones en materia de transporte ferroviario. Hablamos del ancho de vía, que es un elemento clave en el ferrocarril español, del papel de España y del ferrocarril español en la Unión Europea; hablamos de liberalización; dedicamos un capítulo a la estructura funcional —que es algo que intervenía en el cuarto paquete ferroviario—, a la formación universitaria, a la formación profesional, al coste de la seguridad, a la sostenibilidad, legislación, hablábamos del sector industrial, del saber hacer del ferrocarril —hay muchas disciplinas que convergen en un solo modo de transporte—, tarificación de infraestructura, etcétera; hablamos de comunicación y de imagen.

No quiero extenderme mucho más. Podríamos hablar mucho y largo y tendido y se lo dejo si están interesados en algún elemento principal de este informe. Como conclusión de esta pequeña introducción, les agradezco nuevamente su invitación. Espero poder dar respuesta adecuada a todas las preguntas que me hagan y que una vez más la colaboración que yo les pueda ofrecer pueda ser útil para su trabajo y para el ferrocarril español.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor Ignacio Barrón de Angoiti. A continuación, pasamos al turno de preguntas de los grupos. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca. Adelante.

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

Saludo también a don Ignacio Barrón de Angoiti y, además de su exquisita puntualidad porque ha tenido que esperar por nosotros, le agradezco su presencia ante la Comisión de investigación parlamentaria del trágico accidente de Santiago de Compostela sucedido hace más de cinco años.

Usted, señor Barrón, nos acaba de relatar una acreditadísima experiencia nacional e internacional y ha ocupado cargos muy relevantes. Tras el accidente de Angrois el Ministerio de Fomento, como usted ha recordado, le designó como presidente de una comisión técnico-científica para el asesoramiento en materia ferroviaria. Don Ignacio, ¿tenemos en España un sistema ferroviario seguro?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): La respuesta es por supuesto que sí, pero esa no es una apreciación subjetiva, eso simplemente es una cuestión estadística. Si quieren, les digo las cifras *grosso modo*. El ferrocarril en Europa y en España estamos entre los países que podemos presumir más de seguridad —y siento mencionar la palabra presumir en estas circunstancias—, España tiene del orden del 0,1 de viajeros víctimas mortales en accidente por mil millones de viajeros/kilómetro. Es decir, que estadísticamente habría que recorrer 10 000 millones de kilómetros como viajero para tener la probabilidad estadística de morir en un accidente.

Estas son cifras absolutamente en sintonía con la norma europea, con la costumbre europea y, desde ese punto de vista, yo puedo decir que sí, el ferrocarril es un modo de transporte seguro en España, sin ninguna duda.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entonces, aunque ya sabemos que la comisión que usted presidió no analizó el accidente, ¿qué falló en Angrois?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): ¿Perdón?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué falló en Angrois?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Bueno, yo tengo que hablarle de oídas, de lo que he oído, de lo que he leído y de lo que se ha comentado. Han debido de fallar muchas cosas y eso ya se ha dicho muchas veces también. Por un solo fallo es muy raro que haya un accidente y entonces debieron fallar muchas cosas. Hubo fallos humanos, probablemente algún fallo material, no lo sé. A fondo sería muy difícil hacer un análisis cuando hay informes de la CIAF, de la Agencia Europea, hay montones de información al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 58

respecto. Yo creo que lo que falló ante todo, como fallo principal, tal vez fuera un fallo humano y luego debido a otra serie de circunstancias de la conjunción que se dio en ese momento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Usted ha sido directivo de la Unión Internacional de Ferrocarriles y me parece haberle escuchado que durante veinte años.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Sigue siéndolo?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, lo dejé en septiembre del año pasado.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le pregunto por los efectos de imagen para el sistema y el sector ferroviario español y para una industria que, por ejemplo, acaba de poner en servicio un proyecto internacional como es el AVE entre Medina y La Meca. Porque se ha dicho que la tragedia de Angrois penalizaba la imagen de la industria ferroviaria española ante el mundo. ¿Usted cree que se tapó o se camufló alguna causa del accidente del Alvia para evitar que se dañase la imagen de España ante esos potenciales clientes internacionales?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo no lo creo, sinceramente no lo creo. Es verdad que un accidente daña la imagen, igual que un accidente de aviación, igual que cualquier otro accidente ferroviario o de otro tipo puede dañar la imagen de la industria, del país, pero yo no creo, primero, que el daño físico y directo fuera tan importante en ese sentido por un accidente y, segundo, que yo creo que tampoco ha tenido un impacto mucho mayor que el que hayan podido tener otros accidentes en otros países. Sinceramente, pienso que no y, desde luego, no me consta que haya habido ningún tipo de camuflaje de nada para la marca España ni nada que se le parezca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Finalmente, señor presidente, el señor Barrón de Angoiti presidió, como dijimos antes, una comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario. Es imposible sintetizar en cuatro palabras un trabajo muy profundo. De hecho, me parece que son cuatrocientas y pico páginas e incluso ese resumen ejecutivo es también muy prolijo, pero le voy a pedir al compareciente un comentario sobre una de las conclusiones. La comisión en su decimotercera conclusión recomienda el análisis periódico del estado de la red ferroviaria nacional. ¿Le han hecho caso?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): El análisis periódico se hace siempre. Nosotros lo que proponíamos era un análisis más sistemático. En Francia también ha ocurrido. Se hacen análisis periódicos, están las propias normas internas de revisión y los propios protocolos de mantenimiento y de inspección y, sin embargo, en un momento determinado se han propuesto hacer una auditoría en la cual han participado también técnicos españoles —estoy hablando de hace quince años aproximadamente— y no es de extrañar que haya de vez en cuando un análisis un poco más particular debido a las circunstancias de tráfico, de evolución de la tecnología, etcétera.

Nosotros lo que proponíamos era un análisis sistematizado en un momento determinado y de una forma puntual al igual que se hizo el análisis del sector que hicimos nosotros.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muy bien.  
Señor presidente, es suficiente por mi parte.  
Muchísimas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 59

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Muchas gracias.

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

Debido a la ausencia del Grupo Vasco, EAJ-PNV, damos la palabra a don Gabriel Rufián Romero como portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya.

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

Buenas tardes, señor Barrón de Angoiti. Muchísimas gracias por estar aquí.

Previamente, como hemos expresado esta mañana en la última intervención, que conste en el *Diario de Sesiones* nuestra disconformidad con las formas y contenido de la intervención del representante del Partido Popular, que básicamente se ha dedicado a mirarnos mientras nos echaba la bronca por nuestras intervenciones. Querríamos que constara en el *Diario de Sesiones*.

La primera pregunta, señor Barrón, sería citar unas palabras tuyas que seguramente le sonarán. Margen de mejora siempre hay, depende de en qué. En algunos aspectos puede haberlo más que en otros. Todo es mejorable, pero de forma razonable porque todos no podemos ir en Mercedes ni todas las ciudades españolas pueden tener metro o todos los transportes. ¿Esto qué es? ¿Se arrepiente?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No. Eso es un *collage* de frases sueltas que me parece muy bien, las he dicho y las asumo, lo que pasa es que cada una la he dicho en su contexto y la verdad es que todas son verdad.

Es verdad que he mencionado en algún momento determinado, además en unas circunstancias un poco especiales, cuando me acababan de nombrar presidente de la comisión, simplemente tenía que decir que tenía que estudiar el ferrocarril y dije dos o tres vaguedades. Vamos a ver, cuando dije que no se puede ir en Mercedes a todos los sitios, no quería decir que hay trenes ni coches de ricos ni de pobres —para mí un coche Mercedes puede ser muchas cosas—, yo me refería a que si uno quiere ir a la montaña, va en un todoterreno y si uno quiere ir a hacer carreras va en un Lamborghini o en un coche deportivo. Si se malinterpreta eso, pues la verdad es que no sé, se puede sacar casi cualquier conclusión.

¿Que todas las ciudades no pueden tener metro? Sí pueden tenerlo, pero no tiene sentido. Cada modo de transporte tiene un ámbito de aplicación determinado y hay ciudades pequeñas que no tienen necesidad de tener metro y si se le quiere poner se le puede poner, pero no es lo más adecuado. En cuanto a la mención a que todo es mejorable, por supuesto que todo es mejorable, siempre, todo. Cualquier actuación humana es manifiestamente mejorable o no tan manifiestamente mejorable, pero yo entiendo que sí. Para mí es una evidencia. Ha habido quien me ha llamado asesino por decir eso después de haber habido ochenta muertos. No lo sé. Yo creo que no tiene nada que ver una cosa con la otra. Yo, sinceramente, asumo todas esas frases que he dicho, cada una en su contexto. Todas juntas suena un poco raro, pero, en fin, yo creo que si tiramos de hemeroteca se pueden hacer cosas mucho más sorprendentes.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Seguro. Yo se lo comento más que nada porque dese cuenta, y apelo a su empatía, a la empatía de todo el mundo, que esto, como seguramente le consta, cayó bastante mal en el colectivo de víctimas decir estas cosas justo después, como usted ha comentado, de lo que sucedió.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Perdón, ¿puedo decir una cosa más?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Justo cuando me acaban de nombrar presidente de una comisión para el estudio de mejoras en el ferrocarril si digo que no hay mejoras posibles, pues entonces me voy a mi casa y no hay comisión. Yo, sinceramente, me limité a decir una evidencia. Si ha sabido mal a las víctimas, lo siento, sinceramente, pero...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 60

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le agradezco más que lo de las mejoras, que eso lo firmaríamos todos, aquello de que no todo el mundo puede ir en Mercedes, que queda un poquito clasista desde mi punto de vista.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): ¡Ya me gustaría tener un Mercedes! Nunca he tenido ni creo que lo tenga nunca.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ni yo, ni lo tendré. Me parece bastante hortera además. La línea Ourense-Santiago costó unos 3000 millones de euros.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): ¿Perdón? 3000.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Fueron 3000 millones de euros y las últimas reformas que se hicieron, sobre todo en cuanto a seguridad, 78 millones de euros. ¿Le parece eso un Mercedes?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): La verdad es que no son comparables los costes de un vehículo con los costes de una línea. Un coste medio europeo de una línea de alta velocidad es del orden de —es muy variable— una cifra entre 15, 20 o 25 millones de euros por kilómetro. En un terreno accidentado un poco más y en terreno urbano bastante más. La oscilación es desde los 10 hasta los 170 en algunos casos. A mí me parece, no sé, entiendo que el coste de la línea es una cosa y la inversión de obras públicas que no tiene nada que ver con el coste del Mercedes. Sinceramente, no creo que tenga relación.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sigamos con declaraciones tuyas, que espero que no estén sacadas de contexto. Usted afirmó, después de que se creara la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario, que las imágenes del accidente, en definitiva del descarrilamiento, habían causado un enorme daño a la imagen del AVE español. De hecho dijo textualmente: a un accidente jamás se le debería dar tanta cobertura, y menos mal que no se han filtrado más cosas. Yo siempre acabo diciendo lo mismo, de esto sé bastante poco, usted sabe mucho más, pero a mí esto me suena a que igual nos estábamos jugando unos contratos millonarios —acabo— y que estas cosas igual nos iban a fastidiar esos contratos millonarios. ¿Esto es así?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, en absoluto. De hecho lo que yo dije o lo que yo quise decir fue que me parecía inmoral que se filtraran imágenes internas de servicio de dentro del ferrocarril en un momento en que todavía estaban las víctimas en la vía, y todos teníamos en el teléfono móvil unas imágenes que efectivamente hacen mucho daño, igual que hace daño cualquier imagen de cualquier accidente, ya sea de aviación o de cualquier otro modo. A mí me parece que el hecho de que haya una filtración de este tipo y que se haya filtrado otro tipo de informaciones, conversaciones, etcétera, no es normal. Yo no me opongo, por supuesto no me puedo oponer, a que se difundan imágenes; la libertad de expresión, la libertad de información, la libertad de prensa puede permitir que en un momento determinado una persona que filma con un teléfono y lo cuelga en Internet esté en todo su derecho, pero que se filtren informaciones desde dentro de la casa no me parece bien. ¿Que hace daño? Evidentemente que hace daño. No creo que tuviera ningún impacto, y de hecho luego hemos tenido contratos y no ha habido ningún impacto, igual que ha habido otras imágenes terribles en otros accidentes de otros países. Pero filtrarse imágenes como esta del momento del impacto por una cámara de servicio sinceramente no lo he visto en ningún otro país del mundo, y ha habido accidentes.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Entiendo el razonamiento e incluso lo podría compartir, pero usted hablaba sobre todo de la cobertura mediática, que quizá en un momento dado iba a hacer daño. ¿No le parece que hace más daño intentar ocultar o intentar no saber exactamente qué pasó, en pos de la salud del sistema ferroviario español?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 61

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí. Vamos a ver, yo me opongo a que se filtre, pero no me opongo a que se informe, que por supuesto creo que es un derecho y un deber. Quizá yo lo decía porque después de vivir veinte años en Francia la cobertura que se da a este tipo de eventos en Francia y en otros países no tiene absolutamente nada que ver con la que se da en España, tal vez sea una cuestión cultural. En Francia jamás se habrían visto estas imágenes; de hecho pocos días antes del accidente de Angrois hubo un desgraciado accidente, también espectacular —yo prefiero no imaginármelo—, pero no se ha visto ni una sola imagen, y las hay grabadas por las cámaras de servicio, que grabaron exactamente lo que pasó —en fin, no quiero describirlo porque no viene al caso—. Cada país tiene su cultura, cada país tiene sus formas. Yo personalmente entiendo que si hay informaciones que aportan algo por supuesto deben darse, y eso queda a criterio de los medios de comunicación, pero a mí personalmente me duele ver según qué imágenes, pero no solamente de ferrocarril, sino imágenes de otros modos de transporte, de otras catástrofes o de otras desgracias. Yo creo que la gente tiene derecho a su intimidad, y que salga en televisión, que salga en todos los medios y que todo el mundo tengamos en los teléfonos según qué informaciones a mí personalmente no me gusta, pero bueno, esa es mi opinión personal. Yo no lo digo por limitar ningún tipo de derecho de información o por ninguna intención de poner cortapisas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Última pregunta, señor presidente.

¿Cree usted que la línea Orense-Santiago era una línea de alta velocidad?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Es una línea construida con parámetros de alta velocidad y explotada en régimen de no alta velocidad. De esas hay muchas en China, por ejemplo, y en otros países. Esa línea en un momento determinado —según tengo entendido— está construida con criterios de diseño de 300 kilómetros por hora, y en este momento se está explotando a velocidades inferiores. Es una cuestión de terminología. Yo creo que lo que importa en el fondo es cómo se están explotando. Sí que le diría, ya que sale el tema, que normalmente se considera que para circular por encima de 250 kilómetros por hora es necesario una línea nueva con unos parámetros determinados, un tren específicamente diseñado para esa velocidad, una señalización, una serie de circunstancias. Nosotros hablamos siempre de un sistema de alta velocidad. Cuando el sistema está compuesto de línea, tren, señalización, *marketing*, estaciones, procedimientos de mantenimiento, etcétera, es decir, un montón de cosas, entonces es un sistema de alta velocidad. El hecho de que tengamos una línea de alta velocidad, un tren de alta velocidad, y no lo estemos explotando a la velocidad límite, tiene su propia liturgia, se llama o no se llama línea de alta velocidad, pero yo creo que eso no es relevante en este caso.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Que se pusieran cartelones por todos sitios diciendo que era alta velocidad y que después del accidente los principales responsables políticos dijeran que no, que no, que no, ¿seguro que no tiene nada que ver con los contratos millonarios de alta velocidad que se estaban negociando?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo creo que no. Que se pongan carteles o no, he visto en muchos sitios que pasan cosas curiosas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Está aquí por ejemplo. **(Muestra un documento).**

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí, los he visto yo también. Pasan cosas muy curiosas. Mire, yo estuve invitado a la inauguración de una línea en Finlandia, una línea de alta velocidad con parámetros de alta velocidad, y me dijeron que no era alta velocidad. Pues no es alta velocidad. En otros casos es una línea convencional en la que se puede circular a velocidades incrementales y entonces sí que es alta velocidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 62

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya. Seguramente, señor Barrón, la diferencia es que no habían muerto desgraciadamente ochenta y una personas.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, los muertos los puede haber en cualquier lado, eso no tiene...

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

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Nada, gracias.

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

Ahora, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

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

Muchísimas gracias, señor Barrón de Angoiti, por sus palabras. Yo quiero preguntarle a título individual. Vamos a olvidarnos de los títulos que tenemos ahora, dónde estamos trabajando y cuál es su ocupación actual. Yo quiero basarme en su experiencia, en su magnífico currículum, tanto en la Comisión técnico-científica como profesor como en sus años en la Unión Internacional del Ferrocarril. Por lo tanto me gustaría que las apreciaciones fueran personales.

Ha comentado algo en su primera intervención sobre lo que usted pensaba que había pasado en el accidente, basándose en informaciones que había tenido. Realmente quisiera saber su opinión personal. Me gustaría que me hiciera usted su valoración técnica y política de lo que pasó con el accidente de Angrois. Lo digo porque todos tenemos una opinión personal, todos hemos estudiado, sabemos lo que ha pasado y cuáles fueron los motivos del accidente, pero me gustaría conocer la opinión personal de alguien con la experiencia que usted tiene.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): La opinión política no se la voy a poder decir precisamente en este foro y ante estas personas, pues yo no tengo mucho que decir desde el punto de vista político. Pero desde el punto de vista técnico es un accidente, un desgraciado accidente, una vez más tenemos que decir que es el cúmulo de una serie de circunstancias, e incluso podríamos decir que podría haber sido peor o que podría haber sido menor. ¿Se podría haber evitado? *A posteriori* todos los accidentes son evitables. Una vez que sabemos lo que ha pasado, con cambiar algunos de los parámetros, por supuesto que lo podríamos evitar, pero la gracia es evitarlos antes. Yo le diría que todos los días se están evitando accidentes si lo vemos desde ese punto de vista. Los sistemas de señalización, los procedimientos están todos los días garantizando una seguridad que, como hemos comentado antes, luego se traduce en unas cifras. Yo pienso que lo que ocurrió fue un fallo ante todo humano, seguido de una serie de circunstancias, y creo que eso es bastante evidente. Eso técnicamente tiene muchas lecturas, pero la seguridad se compone de unos elementos físicos, técnicos, humanos, y unos elementos de procedimientos. La suma de los tres es lo que garantiza la seguridad. Si falla uno o fallan varios tenemos un incidente o un accidente. Yo creo que técnicamente no se puede decir mucho más. Bueno, técnicamente podemos analizarlo, y es una pena que en estas circunstancias eso sea difícil hacerlo para los técnicos, cómo se deformó la vía, cómo se deformó no sé qué, cómo se comportaron las traviesas, cómo se comportó el freno de no sé qué. Es decir, detalles técnicos que interesan solamente a los técnicos y que entienden solamente los técnicos y los especialistas. Ese es otro tipo de valoración en el que tal vez alguien haya tomado nota o esté tomando nota. Ahora bien, desde un punto de vista fuera del ámbito ferroviario, desde el punto de vista tecnológico es muy difícil explicarlo y entenderlo.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Vale, pero debido a la valoración de errores que acaba de decir usted, que pueden ser muy variopintos, ¿usted cree que se han tomado las medidas o se han implementado las medidas adecuadas para poder solucionarlos de cara al futuro?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 63

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Hombre, hasta ahora yo creo que sí. La prueba de ello es que —y crucemos los dedos— no ha habido más accidentes. Pero muchas veces uno se pregunta —esta es una pregunta que he oído en muchas ocasiones— por qué se instalaron balizas o señales. Vamos a ver, cuando hay un accidente, aunque solo sea como medida de precaución, se toman una serie de medidas inmediatas hasta estar seguros de que lo que ha pasado no tiene o tiene su origen en determinadas cosas. Probablemente una vez que se compruebe que no hay un riesgo específico se pueden retirar algunas de esas limitaciones o algunas de esas medidas. Yo creo que inmediatamente después del accidente se tomaron una serie de medidas importantes; algunas se han mantenido y otras no; siempre aprendemos y seguimos aprendiendo, pero la seguridad *a posteriori* del accidente yo creo que no se ve comprometida.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Bueno, yo en temas de seguridad prefiero que sobre que no que falte. Pero, ¿me podría decir usted —como ha dicho el compañero— si se tuvieron en cuenta las conclusiones del informe que ustedes hicieron, o si hay alguna conclusión que ustedes considerasen que era importante y que no se vio reflejada en una actuación posterior?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo, en general, creo que sí, que se tomaron una serie de medidas, pero nosotros tampoco proponíamos medidas directamente relacionadas con la seguridad; nosotros proponíamos una serie de medidas relacionadas con el sector ferroviario en general. Yo, por ejemplo, la primera que he mencionado, la posibilidad de establecer un procedimiento para tomar decisiones de construir o no construir, de hacer o no hacer, sobre la base de ciclos que no tienen nada que ver con los ciclos políticos, todavía estamos pensando en el equivalente a la declaración de utilidad pública que existe en Francia. Y eso no se ha hecho evidentemente, porque esa es una cuestión compleja, y probablemente haya necesidad de desarrollarla durante mucho más tiempo.

Nosotros hablábamos de criterios generales, y en algunos casos sí creo que se tomó buena nota de lo que nosotros propusimos, y en otros casos, como la separación, infraestructuras, operadores o la competición entre ferrocarriles de distintas compañías, estas cosas no eran para una aplicación inmediata.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya, pero según un interviniente anterior, esa separación podría provocar que no hubiera o hubiese las suficientes señalizaciones que provocaran lo que ocurrió. Pero bueno, esas son cuestiones personales que yo le acepto.

¿Cree usted que los técnicos y los directivos de ADIF, Renfe, AESF y CIAF son suficientemente independientes del Ministerio de Fomento a la hora de investigar un accidente con tantas consecuencias?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo creo que sí. Cuando hablamos de independencia tenemos que ver si es un organismo independiente o dependiente, si son unas personas dependientes o independientes, o son unos procedimientos dependientes o independientes. Yo creo que sí, y además creo que se ha mencionado alguna vez también que es muy difícil salir de la endogamia del ferrocarril, igual que es muy difícil salir de la endogamia de la aviación, igual que es muy difícil salir de la endogamia de según que cosas. Para analizar en profundidad el ferrocarril tiene que haber técnicos ferroviarios que por necesidad trabajan en el ferrocarril. Pero yo entiendo que sí. De hecho no tengo pruebas ni evidencias de que se haya faltado en las conclusiones de todo eso que se ha hecho, y que el resultado es completamente independiente.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor Barrón, ¿recibió usted presiones del Ministerio de Fomento para que la UIC no considerase el accidente como de alta velocidad, como había sido el del Wenzhou en China?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No; no, y además dijimos, primero, que la UIC no tiene nada que decir en ese sentido. Por supuesto que no recibimos ninguna presión y no hemos recibido ninguna presión de nadie.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 64

El accidente de China al que se refiere tampoco fue un accidente de alta velocidad. El accidente al que hace referencia fue un accidente —y además tengo el informe en inglés, en chino también, pero no serviría de mucho— sobre una línea de alta velocidad, de dos trenes de alta velocidad y la colisión fue a 70 kilómetros por hora. Simplemente viendo las imágenes se puede imaginar que no podía ser a una velocidad muy superior, y sin embargo tuvo un impacto mediático importante.

Mientras yo he estado a cargo de la alta velocidad en la UIC, en la Unión Internacional de Ferrocarriles —y lo digo con los dedos cruzados—, hasta ahora, desde que se inició la alta velocidad en ferrocarril en Japón en el año 1964, no ha habido un solo accidente con víctimas mortales en explotación comercial por encima de 250 kilómetros por hora, que es lo que se considera alta velocidad.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Bien, por último, desde un punto de vista técnico, ¿cree usted que las modificaciones del tren pudieron tener alguna incidencia en el desenlace del accidente, más allá de que ardiera el diésel de los generadores?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo sinceramente creo que no. No tengo elementos para comprobarlo físicamente; no he hecho el análisis de las ecuaciones ni he hecho pruebas. El tren estaba homologado con arreglo a las normas existentes. El tren no tenía ninguna singularidad. Yo he oído hablar de distintos centros de gravedad, pero, ¡todos los trenes tienen infinitos centros de gravedad! Cada coche puede tener un centro de gravedad con una altura diferente. El que tenga peso en cabeza o en cola, todos los trenes que tienen tracción por cabeza y por cola tienen la misma configuración; yo entiendo que no. Yo entiendo que la modificación que se hizo se refiere a la inclusión de los vehículos con motores diésel y yo personalmente creo que no.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Tengo una duda que me ha dejado en la anterior respuesta. Usted decía que si una plataforma de alta velocidad tiene trenes de alta velocidad, tiene gestiones de alta velocidad, tiene estaciones de alta velocidad y un *marketing* de alta velocidad, si el choque es a 70 kilómetros por hora, teniendo todo lo anterior, ¿no es alta velocidad?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, porque estamos hablando de explotación de alta velocidad.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Pero si tienen plataformas, trenes, explotación, vías, estaciones, *marketing*, pero los trenes chocaron a 70 kilómetros por hora, ¿no es alta velocidad para usted?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Vale, pues es que me ha hecho dudar.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, vamos a ver, alta velocidad es por encima de 250 kilómetros por hora...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: O sea, o van a 250 kilómetros por hora o todo lo demás no sirve...

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo no he dicho eso ¿eh?

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ha dicho usted: si tienen plataforma, se gestiona, tienen trenes, tienen estaciones y tienen *marketing*, se llama alta velocidad. Pero si en ese momento, en ese ínterin, van a 70 por hora cuando salen la estación, eso no es alta velocidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 65

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, vamos a ver, yo digo que un sistema ferroviario de alta velocidad...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor Barrón, está usted cambiando de tema, y perdóneme por la expresión. No hace falta que me lo explique, ya ha pasado mi tiempo, pero le digo una cosa, no se puede decir A, luego B y luego lo contrario.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Pero, yo no lo he dicho...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí, sí, sí lo ha dicho.  
Muchas gracias, señor presidente.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No sé a qué se refiere y me gustaría precisar...

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, portavoz, voy a hacer una impertinencia que no se tiene que hacer nunca, pero yo creo que lo he entendido; ha dicho que los trenes serían de alta velocidad, pero el accidente no sería de alta velocidad. ¿Me equivoco?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, no exactamente; un sistema de alta velocidad explotado...

El señor **PRESIDENTE**: Me he metido donde no me llaman ¿eh? Perdón.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor presidente, yo hablo de un paquete.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, vamos a ver, es que había que definir también lo que entendemos por accidente de alta velocidad. Si usted tiene un tren de alta velocidad parado en una línea de alta velocidad, que no está explotada en régimen de alta velocidad, porque esa línea en particular —me refiero a la de China— se estaba explotando a 200 como máximo, uno de los trenes estaba parado y el sistema de señalización se había caído —y esto es un resumen que les estoy haciendo muy rápido del informe que hicieron los chinos con respecto accidente—, se había interrumpido la electricidad, el sistema de señalización no estaba operativo, estaba circulando con marcha a la vista, y el tren que venía detrás embistió al tren que estaba delante a 70 kilómetros por hora, para mí eso no es alta velocidad, aunque sean dos trenes de alta velocidad, aunque sea una línea de alta velocidad. No es explotación de alta velocidad, y de hecho la línea no lo era por cuanto se estaba explotando a 200 kilómetros por hora. O sea que no creo que sea una contradicción con lo que estaba diciendo anteriormente. No sé, yo por lo menos lo tengo muy claro.

El señor **PRESIDENTE**: Primero de todo mis excusas, portavoz, por meterme donde no me llaman.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Presidente, agradecido por la anotación. Es decir, cuando sale un coche de Fórmula 1 del *pick line* y se choca con otro, ¿no es un accidente de Fórmula 1? (**Rumores**). Solamente era un ejemplo.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, interesante la reflexión, interesante.

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la señora Alexandra Fernández. Adelante.

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

Buenas tardes, señor Barrón de Angoiti. Quería retomar un poco la conversación que se estaba teniendo antes al respecto de unas declaraciones que dio usted sobre si se dañaba la imagen del sistema

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 66

ferroviario español, de la alta velocidad española, y que usted decía que éticamente podría ser reprochable filtrar imágenes. Yo creo que el problema de lo que genera el dolor en las víctimas es que usted ponga por delante que es éticamente reprochable porque pone en causa la imagen de la alta velocidad española, y no se acuerde de decir que quizá también se ponían en causa la intimidad y los derechos de las víctimas. Entonces falta ese plano humano, porque su intervención dura una hora, y durante una hora no se acuerda ni de mencionar una vez a las víctimas. Entonces me gustaría que si pudiera rectificase o le transmitiese algo a las víctimas, pero creo que el fondo de la cuestión es esa: que faltase el plano humano y que pesase demasiado una visión quizá demasiado tecnocrática.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo siento muchísimo que alguien haya podido sentirse herido por esa falta de prioridades. Lo primero y ante todo son las víctimas, y de hecho en mi intervención de mis cinco minutos he empezado recordando a las víctimas y a sus familias, y yo creo que además es elemental. El ferrocarril no se inventó para esto; el ferrocarril se inventó para hacer el bien y no para hacer daño. Siento sinceramente y muchísimo que haya alguien, no ya del accidente por supuesto o las víctimas, que se haya podido sentir herido por que no le haya mencionado al decir eso. Por supuesto que se hace daño a la imagen. Pero estamos hablando de imagen, de una serie de circunstancias, y es verdad que había por delante muchas víctimas, y lo siento de verdad. Si alguien se ha podido sentir ofendido, lo siento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo mismo he sentido cuando le ha contestado al señor Martínez Oblanca a la pregunta de si contaba con buena salud el sistema ferroviario español, y usted ha dicho que sí porque el tanto por ciento de muertes es muy bajo. Claro, la cuestión no es solo sobre el tanto por ciento de personas que mueren en el sistema ferroviario español, sino qué tanto por ciento de muertes se podría haber evitado, que debería tender a cero, y en este caso estamos ante un accidente que con toda probabilidad se podría haber evitado. Por lo tanto a mí me genera dolor que usted diga que el sistema ferroviario está bien cuando sabemos que era probablemente evitable.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Siento que lo quiera enfocar desde ese punto de vista. Las cifras son las cifras, y con todos los respetos, una cosa son probabilidades, otra cosa son estadísticas, y otra cosa son las víctimas por supuesto. El objetivo es que haya cero víctimas por supuesto. Si me pregunta si el sistema ferroviario es seguro y yo le digo que no, automáticamente hay que cerrar el sistema ferroviario y ponerlo todo en revisión. Claro que es seguro, es seguro desde el punto de vista de que yo y cualquier persona montamos en un tren con toda tranquilidad y podemos viajar en tren con toda tranquilidad. ¿Que puede tener un accidente? Claro, como en cualquier modo de transporte. No hay nadie que pueda garantizar no tener un accidente. ¿Que todos trabajamos para que el resultado de esa estadística sea cero? Por supuesto. La gran pena que tengo es tenerle que decir que es 0,1 víctimas mortales por mil millones de viajeros/kilómetro. Me gustaría decirle cero, pero no lo puedo decir; pero eso es humano. Es la misma pregunta que me han hecho antes. Si hay alguien que se considere perfecto o que considere que podría hacer algo perfecto y que no tuviera fallos, víctimas, incidencias, sería Dios probablemente, pero tenemos que admitir esa condición humana de que siempre queda una probabilidad de fallo por la causa que sea. Vuelvo a decir que ojalá pudiera decirle que es cero, pero la realidad es que es bajísima, y ha bajado muchísimo en los últimos veinte años en España y en toda Europa; ha bajado de una manera muy espectacular y tenemos que hacer que siga bajando. El objetivo es que tienda a cero, por supuesto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo creo que hay otro dato que también habla de la salud del sistema ferroviario, que tiene que ver con qué tanto por ciento de víctimas después de un accidente encuentra capacidad por parte del Estado de dar respuestas, de explicar las causas del accidente, de que se le escuche, de que haya un buen trato. Aquí el dato es bastante preocupante, porque no pasó solo en el accidente de Angrois, pasó lo mismo con el metro de Valencia. Si analizamos el tanto por ciento de víctimas que después quedan descontentas con la actuación del Estado en cuanto a reparación, justicia y verdad, el dato es bastante grave. Yo creo que deberíamos analizar la salud del sistema ferroviario del Estado español no solo en términos de que ha muerto poca gente en tanto por ciento, sino de los derechos de los pasajeros, de los usuarios y de las víctimas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 67

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Estoy completamente de acuerdo con usted, lo que pasa es que eso no depende de mí. Las explicaciones, la atención política, la atención social, la de las compañías de seguros, las indemnizaciones —no las compensaciones, porque hay cosas que no se pueden compensar, por supuesto— no dependen de mí y lo siento. He estado en Valencia, me he reunido con víctimas del accidente y les he estado explicando cosas que considero que eran desde mi punto de vista técnicas; les he dado explicaciones dentro de lo que yo podía. Estoy dispuesto a explicar lo que haga falta y a decir lo que haga falta, pero no está en mis manos reparar según qué cosas o intentar compensar según que otras. Estoy completamente de acuerdo con usted: una víctima de un accidente o una familia de una víctima de un accidente ha experimentado un evento horrible y por supuesto involuntario. Todos deberíamos hacer esfuerzos para, en la medida en que se pueda, repararlo, por supuesto que sí. En eso también he aprendido mucho. Desde que empecé a trabajar en la Unión Internacional de Ferrocarriles, incluso antes, yo, que he sido siempre un apasionado del ferrocarril, me he dado cuenta de que en el ferrocarril hay personas que trabajan, personas que viajan, personas que sufren, personas que disfrutan, y sobre todo deberíamos intentar entre todos hacer el ferrocarril lo más humano posible.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Solo quiero colocar encima de la mesa que a veces deberíamos tener cuidado cuando se dan palmadas en la espalda por decir que es pequeño el tanto por ciento, cuando hay gente que lleva cinco años luchando por conocer la verdad.

Usted decía que no era alta velocidad, y yo le voy a hacer una pregunta. Para nosotros, los gallegos y las gallegas, es importante; se nos vendió que llegaba la alta velocidad a Galicia, pero los datos son demoledores. No es una valla publicitaria, no es una cuestión de *marketing*. Aquí tenemos la revista oficial de ADIF (**muestra una fotografía**), tenemos el Boletín Oficial del Estado, comunicaciones del Ministerio de Fomento, incluso de la Unión Europea: la línea de alta velocidad Madrid-Galicia está cofinanciada con los fondos Feder. Esto no es una cuestión de un nombre de *marketing*, esto está en todos los documentos oficiales.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Si tomamos la secuencia —está descrito perfectamente en el informe de la CIAF— de lo que hace un tren cuando sale de Madrid en dirección a Santiago, vemos que tiene un tramo de alta velocidad, luego un tramo de transición, luego un tramo de convencional, luego otro tramo de alta velocidad... Entiendo que la línea de alta velocidad a Galicia se está construyendo por fases, y en este momento hay una parte que está en funcionamiento, en otra todavía no está en funcionamiento. En el tramo concreto de Orense-Coruña se estaba explotando a 250 en algunos trenes, tengo entendido; en otros a 200. Creo que las posibilidades son muy superiores y algún día es posible que se pueda circular en alta velocidad auténtica, en explotación de alta velocidad, como sistema de alta velocidad. De momento hay elementos que se van juntando y hasta que no estén todos completos... No hay más que ver el tiempo de viaje. El tiempo de viaje Madrid-Coruña, Madrid-Santiago o Madrid-Vigo en estos momentos no es de alta velocidad. Sin embargo se va aproximando poco a poco, se van recortando los tiempos de viaje, y a medida que se vayan inaugurando otros tramos de alta velocidad las prestaciones serán mejores. Durante muchos años cada vez que tenía que hablar de esto hablaba de trenes de altas prestaciones y de las prestaciones de los trenes, más que de la velocidad en sí. El objetivo no es viajar a 300 kilómetros por hora, el objetivo es un tiempo de viaje, una frecuencia, un confort, una fiabilidad, una seguridad por supuesto. Esas son las prestaciones, y es algo a lo que se tiende y se va consiguiendo poco a poco.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces entiendo que usted no comparte las declaraciones del señor José Blanco cuando inaugura la línea diciendo que era alta velocidad.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No sé exactamente lo que dijo. Yo entendía que él estaba inaugurando un tramo de línea de alta velocidad, con parámetros de alta velocidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Está de acuerdo con que ese tramo era alta velocidad?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 68

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Ese tramo, explotado a 250, es alta velocidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Donde estuvo el accidente Ourense-Santiago?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): El accidente no fue exactamente en un tramo de alta velocidad, fue en un tramo de transición.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero la línea es Ourense-Santiago.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y por qué el último tramo no es alta velocidad?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Primero, porque hay que ir frenando —no se puede entrar en Santiago a 250 kilómetros por hora—, y segundo, porque todas las líneas de alta velocidad, cuando se aproximan a una ciudad importante, tienen un tramo de transición. Es muy raro que la línea entre y atravesase el casco urbano, la estación, etcétera; en algunos casos sí; en otros no. En Zaragoza hay un baipás y los trenes que entran en Zaragoza tienen que ir reduciendo la velocidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, pero si un tren tiene que frenar, ¿eso significa que deja de ser alta velocidad?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sí? ¿Una línea de alta velocidad Ourense-Santiago, cuando tiene que acercarse a Santiago, deja de ser alta velocidad para convertirse en...? ¿Alta velocidad frenando, en estado de freno?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Eso es igual que si yo estoy viajando por autopista de Madrid a Zaragoza. Cuando llego a Zaragoza salgo de la autopista y no sé cuál sería la terminología en ese caso, pero... Le vuelvo a poner un ejemplo. Hay una línea de alta velocidad en Tokio, Japón, que está explotada a 80 kilómetros por hora porque es un tramo urbano, y se considera de alta velocidad porque en ese tramo no se pueden alcanzar velocidades superiores. Sin embargo es el sistema de alta velocidad que sale de una estación a otra, y luego ya sale a mayor velocidad. Eso pasa en todas las líneas de alta velocidad del mundo. En la línea París-Lyon no sale usted de Lyon a 200 kilómetros por hora.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una pregunta. Los sistemas de seguridad para la alta velocidad no hay que colocarlos justo en el momento de la frenada, porque como ahí ya no es alta velocidad...

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Los sistemas de seguridad no son específicos de alta velocidad. Un sistema de seguridad puede ser el que se crea conveniente en función del tráfico, del número de trenes, de las velocidades, de los perfiles, de muchas cosas. Sistemas de seguridad hay muchos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, pero en el Estado español estuvo bastante vinculado el sistema ERTMS con la alta velocidad, por cuestiones de interoperabilidad, ¿no?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 69

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí, bueno...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La pregunta es: ¿No hay que cumplir con los estándares de seguridad, precisamente en el momento más complicado de la seguridad que es cuando se va a frenar, porque como está reduciendo la velocidad ya...? Me parece un poco extraño.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Cuando usted viene en un tren de alta velocidad de Lyon a París está circulando a 320 kilómetros por hora; en un momento determinado se termina la línea de alta velocidad y entra en una línea convencional; se cambia el sistema de señalización de alta velocidad a un sistema convencional de señalización lateral y balizas y circula como todos los demás trenes, a la velocidad que sea —140, 80, la velocidad que sea— hasta la estación terminal, donde se encuentra una topera y el tren se detiene. No tiene nada de excepcional. Lo que no se puede es circular por encima de 250 kilómetros por hora sin tener un sistema de señalización específico para alta velocidad. Todo lo que no supere los 200 kilómetros por hora admite diversos sistemas de señalización.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Perdone, pero yo entendía que la alta velocidad es un sistema desde que arranca el tren hasta que se para. La alta velocidad no va vinculada a la velocidad que tiene el tren. Pero, en fin. A mayores, sí que quería incidir en que hubo bastante coincidencia entre la CIAF y algunas declaraciones que se hicieron justo después sobre que esto no era un accidente de la alta velocidad. Me gustaría traer aquí una frase del señor Feijóo que dijo justo después, que era evidente, que hay concursos internacionales de construcción de líneas de alta velocidad en los que España participa, y eso es un dato.

Le pregunto, que seguro que es conocedor, ¿uno de los factores que entra en juego para optar a concursos de construcción de alta velocidad es el hecho de no haber tenido algún accidente ferroviario?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No, normalmente cuando hay un concurso internacional, en absoluto. Primero, porque si estamos hablando de empresas constructoras no interviene ese asunto para nada, no interviene para nada la seguridad de la circulación. Y, si estamos hablando de la marca España, como ocurre con la marca Francia, la marca Alemania o la marca Italia, todos los países han tenido accidentes, todos los países han tenido incidencias y todos los países, como ocurre en todos los sitios, tienen su lado bueno y su lado malo. En un concurso, normalmente, los pliegos suelen ser bastante más complicados; hay que garantizar un mínimo de procedimiento, un mínimo de experiencia, pero nunca se pide el no haber tenido accidentes o no haber tenido accidentes con víctimas. Normalmente no se pide.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me choca porque sé que justo en ese momento parte de las constructoras españolas estaban intentando optar a un concurso en Brasil para la alta velocidad donde se especificaba no haber tenido accidentes.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Que al final no se hizo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, ya, pero se especificaba.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Pero no se hizo por otro motivo.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señora Fernández.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 70

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Ahora tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos.

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

Yo voy a hacer una pequeña introducción y voy a reconocer que es la primera Comisión de investigación del Parlamento en la que estoy y quizá por la virginidad en las comisiones de investigación creía que el objetivo de las mismas era intentar sacar conclusiones a lo largo de las sesiones parlamentarias que se iban celebrando. No creo que solo pase en esta Comisión pero, como lo estoy viviendo en esta, creo que en la Comisión de investigación cada uno traía sus conclusiones desde el principio y a lo largo de las intervenciones y de las distintas comparecencias lo que intentamos poner en evidencia son esas conclusiones. Sinceramente, creo que al final de esta Comisión de investigación las conclusiones de cada uno serán las mismas que traía al principio, no creo que lleguemos a una conclusión que permita a los ciudadanos tener más certeza sobre lo que pasó ni tampoco de si es más o menos seguro. Voy a intentar hacerle unas preguntas al compareciente teniendo en cuenta su perfil técnico y sus conocimientos a ver si somos capaces, al final, de llegar a una conclusión con todas las comparecencias que se van a celebrar en la Comisión, intentamos limpiarnos la cabeza de los prejuicios que podamos tener cada uno o de los juicios que tenemos ya adquiridos por determinadas cosas y podemos hacer una Comisión de investigación interesante.

Ha dicho antes que la red ferroviaria española es segura. Es una pregunta que le ha hecho el primer portavoz y nosotros también se la hacemos. Pero no solo le preguntamos eso sino qué elementos diría usted que hay que reseñar para que esa afirmación sea cierta.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Los elementos que hay que reseñar es la seguridad ante todo, porque todos los elementos que convergen en el sistema ferroviario español están orientados de cara a la seguridad. Con que uno de ellos, solamente uno de ellos, falle ya no tenemos una situación de seguridad, con lo cual yo creo que todos. El trazado de las líneas es el que es, el mantenimiento, la formación del personal, los procedimientos de explotación, la señalización, el mantenimiento del material; todo eso converge hacia la seguridad. Si falla alguno de esos elementos ya no tenemos seguridad. Yo suelo decir cuando hablo del mantenimiento de trenes de alta velocidad que es muy importante mantenerlos bien porque si yo tengo un tren de cercanías y lo mantengo mal tendré un mal servicio de cercanías y se me quedará el tren estropeado por ahí. Pero si tengo un tren de alta velocidad y lo mantengo mal automáticamente dejo de tener un tren de alta velocidad. Esa es una forma de decir que con que falle uno de los elementos ya no tenemos el sistema que es en lo que estoy insistiendo en todo momento.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias. Además, teniendo en cuenta que cada línea de alta velocidad, cada línea ferroviaria en España tiene unas características distintas y dependiendo de las mismas hay que poner unos sistemas u otros, hay que poner un ancho de vía u otro, hay que poner unos sistemas de seguridad u otros, ¿cree que la línea entre Orense y Santiago era una línea que cumplía las condiciones de seguridad en el momento en que se instaló y se puso en servicio?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Yo entiendo que sí. No lo comprobé personalmente pero entiendo que sí. Tenía las homologaciones, tenía todas las certificaciones, todo lo que tiene que tener una línea para poner en funcionamiento, todos los protocolos. Entiendo que sí; no lo he comprobado, pero entiendo que sí. Yo hubiera viajado en esa línea sin ningún problema; de hecho, he viajado.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Conociendo, además, que normalmente para la puesta en servicio de una línea de alta velocidad o cualquier línea ferroviaria hay una serie de procedimientos que hay que poner en marcha, hay una sistemática muy técnica en la que cada uno tiene un papel, tiene que jugar ese papel y tiene que hacerlo, ¿cree que las injerencias políticas, en algún caso, podrían hacer que se pusiera una línea en servicio sin tener la seguridad adecuada?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 71

Internacional de Ferrocarriles): No, no creo que nadie, en ningún país del mundo, autorizara a viajar un tren en explotación comercial, a una determinada velocidad, sin tener todas las garantías de que eso cumpla con todos los requisitos. No, categóricamente, no.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ¿No cree entonces que la parte política pueda interceder en un momento dado porque tenga una necesidad de que la línea se ponga en servicio y saltarse determinados procedimientos que pueda tener?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Puede influir en según qué cuestiones administrativas, presupuestarias, de terminar un determinado tramo o no, o comprar un tren o no, pero referente a la seguridad estoy seguro de que no.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Se ha hablado mucho del ERTMS y de si estaba apagado o encendido y el efecto que pudo tener. ¿Cree que si hubiera estado encendido el tren hubiera tenido ese accidente?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Esa pregunta no la puede responder ni yo ni nadie. Porque una vez más un accidente es la suma de una serie de factores; si quitamos uno de ellos tenemos otro accidente que no podemos saber si sería mejor o peor. El sistema ERTMS es un sistema de señalización —no es el ERTMS, es el ETCS— que pretende ser único en Europa, aunque le falta todavía bastante para serlo. Es un sistema que incluye una serie de elementos de seguridad, de comunicaciones, de transmisiones de datos, etcétera y es un sistema que si funciona perfectamente, si se utiliza perfectamente, si el personal lo utiliza perfectamente y si todo está perfectamente es un sistema seguro. Pero hay otros también que son seguros. Yo en ese sentido creo que no se pueden comparar y decir si uno es más seguro que otro. No, cada sistema está diseñado para lo que está diseñado. En unos casos para situaciones de densidad de tráfico importante, en otros para situación de velocidad más o menos importante, en otros para según qué circunstancias. Yo creo que nadie en su sano juicio y con sentido común, conociendo los sistemas ferroviarios, podría decir que este accidente se hubiera producido o no se hubiera producido. Si alguien lo dice está aventurando demasiado y creo que no es un buen especialista ferroviario.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Para terminar, y teniendo en cuenta que una de las conclusiones que tiene que sacar esta Comisión es cómo se puede mejorar el sistema ferroviario español en la seguridad, nos gustaría que nos indicara aquí algunas de las medidas que cree que tendríamos que poner en marcha para que el sistema ferroviario español tuviera más seguridad, aunque ya nos ha dicho —y creo que es bueno para que lo tengan en cuenta todos los ciudadanos que viajan cada día en tren— que cree que el sistema ferroviario español es seguro. Pero nos gustaría conocer algunas recomendaciones que pueda tener.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Hablando de seguridad, una vez más hay que hablar de componentes, elementos técnicos, elementos humanos y elementos de procedimiento.

Podremos implementar elementos técnicos más sofisticados, más modernos, más capaces, más lo que se quiera y de esa manera podremos reducir la carga humana o la carga de procedimiento en base a otro tipo de, por ejemplo, la conducción automática. Pero para mejorar la seguridad creo que habría que dejar que los técnicos se pusieran de acuerdo y habría que facilitarles todo lo posible el desarrollo de nuevos procedimientos, pero con tranquilidad y sin agobios para que puedan reflexionar sobre lo óptimo. La seguridad total se puede tener cuando no hay trenes; si usted no tiene trenes o los tiene a todos circulando a 10 km por hora es muy difícil que tenga accidentes, pero la gracia está en que tengan las prestaciones que tienen que tener con límites de seguridad aceptables que, como hemos dicho hace un momento, tienden a cero.

Creo que de lo que se puede hablar desde un punto de vista político es de mejorar las prestaciones, los volúmenes, las características, los precios, las frecuencias, todo lo que queramos. La seguridad es algo sagrado que pertenece a los técnicos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 72

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. También por atenerse tan exactamente a los tiempos.

Para finalizar, y en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Celso Delgado.

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

Señorías, señor Barrón, nuevamente bienvenido al Congreso de los Diputados. Tuvimos la oportunidad de escucharle en la subcomisión para el estudio y análisis del sector ferroviario español el 23 septiembre 2014. Yo coordiné aquella subcomisión y para nosotros fue muy importante conocer de primera mano lo que eran las conclusiones, el resumen ejecutivo del informe de la comisión técnico-científica que usted presidió. Quiero que se sepa que esta comisión la presidió el señor Barrón con otras ilustres personas bien conocedoras del mundo ferroviario. Lo hizo a título totalmente gratuito, sin remuneración alguna, pese a que había sido creada por orden del Ministerio de Fomento siendo doña Ana Pastor ministra, algo que en su día nosotros valoramos y nos parece que es justo reconocerlo porque el altruismo no es lo que domina precisamente hoy en la sociedad en la que vivimos.

Esta comisión, señor Barrón, fue creada no para hacer una investigación del accidente, porque eso corresponde al órgano que legalmente tenía ese cometido, sino como una reacción para intentar analizar qué pasaba en nuestro sistema y si era posible proponer soluciones de mejora. ¿Es así?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí, sí, efectivamente. Ese fue el título de la comisión técnico-científica.

El señor **DELGADO ARCE**: En este resumen ejecutivo, que yo sé que está dentro de la documentación que hemos pedido para el estudio de los que formamos parte de esta Comisión, entran ustedes en el resumen ejecutivo en veintisiete apartados, algunos tan interesantes como los temas de señalización, de seguridad, de energía, temas de planificación de las líneas, todo lo que tiene que ver con la definición de la red ferroviaria de interés general, la concepción, todo lo que tiene que ver con Europa. Realmente, aquí se dan muchas pistas de dónde estamos, pero recuerdo que luego nuestra subcomisión, la subcomisión ferroviaria, aprobó prácticamente por unanimidad este documento y lo primero que hicimos fue, como conclusión previa, asumir en su totalidad el contenido del informe de la comisión técnico-científica para el estudio y mejoras ferroviarias, es decir, le hemos dado un valor que yo creo que no se debe desperdiciar.

Dicho esto, cuando usted intervino para presentarlo en la Comisión, aludió a algunas cuestiones relacionadas con el ERTMS. Hoy, al final ha dicho algo también parecido. El ERTMS es un sistema de supervisión continua que tiene como aspiración el que tenga la mayor expansión dentro del conjunto de la Unión Europea. Pero usted hacía alguna referencia y decía entonces, en 2014: Yo, con el ERTMS, el gran reparo que tengo es que iba a ser el único modo de señalización para líneas de alta velocidad y hemos pasado de tener tres a seis porque ya no solamente tenemos varios ERTMS sino que cada versión de ERTMS es distinta e incompatible con las demás, con lo cual, vuelvo a decir que hemos hecho un pan con aquello que se puede hacer. Es decir, usted en septiembre de 2014 decía: Oiga, el ERTMS es un sistema obviamente bueno, pero que está dando problemas, tiene diferentes versiones. Y yo le pregunto. ¿Esto a día de hoy sigue sucediendo?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Según tengo entendido, sí. Justamente en el año 2017 Renfe ha organizado una conferencia internacional de alto nivel de dirigentes europeos de ferrocarril y una de las cosas que se puso en evidencia y Renfe lo puso encima de la mesa y la Unión Europea ha recogido el guante y han reconocido que el desarrollo del ERTMS, por diversas razones, no ha cumplido a día de hoy con los objetivos que tenía previstos de ser un sistema único, un sistema estándar y un sistema que admita cualquier fabricante, que admita cualquier vehículo y cualquier línea en la que circule. Se han dado casos tan paradójicos como que en el mismo año, creo que fue en 2012, en Italia se inauguraron dos trozos de línea; uno, entre Turín y Milán y otro, entre Roma y Nápoles, los dos italianos, los dos con ERTMS, con ETCS– nivel 2 y los dos incompatibles entre sí. Por tanto, es algo que choca. Nos falta todavía mucho por hacer, por avanzar, no en seguridad en este caso, pero sí en interoperabilidad. Recordemos que una de las dos misiones que tiene la Agencia Ferroviaria Europea es velar por la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 73

seguridad, velar por la interoperabilidad. La interoperabilidad quiere decir que todo sea compatible y de eso estamos todavía bastante lejos.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Bastante lejos de la interoperabilidad?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Fundamentalmente por razones de naturaleza técnica.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Fundamentalmente por cuestiones de naturaleza técnica y también de procedimiento, pero fundamentalmente por cuestiones de naturaleza técnica.

El señor **DELGADO ARCE**: En todo caso, el funcionamiento del sistema de seguridad puede ser el ERTMS o el ASFA, pero sobre todo el ERTMS, que exige que tanto el vehículo rodante como la vía tengan el sistema instalado porque si no no es posible ni tan siquiera la interacción.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En el caso del tren accidentado, como creo que usted conoce, hubo una desconexión. Durante una semana estuvo conectado el sistema ERTMS y se desconectó porque existían problemas de compatibilidad entre el sistema. La pregunta que le podría formular es: ¿se asume un riesgo cuando se circula con un sistema ERTMS y no se produce interacción de enmarcado en la vía? No lo he preguntado bien.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): No. A lo que afecta este fenómeno no es a la seguridad sino a la interoperabilidad. Si un elemento de seguridad como es una señalización ferroviaria tiene un fallo de transmisión o tiene un fallo de lo que sea, siempre cae del lado de la seguridad, siempre ordena paradas, siempre ordena algún tipo de precaución, lo cual, en una línea de altas prestaciones, evidentemente causa inconvenientes muy serios. En este caso, por lo que se ve se decidió desconectarlo. También quiero decir que curiosamente esta línea, al igual que otras muchas líneas en España y en otros países, están dotadas de dos sistemas de señalización, algo que es un poco redundante; no redundante, perdón, porque redundante sería si estuvieran trabajando en redundancia, pero no están trabajando en redundancia, trabaja uno o trabaja otro. A mí me parece que no es coherente tener dos sistemas de señalización, tendría que haber uno y que funcionase. No me parece extraño que si uno de los sistemas para el que está homologada la línea no funciona se utilice el otro que sí lo está.

El señor **DELGADO ARCE**: En el caso de esta línea concreta, la autorización para que circularse el tren de la serie 730 fue otorgada por ADIF en junio de 2012 y establecía que siempre que la infraestructura lo permitiera, las velocidades máximas de explotación en concreto eran, si tenía el sistema ERTMS en servicio, en líneas de ancho estándar, velocidad máxima de 240; en líneas de ancho ibérico, velocidad máxima 220. Y decía la resolución: independientemente del ancho de vía, si circula con el sistema ASFA en servicio, su velocidad máxima es de 200 km por hora y si la línea no está electrificada, es decir, si va a diesel, la de la máxima es de 180 km por hora. ¿Esto es coherente y correcto?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Eso es totalmente coherente. En el caso del ASFA es porque la limitación del sistema ASFA está estimada en 200 kilómetros por hora.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿El sistema ASFA digital es un sistema a su juicio seguro?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 74

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): El sistema ASFA no es un sistema de señalización es un sistema de protección de la señalización. Cuando están funcionando con ASFA lo que rigen son las señales laterales, no recuerdo exactamente las últimas versiones del reglamento de circulación pero hasta donde yo llegaba cuando hay una discrepancia entre lo que indica la señal y lo que indica el ASFA prevalece lo que indica la señal. Es decir, el ASFA es un sistema de protección frente a una señal. En cambio, el sistema ETCS es un sistema de señalización en sí mismo, que luego sea continuo, no continuo, supervisión, etcétera es otra cosa. Pero uno es un sistema de supervisión y otro es un sistema de señalización. Cuando hablamos de sistema ASFA de señalización deberíamos hablar del sistema lateral de señales, que es el que protege el tren, y con eso normalmente se debería circular a no más de 200 kilómetros por hora. Digo normalmente porque hay algún ejemplo, en Italia hay una línea que de manera excepcional circula a 250 kilómetros por hora con señalización lateral, lo cual es un caso rarísimo. El límite lógico de señalización lateral con protección por el sistema ASFA son 200 kilómetros por hora.

El señor **DELGADO ARCE**: En este caso el control es del maquinista.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Y el control es del maquinista naturalmente.

El señor **DELGADO ARCE**: Después de todo lo que ha sido este informe del año 2014 hasta la fecha en la que estamos, se ha producido una importante implementación de normativa reguladora de todo lo ferroviario, desde la Ley del Sector Ferroviario, un nuevo reglamento, muchas normativas técnicas para corregir las carencias que se detectaron tanto por la CIAF como algunas de las recomendaciones de ustedes. Le pregunto: ¿Esto ha sido así? ¿Ha habido avances claros en esta materia?

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Entiendo que sí. No los he comprobado personalmente pero entiendo que sí, que ha habido avances y ha habido mejoras. De todos modos, cuando se habla de mejoras entiendo que ustedes están muy focalizados hacia la seguridad pero hay que focalizarse también hacia la fiabilidad y la funcionalidad, porque como decía hace un momento si asumimos que circulamos a 10 kilómetros por hora tendremos toda la seguridad del mundo pero no llegamos a donde tenemos que llegar. Entonces, lo que interesa es tener prestaciones adecuadas con sistemas de seguridad adecuados. En ese sentido, creo que sí, se va avanzando, no sabría exactamente ahora mencionar un ejemplo concreto pero entiendo que sí se ha avanzado, se sigue avanzando y espero que se siga avanzando. Y a la vez espero que se siga avanzando en esa interoperabilidad que permita una mejor condición de explotación en cuanto a trenes que puedan circular por todas las líneas, líneas que sean compatibles con todos los trenes, etcétera.

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

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

Con esto damos por finalizada la comparecencia del señor Ignacio Barrón, extraordinariamente interesante. Se lo agradecemos muchísimo todos los miembros de la Comisión. Sabe que aunque a veces esto no es muy cómodo, esta es su casa porque es la de todos. Por tanto, a ella es bienvenido.

El señor **BARRÓN DE ANGOITI** (expresidente de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario y exdirector del Departamento de viajeros y alta velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles): Muchas gracias. Hablando de ferrocarril me siento cómodo siempre, pero me gustaría hacerlo en otras circunstancias y no tener que comparecer por un accidente sino por otros motivos. A pesar de todo, les agradezco la confianza y les deseo mucha suerte en su trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. Aquí la mayoría somos usuarios de ferrocarril, así que tenemos un cierto interés personal en que todo funcione. Muchísimas gracias. **(Pausa)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 75

El señor **PRESIDENTE**: Aunque no lo haya pedido, en este caso por deferencia y por decoro parlamentario, si el Grupo Ciudadanos no comparece cuando le toque el turno lo dejaríamos para el final, ya que sabemos positivamente que está en la sala de al lado.

Ahora entraremos en la última comparecencia del día. Debo advertirles de que, al final de esta sesión, por dos cuestiones sobrevenidas que he comentado con la mayoría de ustedes, celebraríamos reunión de Mesa y portavoces; o sea que, por favor, no se vayan al final de la sesión.

### — DEL SEÑOR SÁNCHEZ BARGOS (PRESIDENTE DE THALES ESPAÑA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001364).

El señor **PRESIDENTE**: Nos corresponde la comparecencia de don Jesús Sánchez Bargos, presidente de Thales España, para informar en relación con el objeto de la Comisión, que todos ustedes conocen.

Quiero darle la bienvenida a esta que es su casa. Sin más, le doy la palabra. Adelante.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes.

En primer lugar, me gustaría empezar presentando mi más sincero pésame a las familias de las víctimas del accidente, así como heridos, familiares y amigos de todos ellos. Manifestamos —mi empresa y yo— nuestro máximo respeto y condolencias.

Agradezco, por otro lado, que se me dé la oportunidad de comparecer en esta Comisión y, en la medida de lo posible, contestaré a todas sus preguntas de acuerdo a mi experiencia. Mi nombre es Jesús Sánchez Bargos, soy presidente de Thales España, que es una filial del Grupo Thales, presente en España desde el año 1951. La empresa que dirijo está presente en negocios estratégicos de alto valor tecnológico, como son la aeronáutica, el espacio, el transporte, la defensa y la seguridad. En concreto, en el área de transporte llevamos sesenta y cinco años en España instalando soluciones ferroviarias y hemos participado en la evolución del sector, somos pioneros en la introducción de la mayor parte de los avances tecnológicos del ferrocarril, en particular en lo que tiene que ver con la señalización ferroviaria, y en concreto en las líneas de alta velocidad participamos con la instalación de la señalización en la primera línea de alta velocidad Madrid-Sevilla; actualmente, estamos en fase de puesta en servicio de distintas líneas de alta velocidad.

Me gustaría establecer el contexto de cuál ha sido el papel de Thales en la línea Orense-Santiago, por poner un poco en antecedentes a sus señorías, aunque entiendo que esto es ya bien conocido. El Ministerio de Fomento, a través de ADIF, aprobó la adjudicación a una unión temporal de empresas formada por Thales, Dimetronic —hoy Siemens—, Cobra, del contrato de ejecución de las obras de la fase uno y mantenimiento del proyecto constructivo de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistema de protección del tren para el tramo Orense-Santiago de Compostela. En este proyecto, y en el marco de la UTE, Thales fue responsable del diseño, instalación y mantenimiento del sistema de control de trenes, RTMS, en sus niveles uno y dos, así como de otros equipos, como circuitos de vía, contadores de ejes, sensores de ruedas, toda la solución concerniente a las telecomunicaciones fijas y sistema de vigilancia, control de accesos y demás sistemas auxiliares, así como el mantenimiento de las instalaciones.

Una vez expuesto el papel que teníamos en la UTE y motivado por las confusiones que suscita el tema del RTMS y a veces la dificultad de comprensión de esta tecnología por su evidente complejidad técnica, me gustaría aclarar en esta comparecencia que Thales era responsable del sistema RTMS en vía, que el contrato de la UTE no incluía la instalación de ningún equipo de a bordo en ningún tren. El día del accidente, el equipo de RTMS en vía de nuestra responsabilidad en ningún momento estuvo desconectado. Creo que es necesario aclarar esta parte porque el sistema estaba funcionando perfectamente. Además, me gustaría aprovechar para explicar que nuestra responsabilidad, tanto de mi empresa como de la UTE de la que formábamos parte, era ejecutar un proyecto constructivo que había sido redactado por el cliente. También me gustaría destacar que en el mismo momento en que tuvo lugar el accidente nosotros verificamos que todos los sistemas de vía estaban funcionando correctamente. Como he comentado antes, somos mantenedores de los sistemas de señalización de la línea y, por tanto, contamos con los registros y la información relativa a la vía y podemos asegurar que no había habido ningún tipo de accidente en el sistema RTMS. Me parece un dato importante a transmitirles, ya que este tipo de comprobaciones permiten garantizarles que el sistema desplegado no sufrió ningún tipo de fallo ni de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 76

incidente en lo que se refiere al RTMS en vía. Evidentemente, para que funcione el sistema RTMS tiene que darse la circunstancia de que funcione el RTMS en vía con un RTMS en un tren.

Por otro lado, quiero manifestar que, de acuerdo con mi conocimiento y experiencia en el sector —no lo he comentado—, en concreto en el ámbito de la señalización ferroviaria empecé mi actividad en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Creo que hay numerosos agentes y peritos que coinciden en que el nivel de seguridad en los ferrocarriles europeos en general es muy alto y, evidentemente, España no es una excepción; aquí hemos sido pioneros en la introducción de sistemas de seguridad, como es el caso del RTMS. Yo diría que en España existe una cultura ferroviaria de seguridad muy arraigada en todos los profesionales, los organismos y las empresas vinculadas al sector del ferrocarril. Los sistemas de señalización ferroviaria, incluidos los sistemas de protección de tren —me refiero al ASFA, al sistema LZB, que es el sistema que controla los trenes en la línea Madrid-Sevilla y el sistema RTMS—, son sistemas instalados en España, son sistemas de seguridad intrínseca, sistemas cuya categoría es SIL 4, sistemas de nivel de integridad 4, en los cuales la tolerancia, el error al fallo, como creo que se ha dicho anteriormente, es de diez elevado a menos nueve; es decir, la probabilidad de ocurrencia de un fallo en un sistema de seguridad es prácticamente nula. No obstante, la seguridad absoluta no existe y, por desgracia, este accidente es una muestra de ello. Aunque no existe la seguridad absoluta, sí existe la seguridad que alcanza el nivel exigido para poner en servicio una línea de alta velocidad, una línea convencional, y todo ello se consigue mediante la combinación de los sistemas de señalización, la normativa y los reglamentos relativos a la operación. Es decir, los sistemas de señalización pueden cubrir una parte de la seguridad dependiendo del tipo de sistema, cubren mayor o menor nivel de seguridad, y el resto debe complementarse con reglamentos y normativa, en concreto la de circulación. Por tanto, el primer objetivo de la evolución tecnológica de los sistemas de señalización es limitar al máximo la intervención humana para evitar así un eventual fallo.

Para concluir, simplemente decirles que estoy a su disposición para aclarar las preguntas que consideren oportunas. Evidentemente, por mi posición no puedo responder con una profundidad técnica en algunas cosas como ustedes quisieran, pero, de acuerdo con mi experiencia, contestaré a todo aquello que esté en mi mano.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

A continuación, damos paso a los grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca, en nombre del Grupo Mixto.

Adelante, señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Buenas tardes, señor Sánchez Bargas. Yo también le agradezco su comparecencia ante esta comisión parlamentaria que investiga el accidente del Alvia en Santiago de Compostela, del 24 de julio de 2013.

Usted fue nombrado presidente de Thales España en abril de 2013, si no tengo mal los datos, es decir, tres meses antes de la tragedia de Angrois. Personalmente usted tiene una dilatada experiencia profesional en este campo.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Así es.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Su empresa tiene sesenta y cinco años de experiencia, he creído entenderle...

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sí, en España.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Como fabricante de sistemas de señalización ferroviaria y nos acaba de recordar que su empresa participó en la señalización de esta línea de alta velocidad, concretamente en el tramo Orense-Santiago de Compostela junto con Dimetronic a través de una Unión Temporal de Empresas. En concreto, repítanos, por favor, ¿qué fue lo que ejecutó esta UTE?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Lo que ejecutó esta UTE fue un contrato que, como todos saben, sufrió un modificado número uno de acuerdo a unos requisitos por parte del cliente. Eso es lo que ejecutó la UTE, un contrato en su modificado número uno con un plazo de ejecución de dieciséis meses, si no recuerdo mal, y después el correspondiente período de mantenimiento.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 77

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿La UTE recibió del Ministerio de Fomento, de Renfe o de ADIF alguna indicación para adelantar o acelerar la puesta en servicio de esta línea?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No. La UTE lo único que recibía o que hacía era reuniones de seguimiento periódicas con el cliente, con la dirección de obra para asegurar que se cumplieran los plazos contractuales que, efectivamente, al final se cumplieron.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Jesús, en la línea accidentada si todo en la vía funcionaba perfectamente, es decir, el ERTMS en vía, ¿qué fue lo que faltó o falló en términos de sistema de señalización, mando y control de trenes para producirse este accidente?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Bien, yo primero creo que he aclarado que la responsabilidad de la UTE y en concreto de Thales se cife al tramo que va dotado de ERTMS, es decir, en el sentido de Orense hacia Santiago, acaba en el kilómetro 80,067 si recuerdo bien. En ese tramo se puso en servicio al final del 2011 todo lo relativo a los sistemas de señalización lateral, enclavamientos, ERTMS y ASFA, y todos los sistemas estaban en perfecto funcionamiento.

Como todos sabemos, el tren accidentado circulaba bajo el amparo del ASFA, circulación bajo amparo de ASFA que estaba perfectamente recogida en el proyecto que redactó ADIF en ese momento. Por lo tanto, dentro del tramo que ejecutó la UTE el tren iba circulando de acuerdo a la normativa vigente. A partir de ahí, todos sabemos que entra en un tramo en el cual no existe ERTMS y se produce el fatal accidente por un cúmulo de circunstancias que tienen ese fatal desenlace.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Según he leído, la UTE Thales-Dimetronic efectuó un análisis de riesgo que llegó hasta un punto kilométrico justo antes de la curva del descarrilamiento; concretamente tengo aquí señalado el kilómetro 84,188. ¿Es así?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Efectivamente. El modificado número uno, la ejecución del modificado número uno en todo lo relativo a los aspectos relativos a la seguridad siguió la normativa Cenelec, con lo cual se hizo una evaluación explícita de los riesgos que acabaron con una redacción de un dossier de seguridad que redacta la UTE y que posteriormente se complementa con un informe de seguridad independiente que redacta Eneco.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Sánchez Bargos, ¿después del accidente fueron ustedes requeridos para realizar nuevos trabajos en esta línea accidentada?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Después del accidente —yo me refiero al tramo de la UTE— la línea se puso en servicio, como bien saben, con ASFA y con la ERTMS en nivel uno y todavía se está en proceso de puesta en servicio del ERTMS nivel dos.

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

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Bueno, no lo he leído en detalle, pero sí que lo conozco y he leído las recomendaciones.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Puede hacernos algún comentario en relación con este informe?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No, simplemente creo que se hace un análisis riguroso de las circunstancias que dan lugar al accidente, y creo que lo más relevante es que la CIAF emite una serie de recomendaciones para que se tengan en cuenta en futuros proyectos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Jesús, ¿qué hemos aprendido los españoles tras el accidente de Santiago de Compostela?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Yo creo que, partiendo de la base de que en este sector, como decía antes, la concienciación en torno a la seguridad es altísima y, como decía antes también, que no existe la seguridad absoluta. Yo creo que lo que hemos aprendido es que tenemos que seguir siendo igual de rigurosos que hasta ahora en el tratamiento de estos proyectos porque, en definitiva, estamos moviendo trenes que llevan personas dentro, y al final lo más importante es que el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 78

número de accidentes se pudiera reducir a cero víctimas mortales; ese es el gran objetivo, y yo creo que seguir con el nivel de rigor que se está aplicando, con el nivel de profesionalidad y, por supuesto, de todo accidente se tienen lecciones aprendidas y esas lecciones aprendidas hay que asegurarse de que se aplican a los siguientes proyectos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Nada más, señor presidente.  
Muchísimas gracias.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Muchas gracias.

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

A continuación, dado que no está presente el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) daríamos la palabra al Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, para lo cual la tiene el señor Rufián Romero.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente.  
Buenas tardes, señor Sánchez. Gracias por comparecer hoy aquí.

¿Recibieron ustedes en algún momento presiones comerciales o políticas como se ha publicado e incluso algún compareciente ha dejado caer?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No, en absoluto, pero ni en este proyecto ni en ningún proyecto hemos recibido ningún tipo de presión política. Yo creo que, como decía antes, la concienciación de seguridad existe a todos los niveles y hay unas líneas rojas en todo lo relativo a señalización ferroviaria y seguridad que en este país yo creo que nadie está dispuesto a traspasar y, de hecho, nunca ha habido tal solicitud. Siempre ha habido solicitudes de cumplir con los plazos porque evidentemente hay una inversión que está haciendo el Estado, y la mejor manera de poner en rentabilidad esa inversión es empezar a prestar el servicio lo antes posible. En ese sentido lo único que se nos ha pedido siempre ha sido rigor con los plazos, y yo creo que uno de los éxitos de la Unión Temporal de Empresas entre Thales y Siemens ha sido que hemos siempre capaces de acabar los proyectos en los plazos comprometidos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Hay una pregunta que le quería hacer desde que yo supe que venía. El otro día estuvo aquí el señor González, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y dijo algo sorprendente que le afecta a su empresa como responsable del sistema de seguridad de ERTMS. Él vino a decir —se agradeció la honestidad y, de hecho, fue el único que lo dijo de una forma tan clara— que con el ERTMS no hubiera cambiado nada, que el hecho de desactivar en cabina el ERTMS no tiene ningún tipo de incidencia en lo que pasó aquel día. ¿Está usted de acuerdo con eso?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Yo creo que si el tren no hubiera circulado con ERTMS, para empezar hay dos circunstancias que el tren circule con ERTMS hasta la zona de transición o que el tren no hubiera circulado con ERTMS porque estuviera instalado en toda la línea, evidentemente; no sabemos lo que podía haber pasado, eso es evidente, porque ninguno de nosotros somos adivinos, pero yo creo que, atendiendo a la tecnología y atendiendo a lo que se le requiere a un sistema ERTMS y si el sistema de ERTMS supongamos que hubiera funcionado correctamente, la supervisión del límite máximo de velocidad se hubiera conseguido. Por tanto, yo no me atrevería a decir que hubiera ocurrido lo mismo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le agradezco la respuesta. Sé que esto no le compete directamente pero, ¿ustedes en algún momento sabían o les había llegado que ese tren era llamado Frankenstein por los maquinistas? ¿Había visto esto usted alguna vez?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): La verdad es que lo he aprendido al repasar algunas de las comparecencias. Es la primera vez que lo oigo. Evidentemente, yo no estoy en el día a día tratando con los maquinistas, pero fue la primera noticia que tenía del tema.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Las características del tren a usted le chocan? ¿Lo había visto alguna vez?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 79

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): ¿En qué sentido?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Las particularidades de peso, el hecho de que excediera 32 toneladas.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Como le digo, nosotros no fabricamos trenes ni somos expertos en material rodante, por tanto, no puedo contestarle con rigor a esa pregunta.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Pero cree que afectó a la seguridad o a lo que pasó aquel día?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): ¿Perdón?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cree que afectaron las características del tren a lo que pasó aquel día?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No lo creo. Las características del tren no lo creo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Había visto alguna vez que se desactivara o que se tomara en definitiva la decisión de desactivar un sistema de seguridad tan importante como el ERTMS en veinticuatro horas?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Yo no sé si lo importante del tema son las veinticuatro horas. Yo conozco el nivel de rigor y el profesionalismo de las personas que evalúan ese tipo de cosas, y antes de decidir si se desconecta algo o no se desconecta, creo que existe un análisis. Creo que cuando uno decide desconectar el ERTMS porque tiene problemas de disponibilidad, por ejemplo, porque la disponibilidad al final afecta también a los pasajeros, antes de tomar esa decisión uno mira si existe un sistema como el ASFA, que está amparado por el proyecto que se redactó y que permite la circulación de los trenes a un límite de 200 kilómetros por hora. Entonces yo creo que lo relevante no es el tiempo en que se toma la decisión, sino qué hay detrás de la decisión, si hay un sistema que permite seguir circulando a los trenes con seguridad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, pero —usted lo sabe mucho mejor que yo— quizás era un salto de velocidad muy bestia; estamos hablando de una curva con un salto de velocidad tan bestia, un punto tan particular de la red ferroviaria, que parece complicado entender cómo se pudo tomar esa decisión en tan poco tiempo, sobre todo, como usted dice, teniendo en cuenta que se tendría que haber hecho un estudio, unos informes. ¿Cree que tuvo algo que ver el hecho de que se tenía cumplir con los tiempos, presiones a nivel comercial de que aquello tenía que llegar a la hora sí o sí?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Yo me atrevería a decir que no tiene que ver con los tiempos, no tiene que ver con presiones comerciales, tiene que ver con la prestación de un servicio con una calidad adecuada en términos de disponibilidad del sistema. Si el sistema ERTMS está dando problemas y se tiene que funcionar en un modo degradado de ERTMS, probablemente es mejor funcionar en un modo ASFA, que sabemos que está cubriendo todos los aspectos de seguridad hasta 200 kilómetros por hora, y por supuesto bajar la velocidad del tren en el tramo ERTMS a 200 kilómetros por hora. De hecho, el tren sale de Madrid con ASFA porque hasta Orense no hay ERTMS.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, señor. Después, señor Sánchez, ¿por qué cree que murieron aquel día ochenta y una personas?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Como he dicho antes, creo que la seguridad absoluta no existe; porque cuando hay un accidente se dan un cúmulo de circunstancias cuya probabilidad de ocurrencia simultánea es prácticamente cero y porque evidentemente el tren circulaba a una velocidad superior a la permitida por el trazado en ese punto.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La pregunta sería, ¿sabe por qué?  
Muchas gracias.

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

Por decoro parlamentario, dejaremos intervenir al portavoz de Ciudadanos en último lugar si les parece bien. Mientras tanto, damos la palabra a la señora Alexandra Fernández, en nombre de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 80

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señor Sánchez por su comparecencia. La línea 082 tiene tres enclavamientos electrónicos si no me equivoco.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El de Ourense, el de O Irixo y el de Santiago. ¿La UTE tenía la obligación contractual de realizar el análisis preliminar de riesgo de los tres tramos?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Si yo no recuerdo mal, la UTE en el contrato original tenía el enclavamiento de O Irixo, el enclavamiento de Santiago y un interfaz con el enclavamiento de Orense. En el proyecto modificado el enclavamiento de Santiago ya no pertenece, queda fuera del ámbito de contrato de la UTE.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Saben si se contrató a alguna otra empresa en el tramo de Santiago?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Lo sabemos. El tramo de Santiago, el enclavamiento de Santiago estaba dotado de tecnología Dimetronic o de Siemens y se les contrató para la adecuación de esas instalaciones.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo digo porque hay dos versiones diferentes, como seguramente usted sabrá, la de la CIAF, que dice que se aplicó toda la normativa y que en el punto de Santiago se hizo el dossier de seguridad con el caso de seguridad y el informe de evaluación independiente. Sin embargo, ADIF hace poco ha dicho que para el tramo de Santiago no ha habido el informe del evaluador independiente. ¿Ustedes saben si hubo ese informe del evaluador independiente en el tramo de Santiago?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Como Thales España no participamos en ese tramo y no puedo decir lo que se hizo o se dejó de hacer. Sí sé lo que se hizo en el tramo de responsabilidad de la UTE.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En todo caso, usted ha señalado que ustedes sí que hicieron las cosas bien, sí que cumplieron con la normativa en el tramo que les correspondería a ustedes. Mi pregunta es, ¿en el caso de que no se hubiese realizado ese informe de evaluación independiente en el tramo de Santiago, se habría incumplido la normativa?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Yo ahora mismo tampoco recuerdo exactamente la normativa exacta que existía para ese tramo, para un tramo que era una modificación de un enclavamiento existente. Nosotros lo que decidimos en el tramo de la UTE fue aplicar Cenelec y hacer el correspondiente informe de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El informe de la CIAF dice que se cumple la norma Cenelec, la misma que ustedes cumplieron, en los tres tramos. Por tanto, según el informe, sí que sería prescriptivo para los tres tramos. En el caso de que no se hubiese realizado ese informe, le reitero, ¿consideraría usted que se vulneró la normativa Cenelec?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Si fuera de aplicación la normativa Cenelec en el tramo de Santiago, sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Ustedes facilitaban documentación a Ineco para que se hicieran esos informes de evaluación independiente?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Por supuesto, nosotros facilitamos un dossier de seguridad a partir del cual Ineco hacía el informe independiente de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Solo para esos dos tramos, no?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Solo para el tramo de la UTE, que es el tramo que se instaló de ERTMS en el enclavamiento de O Irixo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 81

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En uno de esos análisis de riesgo se dice que los trenes que circulen al amparo de la señalización lateral o ASFA deben respetar el cuadro de velocidades máximas de la línea proporcionado por ADIF. ¿Pueden ustedes exportar un riesgo a los maquinistas?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sí, lo he comentado al principio. Todos los sistemas de señalización son de seguridad, pero no todos tienen el mismo nivel de prestaciones. Es decir, un sistema ASFA no tiene las mismas prestaciones que un ERTMS, aunque las prestaciones que tiene son de seguridad. De tal manera que para garantizar o para llegar a aprobar la entrada en servicio con la seguridad requerida en un determinado tramo, lo que hay que hacer es complementar las prestaciones de seguridad de un sistema de señalización con normativa y con reglas de circulación. Cuanto más moderno es un sistema, cuantas más prestaciones tiene un sistema, más se reduce y minimiza la intervención humana.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero entiendo que, en todo caso, esa exportación del riesgo no debía ser directamente al maquinista, sino que ADIF debería haber gestionado ese riesgo y haberlo mitigado, entiendo.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Nosotros, como tecnólogos, cuando discutimos con ADIF, discutimos con Ineco, y decimos: Entendemos que este riesgo no lo puede cubrir el sistema de señalización, y se lo exportamos. A partir de ahí...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Al maquinista o a ADIF?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Nosotros se lo exportamos a nuestro interlocutor, que es ADIF, que es Ineco, y ellos son los que tienen que darle el tratamiento adecuado. Como decía, si ya no están los sistemas de señalización, tiene que ser a través de normativa, a través de reglas de circulación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y qué empresas colaboraron con ustedes en la línea?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): ¿Qué empresas colaboraron en qué sentido?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que participaron con ustedes. En concreto, quería preguntarle si Airtren participó con ustedes en la línea.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Son contratos independientes.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero participó esta empresa en esta línea?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): ¿Qué empresa?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Airtren.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): ¿El tren?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Airtren.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): ¿Ah, Airtren? No.

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

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): A ver, hay una lista de subcontratistas que participaban en la línea, pero hasta donde yo sé, no; no me consta que participara.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el proyecto de construcción de la línea estaba previsto el ERTMS de Orense hasta Santiago. En este caso, el ERTMS controlaba la velocidad del tren en cada tramo de la línea. Sin embargo, cuando se modifica el proyecto, el ERTMS solo llega hasta el kilómetro 80, dejando sin esa protección los últimos 8 kilómetros de la línea donde se encuentra, precisamente, la curva

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 82

de Angrois, por lo que el control de la velocidad quedaba totalmente en manos del maquinista. ¿Esa modificación supuso, según usted, una disminución de la seguridad de la circulación ferroviaria?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Ahora, después del accidente, yo creo que es una conclusión obvia por parte de todos y por eso se han dotado de sistemas adicionales todos los puntos de la red donde hay un cambio significativo de velocidad y se ha reforzado la seguridad. En ese momento, desde un punto de vista de seguridad —como decía antes, la seguridad está cubierta por el sistema de señalización más las reglas de conducción—, en el tramo de ERTMS se definieron de una manera, en el tramo ASFA se definieron de otra, de tal manera que la supervisión que ofrece un sistema ASFA comparado con un ERTMS no es la misma, y la responsabilidad del maquinista es mayor en el tramo con ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y si se hubiese instalado el sistema de ERTMS hasta la estación de Santiago, ¿habría pasado a más de 80 kilómetros/hora por la curva el tren?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Si el sistema ERTMS hubiera funcionado correctamente, como es de esperar, pues no hubiera pasado a más de 80 kilómetros/hora, porque el sistema ERTMS es un sistema de supervisión continua de la velocidad, de tal manera que no se puede sobrepasar la velocidad máxima del perfil del cuadro de velocidades.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por tanto, si no se hubiese modificado el proyecto original, no habría habido accidente.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Bueno, yo me atrevería a concluirlo así.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Circulando con el ERTMS en el kilómetro 80, luego se hacía la transición al sistema ASFA, y ello conlleva a que en la cabina de conducción aparezca un mensaje avisando de ello al maquinista, el cual debe apretar un pulsador reconociendo que se ha enterado, y a continuación frenar el tren para reducir la velocidad. Sin embargo, en junio de 2012, cuando el tren S-730 solo llevaba una semana circulando, el director de seguridad de Circulación de Renfe solicita a su homólogo de ADIF la desconexión del sistema, lo que conllevó que ese aviso que recibía el maquinista, ese aviso de transición de sistemas, desapareciera. ¿Cree usted que esa desconexión fue un cambio significativo que disminuyó la seguridad de la circulación en la línea 082 y que requería un análisis y una evaluación de riesgo?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Lo que creo es que la desconexión o la no utilización del sistema ASFA por los motivos que Renfe y ADIF consideraran convenientes, como he dicho antes probablemente por temas de disponibilidad, lo que hacía es que se aplicara el sistema ASFA, que estaba contemplado dentro del proyecto como un sistema totalmente válido para supervisar la seguridad del tramo, evidentemente, con un mayor nivel de intervención del factor humano.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero no cree usted que si la puesta en servicio del tren en la línea iba vinculado a una serie de características de seguridad, el cambio de la desconexión del sistema ERTMS supone un cambio que debería constituir un nuevo análisis de riesgo?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No, el hecho de no funcionar con el sistema ERTMS no quiere decir que se pase a una situación en la cual los riesgos no estén analizados. Esos riesgos están analizados dentro del dossier de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero para unas condiciones concretas como ERTMS.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No, para las condiciones concretas de diseño de la línea, en la cual el tramo a partir del kilómetro 80 estaba diseñado con ASFA, velocidad máxima de 200 kilómetros/hora, con un perfil de velocidades, y bajo la responsabilidad del maquinista de seguir ese perfil de velocidad porque el sistema ASFA no lo puede hacer.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, pero entonces, si el riesgo estaba evaluado para un sistema ERTMS conectado, si está desconectado son unas nuevas condiciones, que es lo que quiero decir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 83

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Yo no diría tal cosa. El riesgo del tramo desde el kilómetro 80 hasta Santiago, los riesgos de ese proyecto, que vuelvo a repetir están fuera del tramo de la responsabilidad de la UTE, se analizan y la puesta en servicio se autoriza, una vez que se verifica que los riesgos de ese tramo están bajo control, son aceptables en el modo de conducción que se establezca, en este caso el sistema ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

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

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

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

Muy buenas tardes, señor Sánchez. Muchísimas gracias por comparecer y, en este caso, también por la parte que le corresponde a mi grupo quiero pedirle disculpas porque le hemos hecho esperar a usted un buen rato. Se agradece, en todo caso, su predisposición.

Voy a plantearle una serie de preguntas, algunas de ellas son reiterativas, en relación con lo que han planteado en algunos extremos. En todo caso, usted me aporta lo que considere que puede aportar y si puede contestarlas o no puede contestarlas. En todo caso, yo le agradezco muchísimo que esté hoy aquí.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Gracias.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Su empresa ganó el concurso para la ejecución y el mantenimiento de las instalaciones de señalización de telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren de la línea Orense-Santiago. ¿Podría usted decirme cuándo y quién les comunica a ustedes el cambio en la extensión de la cobertura del sistema ERTMS?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Bueno, no tengo exactamente todos los detalles, pero una vez que después de la firma del acta de replanteo se procede a iniciar el proyecto, entiendo que hay una comunicación por parte de ADIF diciendo que decide realizar un modificación del proyecto por los motivos que fuera, por los motivos que ADIF considerara, el cual desemboca en la realización de ese modificación con esa reducción de alcance en el proyecto inicial.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Según hay constancia en las actas que se entregan en el juzgado de Santiago que está conociendo de la causa judicial del accidente que se produce en esta línea que nos ocupa y que presenta y aporta la plataforma de víctimas, técnicos de la UTE, de la que su empresa formaba parte, de INECO, de la Dirección de Instalaciones de Control de Tráfico de ADIF y de la Dirección de Seguridad de la Circulación de ADIF, participaron en una serie de reuniones a lo largo del año 2011, con el objetivo, evidentemente, de la puesta en servicio de la línea. ¿Podría decirnos, si lo recuerda usted, teniendo en cuenta que su empresa formaba parte de esa UTE y, por lo tanto, participaba en esas reuniones, quién y por qué se toma la decisión de excluir la curva de la cobertura del sistema de ERTMS?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No, lo desconozco. Nosotros simplemente recibimos la instrucción de que se va a ejecutar un proyecto, de acuerdo a un proyecto modificado que redacta ADIF, y de acuerdo al nuevo alcance del proyecto aplicamos las soluciones previstas y, como decía antes, se aplica la normativa vigente.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: O sea, que no se debatió esa cuestión. No recuerda usted que esa decisión se hubiera tomado...

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Evidentemente, nosotros no entramos en ese ámbito ni en esa toma de decisiones porque no nos compete. Nos compete ejecutar el proyecto contratado.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Perfecto.

De acuerdo con estas actas a las que acabo de referirme, se produjo una discusión entre los técnicos de las dos direcciones de ADIF sobre la necesidad o no de realizar una evaluación independiente para el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 84

enclavamiento de Santiago. Entiendo, por tanto, de acuerdo con la contestación que acaba usted de referirme, que es exactamente la misma aplicable a este extremo también.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sí, y no solamente eso, sino que además ese tramo quedaba fuera del alcance de la UTE.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Exacto, perfecto. Muchas gracias.

El 17 de junio de 2012, seis meses después de la puesta en servicio de la línea, entraron en servicio los trenes híbridos. ¿Conoce qué pruebas se realizaron para comprobar la compatibilidad del equipo ERTMS embarcado en los trenes de la serie 730, los trenes híbridos con el ERTMS instalado en la vía?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No, lo desconozco.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: ¿Se realizaron pruebas de transición ERTMS-ASFA y ASFA-ERTMS en la vía en la que se produce el accidente?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): En el ámbito de la UTE, cuando se acaba el proyecto, y me ciño a la parte ERTMS, nosotros como tecnólogos realizamos unas pruebas internas con tren, primero unas pruebas de laboratorio, luego unas pruebas de campo; a esas pruebas le siguen unas pruebas que realiza ADIF; a las pruebas de ADIF le siguen unas pruebas que realiza Renfe y, finalmente, incluso hay una serie de pruebas complementarias que tienen que ver con el material rodante. Todas esas pruebas se realizaron —si no recuerdo mal— con un material rodante, con un equipo embarcado de Ansaldo, que fue lo que nos permitió a nosotros, como instaladores de ERTMS en vía, obtener la aceptación primero profesional y luego definitiva del proyecto. Pero nosotros no participamos en ninguna de las pruebas que tuvieron que ver con el equipo ERTMS embarcado de Bombardier, aunque evidentemente yo no tengo ningún motivo para dudar de que las pruebas que se hicieron fueron las que establece ADIF, las que establece Renfe, para la aceptación y, sobre todo, para comprobar el correcto funcionamiento y la correcta interoperabilidad entre el equipo de vía y el equipo embarcado.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Según conocemos de algunos informes periciales que obran en la causa judicial a la que he hecho referencia, ni su empresa ni la del *software* embarcado en el tren híbrido siniestrado fueron consultados sobre los problemas que se habían detectado entre la fecha de puesta en servicio de los trenes, el 17 de junio de 2012, y la fecha de decisión de desconexión del sistema ERTMS, el 23 de junio. ¿Conoce usted que esto haya sido así?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Lo que puedo decir es que seguro que existieron unas pruebas del equipo embarcado de Bombardier, que cuando se identifican problemas de interoperabilidad entre el equipo embarcado y el equipo de vía, o bien se corrigen en vía o bien se corrigen en el equipo embarcado. En este caso, a nosotros no se nos traslada en ningún momento ninguna necesidad de hacer una modificación en el equipo en vía porque, de hecho, con el equipo de Ansaldo se habían pasado satisfactoriamente todas las pruebas. Quiere decir que esos ajustes, en cuanto a interoperabilidad se refiere, se harían en el equipo embarcado de Bombardier.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Bombardier manifestó, en relación con este extremo, que no estaría de más la adopción de medidas mitigadoras ante la desconexión del sistema ERTMS del tren. ¿Comparte usted este planteamiento?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Yo creo que las medidas mitigadoras no deben tomarse en ese momento; las medidas mitigadoras tienen que estar cubiertas y enmarcadas por el proyecto que se ha desarrollado. Es decir, si se desconecta, como decía antes, el equipo embarcado de ERTMS...

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Ya tiene que estar previsto...

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): ...tiene que estar previsto que existe un sistema de respaldo bajo el cual se puede circular con las garantías necesarias.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Otra de las preguntas que tenía planteada ya la hizo la portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y es la siguiente: si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 85

el ERTMS embarcado en el tren no se hubiera desconectado, ¿se hubiera evitado el accidente? Como usted ya ha contestado, evidentemente, no la voy a reiterar.

¿Ha participado su empresa, Thales, en la instalación del sistema ERTMS en otras líneas de alta velocidad en España?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sí, en concreto la línea Lérida-Barcelona-frontera está funcionando con ERTMS de Thales; la línea Madrid-Valladolid está funcionando con ERTMS de Thales; hay instalado ERTMS de Thales en las cercanías de Madrid; se está instalando en el túnel de Atocha-Chamartín; se está instalando en la línea Olmedo-Zamora. En numerosas líneas.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Como veo que tienen ustedes mucha experiencia en este extremo, la última pregunta sería: ¿Cómo se pone en servicio en estas líneas que usted acaba de mencionar el ERTMS operativo? ¿Desde el inicio de la puesta en servicio de las líneas? ¿O es una funcionalidad que se puede implementar más adelante y depende, en todo caso, de las circunstancias que se dan en cada caso? Es decir, ¿no hay una norma general?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): No hay una norma general, evidentemente, porque dependiendo del sistema que se ponga en servicio así podrán ser las prestaciones que se le exijan a las circulaciones, siempre, como decía antes, respetando la normativa de seguridad. Ha habido líneas que se han puesto en servicio directamente con el ERTMS en nivel 1 —por ejemplo, las que he dicho antes, Lérida-Barcelona o Madrid-Valladolid—, hay líneas que se han puesto primero en servicio con ASFA y después se pasa a ERTMS. En cualquier caso, la puesta en servicio con distintos sistemas es posible; como decía antes, las prestaciones no pueden ser las mismas porque la velocidad de circulación está limitada por el nivel de prestaciones de cada uno de los sistemas y las líneas que se han puesto en servicio con ASFA, evidentemente, no pueden superar los 200 kilómetros/hora.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias por sus aportaciones. Quiero trasladarle también, en nombre de mi grupo parlamentario, que como ciudadana, potencial usuaria del sistema ferroviario de nuestro país, es una tranquilidad saber que hay personas de su perfil y de su responsabilidad participando en la puesta en marcha de nuestras líneas ferroviarias.

Muchísimas gracias.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Muchísimas gracias.

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

A continuación, para terminar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, don Celso Delgado.

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

Señor Sánchez Burgos, don Jesús, nuevamente bienvenido al Congreso. Tuvimos ocasión también de contar con su aportación personal en la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español y algunas de sus aportaciones figuran dentro de las conclusiones en su día aprobadas, puesto que usted trabaja en una compañía muy especializada en cuestiones de electrificación, de señalización, de seguridad y, por tanto, en subsistemas fundamentales en el sistema ferroviario.

Hablo el último, así que muchas de las preguntas han sido ya realizadas. Cuando usted habla de que fueron contratados por ADIF para realizar unos determinados trabajos dice que en el transcurso de ese contrato, si le he entendido bien, es cuando también se produce el modificado, que fundamentalmente implica el cambio del ancho de vía y que tiene una transcendencia consiguiente en instalaciones de seguridad, en comunicaciones, en montaje de vías y en electrificación. ¿Es cierto que les cogió a ustedes en medio del contrato esta modificación?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sí, así es. Por definición, un modificado siempre ocurre después de la contratación de un proyecto porque modifica el alcance inicial del contrato y, evidentemente, la decisión de ese modificado, que básicamente cambia el ancho de vía y el tramo que está supervisado por el ERTMS, supone introducir unas modificaciones en el diseño que se introducen desde un principio. Para el sistema de señalización no supone ningún cambio significativo que la línea esté con ancho ibérico o con ancho internacional pero, evidentemente, los límites geográficos de la supervisión ERTMS cambian y el proyecto hay que adecuarlo a los nuevos requisitos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 86

El señor **DELGADO ARCE**: Antes se preguntaba por las fechas. Según el informe de la comisión de investigación, fue en junio de 2010 cuando se reconsideró la solución inicialmente proyectada, se propuso la modificación en octubre de 2010 y se autorizó por el Ministerio de Fomento en abril de 2011, que es cuando tuvo lugar el proceso de cambio.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sí, lo recuerdo.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con estas modificaciones, hubo entonces que reconsiderar las ubicaciones de las transiciones entre el sistema de seguridad ERTMS en la nueva línea, que hasta este momento estaban dispuestas en unos cambiadores de ancho que estaban previstos y que se decidió su eliminación. Esto es lo que hace, entre otras razones, que desde antes de la curva de A Grandeira, aproximadamente en el kilómetro 80, hasta la estación de Santiago ustedes no reciban ningún tipo de encargo de instalar ERTMS en ese tramo. ¿Es así?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Efectivamente, porque se reduce el ámbito de actuación de la UTE.

El señor **DELGADO ARCE**: Es decir, que la no instalación de ERTMS en ese tramo tiene que ver con la modificación del proyecto que se operó en su día y sus consecuencias técnicas inevitables.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: La autorización de la circulación del tren S-730 se hace por ADIF en junio del año 2012 y estableció un régimen de velocidades diferentes en función del sistema de señalización y de control. Así, por ejemplo, se estableció que en el sistema ERTMS en servicio en las líneas de ancho estándar la velocidad máxima sería de 240 y en líneas de ancho ibérico la máxima sería 220. Eso con ERTMS. Y en el caso de si se circula con ASFA en servicio, la velocidad máxima es de 200 kilómetros/hora y si no está electrificada en diésel, 180. ¿Estas consideraciones de autorización le parecen a usted que correspondían a este tipo de instalaciones?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Son las que estaban en vigor, las que deciden ADIF y Renfe, y son las que se implementan en el proyecto.

El señor **DELGADO ARCE**: Esto que digo es una obviedad, pero hoy en esta Comisión seguro que se repiten para los técnicos muchas obviedades. Un sistema de seguridad, sea ASFA o ERTMS, para que funcione adecuadamente tiene que estar instalado tanto en vía como en el tren, tiene que estar embarcado; ya puede estar en la vía pero si no está en el tren no hay nada, y viceversa.

El nuevo sistema comercial de la nueva línea 082 entre Ourense y Santiago se inició el 10 de diciembre de 2011. Inicialmente la relación entre Madrid y Coruña se continuó haciendo con composiciones formadas por una locomotora diésel y coches Talgo, las mismas que venían cubriendo el servicio por la línea convencional y, como no tenían ERTMS embarcado, por mucho que usted lo hubiera puesto en la vía, tenían que circular al amparo de ASFA digital. ¿Esto es así?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: A partir del 16 junio de 2012 este material fue sustituido por los trenes autopropulsados S-730, que circularon durante tan solo una semana al amparo del ERTMS activado. La razón, según informan las investigaciones, fue que en los primeros días de servicio se detectaron problemas asociados al ERTMS embarcado, no en vía, que no habían visto en la fase de pruebas complementarias a las que usted se refirió hace un momento. Esos problemas —dicen las investigaciones— venían motivados porque la versión 3.10.1 de ERTMS instalada en los trenes del fabricante Bombardier, al que usted aludió, presentaba incompatibilidades con la versión instalada en la vía de la línea 082 que habían puesto ustedes. Explica aquí que uno de los fallos era la no lectura del primer grupo de balizas de la vía 1 a la de Ourense durante la transición ASFA a ERTMS circulando en sentido Santiago. Al regular un quinto de recorrido por la línea, el tren circulaba en la modalidad de responsabilidad del maquinista sin supervisión de ERTMS completa y sin protección del ASFA, lo que repercutía en la seguridad de la circulación. La pregunta que le hago es: Es un riesgo evidente de la circulación que esto no esté funcionando adecuadamente porque el tren va bajo responsabilidad del maquinista. ¿Es así?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 87

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Evidentemente, como el ERTMS no va con todas las prestaciones, pasa a un modo degradado, y como la palabra dice, es un modo degradado. Por lo tanto, es mejor bajar a un sistema ASFA, que es seguro a 200 kilómetros/hora, que ir con un modo degradado, en el cual probablemente también había problemas de disponibilidad.

El señor **DELGADO ARCE**: Por lo tanto, le pregunto a usted: ¿Es coherente que Renfe Operadora solicitara —y lo hizo en concreto el 23 de junio de 2012— a ADIF una autorización para que estos trenes volvieran a circular por esta línea en condiciones anteriores, es decir, en ASFA digital, y que esto fuera autorizado?

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Sin saber los motivos por los cuales Renfe o ADIF deciden solicitar el funcionamiento en ASFA, que entiendo que tienen que ver con temas de disponibilidad porque la no lectura de balizas también es un problema que provoca frenos de emergencia o frenos de servicio —no sé el detalle—, evidentemente bajo esas circunstancias, me parece correcto pasar a operar bajo el sistema ASFA a 200 kilómetros/hora.

El señor **DELGADO ARCE**: En el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, el ingeniero José Luis González Navarro, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, que compareció en la Comisión y que es una de las personas que estaba en la Dirección General de Ferrocarriles, que era la autoridad nacional en materia de seguridad en aquellas fechas y que intervino en las autorizaciones de seguridad en la circulación, dijo algo que también dice la CIAF en su informe, que es en concreto —se lo han preguntado—: De ser posible que el material accidentado hubiera circulado con ERTMS en su actual extensión y configuración hasta el punto kilométrico 80,069 —es decir, hasta donde empezaba el sistema ASFA—, este sistema no hubiera limitado la velocidad de acceso a la curva de Angrois, pues desde dicho punto se podría circular a 200 kilómetros/hora con ASFA. Y añade: siendo el maquinista el que debe reducir la velocidad. Pero también dice: si bien este tendría que haber activado el pulsador de reconocimiento de salida de ERTMS en la pantalla DMI de cabina, lo que hubiera sido teóricamente un elemento más para centrar su atención a la conducción.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Es totalmente correcto. Si el tren circula con ERTMS en el momento de la transición, se le exige al maquinista que reconozca que está pasando a un modo de supervisión ASFA. Si el maquinista no lo reconoce, el ERTMS para el tren, pero en el momento en que el maquinista reconoce que entra en la zona ASFA es su responsabilidad...

El señor **DELGADO ARCE**: Queda bajo su dominio otra vez el tren.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Queda bajo su responsabilidad, ya que el ASFA solamente le va a limitar hasta 200 kilómetros, le va a supervisar por encima de 200 kilómetros/hora. Por lo tanto, es correcto.

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más. Agradezco sus explicaciones.

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

Agradezco el don de la oportunidad del señor Navarro porque casi lo ha clavado al segundo. Si no quiere respirar un poco después de ir de una Comisión a otra, está usted en el uso de la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No voy a hacer preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

En este caso, después de agradecer al compareciente sus aclaraciones, que le aseguramos que no caerán en saco rato, le damos las gracias también por su paciencia ante gente que no conoce el tema y por haber explicado cosas que seguramente para usted son obviedades. Siempre será bienvenido en esta casa, que además de ser la nuestra y la de usted, es la de todos. Muchísimas gracias.

El señor **SÁNCHEZ BARGOS** (presidente de Thales España): Muchísimas gracias. Espero que hayan servido mis aclaraciones, que hayan sido de utilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, le aseguro que han sido de mucha utilidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 88

Ahora suspendemos un momento la sesión, pero iniciamos una reunión de Mesa y portavoces para decidir dos temas sobrevenidos a lo largo de la sesión. Serán unos minutos.

**Se suspende la sesión a las seis y treinta minutos de la tarde.**

**Se reanuda la sesión a las seis y cincuenta minutos de la tarde.**

### MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA:

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR RALLO GUINOT (EXPRESIDENTE DE CIAF Y EXDIRECTOR DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (CONTINUACIÓN). (Número de expediente 219/001362).**

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

Propuesta de hacer una adenda a la sesión para que pueda comparecer uno de los comparecientes de esta mañana.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario Ciudadanos y Grupo Parlamentario Mixto; en contra, Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.**

El señor **PRESIDENTE**: Entendemos que al votar esto hemos modificado el orden del día, si no, no tendría el más mínimo sentido. ¿De acuerdo?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Para que tome nota el personal de la Cámara, quiero decir que el voto afirmativo del Grupo Socialista está basado fundamentalmente en el criterio de las letradas, entendiendo que ha sido el compareciente de esta mañana quien solicita poder aclarar un extremo de su comparecencia y dado que si no lo hace puede incurrir en responsabilidad penal. Por lo tanto, creo que merece esa oportunidad.

El señor **PRESIDENTE**: El presidente está de acuerdo en que se incluya en el acta este tema.

Tenemos que votar subsiguientemente la proposición de doña Alexandra diciendo que, en todo caso, esto se hiciera previa solicitud escrita y más adelante. ¿Es esto?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No tengo ningún documento por el cual yo sepa que este hombre quiere comparecer porque lo que me acaba de dar...

El señor **DELGADO ARCE**: Está ahí, se lo puedes preguntar, ¿qué documento necesitas?

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Delgado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El documento que me ha dado es un documento de la CIAF que no viene firmado por nadie.

El señor **PRESIDENTE**: ¿He concretado bien su propuesta, doña Alexandra?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí. Nosotros no tenemos problema en que venga a comparecer, el problema es que no se puede hacer por este procedimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Que venga a comparecer solicitándolo previamente otro día. ¿Es esta la propuesta? (**Asentimiento**). Muy bien.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero, ¿no es contradictorio con lo anterior?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, claro. Si viene ahora, no puede venir otro día.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea; en contra, Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario Ciudadanos y Grupo Parlamentario Mixto.**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 89

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, que esta votación conste en acta.

Se entiende, obviamente, que tras esta votación se ha modificado el orden del día, si no, no tendría el más mínimo sentido.

A continuación, si les parece, seguiremos el criterio de esta Presidencia: por un tiempo máximo de cinco minutos, estrictos en este caso, pediríamos al compareciente en cuestión que hablara y luego daríamos tiempo a los portavoces, un tiempo nada estricto dado lo anormal de la situación, para que aclaren lo que ellos crean importante; un tiempo de tres minutos, pero seremos muy tolerantes con ello. Pueden llamarlo, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Va a dar cinco minutos antes de empezar?

El señor **PRESIDENTE**: La señora Alexandra pide cinco minutos antes de empezar porque quiere hacer alguna consulta, ¿tiene alguien algún problema? (**Denegaciones**).

Se reanuda a las 18:58. (**Pausa**).

Me han dicho que ha habido problemas para la grabación de la anterior votación que hemos hecho, por lo tanto, haré una lectura de los resultados. ¿Están grabando? (**Pausa**). Sí. Perfecto.

Ha habido una propuesta de modificación del orden del día y, en consecuencia, una nueva comparecencia —más bien una adenda— del señor Rallo, la cual ha obtenido a favor 237 votos —ponderados, lógicamente—, en contra 67 votos y ninguna abstención.

A continuación, se ha votado una propuesta del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, en el sentido de que el compareciente reitere su solicitud y, en su caso, se celebre una nueva comparecencia otro día. Esta propuesta ha recibido 67 votos a favor —ponderados—, 237 en contra —ponderados— y ninguna abstención. Para que conste en las grabaciones correspondientes.

Dado que se ha aprobado la modificación del orden del día, pediríamos al compareciente que volviera a asistir. Adelante.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y ex director de Seguridad en la Circulación): Buenas tardes.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Finalmente, la Comisión ha decidido aceptar la adenda, la modificación o como se le quiera llamar a su intervención. En tal sentido, le ofrecemos cinco minutos estrictos, ya que su intervención original tampoco ha tenido más. Adelante, señor Rallo.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Yo creo que en un minuto puedo acabar lo que vengo a decir.

A lo largo de mi intervención, que ha durado algo más de hora y media, en cinco ocasiones me he referido a que en el ejercicio de mi actuación como presidente de la CIAF jamás había tenido contacto con la ministra. Eso lo he repetido taxativamente varias veces. Y solamente cuando me ha preguntado la diputada Alexandra Fernández qué opinaba sobre repetir la investigación, he dicho que a mí personalmente en estos momentos me resultaba indiferente, pero que en su momento yo consulté —iba a decir «consulté con la CIAF», que fue con la que consulté de verdad, porque hubo un pleno exclusivo para eso— y se decidió no reiniciar, no repetir la investigación. Mi mente ha transformado la palabra CIAF después de estar aquí hora y media —la verdad es que un ciudadano no está muy acostumbrado a este tipo de situaciones y más con setenta y dos años como es mi caso— y ha sido un lapsus, un enorme lapsus.

Cuando me he ido a casa, me lo ha comentado un compañero: Oye, que has dicho esto. Y el presidente actual me dice: ¿Es verdad que tú has dicho esto? Yo me he quedado sorprendido: Yo no lo he dicho. Entonces, repasando un poco lo que había pasado, me he dado cuenta de que ha debido ser en ese momento, cuando he querido decir que consulté con la CIAF y he dicho que consulté con la ministra. Rectifico en todo mis palabras y les solicito que me disculpen, porque ya digo, el que más y el que menos comete algún lapsus y más a estas edades.

Con eso acabo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

No obstante, dado que es una adenda a una comparecencia, creo que es de justicia otorgar un turno de intervenciones a los grupos. Empezaríamos por el Grupo Mixto, el señor Martínez Oblanca.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 90

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

Quiero agradecer al señor Rallo Guinot esta aclaración. Creo que le honra reconocer que en el fragor de su larga comparecencia cometió un error en la explicación. Por lo tanto, me parece que lo correcto es aclararlo cuanto antes, como acaba de hacer. Además, lo ha hecho en el transcurso de la propia Comisión parlamentaria, donde por definición todo compareciente está obligado a decir la verdad. Ninguna pregunta, señor presidente.

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

A continuación, no estando presentes el Grupo de Euzko Alderdi Jeltzalea ni el de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra el Grupo Ciudadanos.

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

Entonces, lo que nos viene usted ahora a aclarar es que esta mañana en un momento en el que quería decir CIAF, dijo la señora Pastor...

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Dije «la ministra».

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La ministra, lo que sea.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Consulté con la CIAF, pero me salió «ministra».

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entonces, ¿mantiene usted que no ha tenido ningún trato ni conversación con la ministra?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Absolutamente nada y creo que lo he repetido varias veces a lo largo de mi intervención.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Alexandra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Quiero empezar haciendo una denuncia de lo que me parece un auténtico escándalo, porque que es un auténtico escándalo el procedimiento que se ha llevado a cabo aquí. Que esta persona venga a comparecer una vez finalizada la sesión, diciéndonos que estaba en la puerta y que solicitaba entrar, sin que estuviesen todos los portavoces presentes, me parece un auténtico escándalo. Lo que se está confirmando con lo que está pasando hoy es lo que se lleva viendo todo este tiempo: que aquí hay unas presiones políticas enormes, que detrás del accidente de Angrois hay unas presiones políticas muy, muy grandes. Lo hemos visto en todas las últimas comparecencias: gente con incapacidad para contestar a preguntas muy simples por miedo. El señor Villarino también nos confirmó que había presiones dentro de ADIF y Renfe, y lo que vemos hoy es la demostración de que hay presiones. No es normal que a las once de la mañana usted esté aquí diciendo que Ana Pastor bloquea la creación de esa comisión y que a las siete de la tarde, de forma extraordinaria, usted entre aquí a comparecer diciendo que fue un error. No es normal, y no es normal seguramente porque esto afecta a la tercera autoridad del Estado y es probablemente por eso por lo que aquí se pone todo el mundo de acuerdo en convocar esta sesión. Me parece un auténtico escándalo, y lo que están haciendo es confirmar y dejar en evidencia las presiones. Lo que antes se hacía internamente, lo que se hacía dentro de ADIF y Renfe, ahora está a la vista de la opinión pública: a las once de la mañana una opinión y a las siete de la tarde otra, porque hay presiones.

Lo único que le quiero preguntar, intentando creer su versión, es: ¿Y entonces, a quién de la CIAF se lo preguntó usted? ¿A quién le dijo usted...?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Al pleno.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y qué personas le contestaron que eso ya estaba...?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 91

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): El pleno se reunió, miramos el informe y se decidió no reabrir.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cuándo usted era director?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Todavía era presidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted lo propuso siendo director y el pleno...?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No era director, era presidente de la CIAF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Era presidente y toda la CIAF le echó atrás lo que usted proponía?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No, yo les pregunté: A la vista de lo que dice la Agencia Europea de Seguridad ¿qué considerarías? Porque esto no es una decisión del presidente ni de ninguna persona, es una decisión de un pleno. ¿Qué considerarías? ¿Procede reabrir la investigación, sí o no? Y salió mayoría absoluta; ni uno solo voto a favor de reabrir.

En relación con lo que me decía usted antes, yo no he tenido ningún tipo de presión política. Vengo aquí a rectificar un error que he tenido en mi exposición, y la prueba es que usted me ha oído decir cinco veces que no intervino ninguna autoridad política en ninguna de las decisiones de la CIAF. Eso se lo he dicho esta mañana. En una sexta vez se me ha deslizado una palabra, porque debía haber dicho consulté «a la CIAF» y dije consulté «a la ministra». Y no he dicho Ana Pastor en ningún momento. Consulté a la CIAF, se me dijo que no y se adoptó la decisión de que no. He dicho una cosa por error y lo que no quiero es que, por no rectificar el error, pueda tener unas consecuencias que no tiene. Nada más. Desde luego, de presiones políticas y de todo eso yo no hablo, porque estoy jubilado desde hace dos años y políticamente nadie me afecta, como se puede imaginar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Mantiene usted que se debe reabrir la comisión?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: También lo dijo por la mañana, que estaba a favor.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No, yo no he dicho eso. Yo he dicho que a mí, en mis circunstancias actuales, me resulta indiferente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acaba de decir que lo propuso ante el Pleno de la CIAF. Por lo tanto estaría de acuerdo.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No; les pregunté. No me tergiverse las cosas. Yo pregunté, porque no podía tomar una decisión. Había una petición de la ERA de que se reabriera la investigación, y el Pleno se tiene que pronunciar, porque el presidente no puede tomar decisiones. Si usted ha leído la normativa de la CIAF, sabrá que sus decisiones se toman por mayoría de los miembros con derecho a voto, que son los cinco vocales y el presidente; el secretario, que está presente, tiene voz pero no voto. Y eso es todo. Se vota, se acordó que no y se dijo que no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le digo textualmente lo que ha dicho por la mañana: Podría ser que fuera conveniente, a la vista de las circunstancias que se están planteando; ya lo dije cuando la ERA, cuando se nos envió el documento.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Podría ser que fuera conveniente, pero lo digo ahora, porque a mí me da...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Tampoco lo mantiene entonces.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 92

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No, no lo mantengo, porque esto tiene otra interpretación. Si me pregunta una cosa sobre el futuro, digo que no tengo opinión, porque yo ahora ya no tengo futuro. Llevo dos años jubilado y, por lo tanto, no tengo nada que decir. A lo mejor esta mañana he hablado de demasiadas cosas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De demasiadas...

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Es verdad. Yo le digo que me he equivocado en una palabra...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En eso consistía la Comisión...

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Convoqué a la CIAF, se celebró la reunión y habrá un acta. Si quiere usted leer el acta de ese momento, se la podemos hacer llegar para que vea que no es falso eso que estoy diciendo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estoy segura de que si queremos que esta Comisión sirva para algo hay que hablar de demasiadas cosas.

Por último, el documento que nos ha hecho llegar el señor Celso Delgado, en el que usted transmite que rectifica sus palabras, es un documento que llega directamente desde la CIAF. ¿Usted tiene todavía algún tipo de vínculo con la CIAF para hacer llegar comunicados a través de la CIAF o la CIAF es un organismo independiente?

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): La CIAF es un organismo independiente, pero yo me he puesto en contacto con el secretario de la CIAF al objeto de que conociera el error que había tenido involucrando a una persona que no tenía nada que ver con una decisión de la CIAF, y se lo he mandado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me extraña que la CIAF pueda servir como elemento de comunicación para determinadas posiciones.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Si le extraña, yo no debería estar aquí, porque yo ya no soy nadie. Por tanto,...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero usted está convocado siguiendo unos procedimientos en esta Comisión de investigación. Ahora, que la CIAF envíe comunicados con opiniones me parece...

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Porque yo no sabía que me iban a dar esta posibilidad de venir aquí, y he preguntado: Mirad si puedo ir. Porque, en el caso de que no hubiera tenido posibilidad de venir, hubiera tenido que mandar una carta a los periódicos diciendo: Lamento comunicarles que tuve un error al confundir un órgano de consulta, como fue la CIAF en su momento, con una persona que no tuvo nada que ver con el tema.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por último, nuestra posición aquí era no vetar que usted viniera a comparecer, pero lo que no se puede hacer es este procedimiento: a estas horas, cuando la sesión ya está levantada, cuando faltan grupos parlamentarios, decimos que usted está en la puerta y exigimos que tiene que entrar a rectificar de forma urgente.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de la CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): No le puedo decir.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, pero cuando hay tanta urgencia no es normal. Aquí hay demasiadas presiones.

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

Usted, su grupo y cualquiera de aquí puede mantener la postura que quiera sobre el tema que nos asiste y la reflexión de fondo. Lo que le aseguro que no le voy a tolerar en el futuro es poner bajo sospecha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 93

la honorabilidad de los miembros de esta Comisión, a menos que presente una prueba al respecto. Creo que me ha entendido, ¿verdad?

A continuación, por el Grupo Socialista damos la palabra a la señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Buenas tardes, señor Rallo.

Por la mañana no tuve la oportunidad de saludarle; por lo tanto, le saludo ahora. No voy a hacerle ninguna pregunta, teniendo en cuenta que ahora mismo está usted de nuevo compareciendo en esta Comisión a petición propia. A este grupo parlamentario sí que le vale —no voy a entrar en otro tipo de comunicaciones—, sí que le parece procedimentalmente correcto que usted se haya dirigido al presidente de esta Comisión y que le haya solicitado la posibilidad de hacer una aclaración respecto de una comparecencia. Ese es el procedimiento que mi grupo considera que es correcto, que es lo que se ha sometido a consideración de Mesa y portavoces de esta Comisión y es lo que ha apoyado este grupo parlamentario. Entendemos que usted tiene derecho a rectificar alguna manifestación, ya que en caso contrario puede usted incurrir en alguna responsabilidad penal. Creo que es responsabilidad de esta Cámara y por tanto nuestra —porque nosotros le hemos invitado a usted a comparecer aquí— que pueda solventar una situación que puede perjudicarle a usted en sus derechos. Esa es la razón por la que hemos votado a favor de que usted presente esta aclaración. Espero que le haya servido para su tranquilidad personal.

El señor **RALLO GUINOT** (expresidente de CIAF y exdirector de Seguridad en la Circulación): Muchas gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Popular, señor Delgado.

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

Señor Rallo, le agradecemos esta aclaración, porque es razonable que quien es llamado a comparecer a esta casa para informar sobre temas tan sensibles y de tanta relevancia como los que manejamos se exprese con claridad y que si ha incurrido, como usted ha puesto de manifiesto, en un desliz verbal, en una equivocación verbal, tenga oportunidad de rectificar. Que sepa que todos los grupos de esta Cámara, con excepción de uno, hemos querido darle esta oportunidad en aras de la verdad y de la transparencia, no en aras del dogma ni de la teoría preconcebida.

Sepa que cuando usted respondió a esta pregunta en la mañana de hoy, a mí me extrañó su respuesta, porque antes a otro diputado le había manifestado que había actuado con total independencia. Cuando fue mi turno —yo soy el que pregunto en último lugar—, le hice a usted las siguientes preguntas que figuran en el Diario de Sesiones —primera transcripción—. Yo le pregunté: Señor Rallo, «¿usted ratifica que jamás nadie le dio ningún tipo de instrucción sobre qué hacer o no hacer en relación con la investigación?» Y usted me contestó: «Absolutamente». Luego le pregunté: «¿Y en abrir o reabrir investigaciones?» Es decir, en lo que había sido objeto de pregunta y a lo que usted había dado una respuesta que a mí me parecía equívoca. Y usted dice: «Exactamente». Es decir, ratificó que no había recibido ningún tipo de presión para abrir o para reabrir investigaciones. Pero luego yo insistí todavía más, porque usted contesta lo que le da la gana; yo pregunto, pero usted contesta lo que quiere. Le pregunté: «¿Actuaron ustedes con total independencia?» Y usted respondió: «Con total independencia. Personalmente, jamás he recibido ningún tipo de instrucción y he tomado en cada momento las decisiones que he considerado que procedían en ese momento». Y seguí insistiendo, y le dije: Oiga, «¿el hecho de que usted haya trabajado tantos años para Renfe le ha condicionado...?» Y usted me contestó: Por supuesto, en absoluto, en absoluto.

Estas cuatro respuestas rotundas, más otra que dio anteriormente, vienen a avalar que lo que está haciendo usted hoy aquí, esta aclaración, no es ninguna pantomima, no es desdecirse, sino que obedece a lo que usted ha explicado como un desliz verbal. Donde quería decir «CIAF» dijo «ministra». Ahora lo está aclarando y guarda toda la coherencia. Estábamos hablando de cuando llega el informe de la ERA y usted lo somete a consideración de la CIAF diciendo: Fijaos lo que están diciendo; debemos valorar si procede o no procede. Ese es el pleno al que usted acaba de referirse.

Por tanto, creo que hay explicaciones coherentes, hay coherencia en la argumentación, hay honestidad personal y un sentido del deber, porque incurrir en responsabilidad penal por faltar a la verdad en una Comisión parlamentaria está tipificado en el Código Penal. Así que yo, señor Rallo, le quiero decir que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 90

3 de octubre de 2018

Pág. 94

lo agradezco. Lamento muy mucho que se quiera coartar la libertad de los comisionados para conocer la verdad amparándose en cuestiones formales que no son reglamentarias, cuando en otras ocasiones se utiliza cualquier argucia para saltarse el Reglamento en el propio transcurso de las sesiones sin ningún tipo de respeto a lo establecido.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Creo que todo el mundo se alegrará, unánimemente para variar, cuando diga que se levanta la sesión.

**Eran las siete y veinte minutos de la tarde.**