



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 97

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. 11

celebrada el miércoles 17 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 Cortabitarte López (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001414) 2
- Del señor Lanchares Asensio (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001415) 28
- Del señor Díez Arroyo (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001416) 46

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 2

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

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

— **DEL SEÑOR CORTABITARTE LÓPEZ (EXDIRECTOR DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE ADIF), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001414).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

Vamos a comenzar la sesión. Falta un grupo, pero si viniera más tarde le daríamos la posibilidad de intervenir.

Doy a todos la bienvenida. Buenas tardes, *arratsalde on, bona tarda, boa tarde, buenas tardes*. No sé si lo he dicho bien, creo que no. Pido perdón, porque el bable no se me da bien. La próxima vez intentaré hacerlo mejor.

Tenemos con nosotros a don Andrés María Cortabitarte López, exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF, para informar del tema que hoy nos reúne aquí. Bienvenido.

Tiene la palabra.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, quisiera empezar mi intervención diciendo que lamento muchísimo el accidente que nos trae hoy aquí, que se haya cobrado la vida de tantísimas personas y que haya lesionado a otras tantas. Sobre todo, lamento que las víctimas hayan tenido que vivir la pérdida de sus seres queridos en trágicas circunstancias y que a día de hoy sigan buscando la justicia que les es debida, pues el proceso penal sigue abierto.

El dolor que las víctimas y sus allegados han sufrido no es en absoluto comparable al sufrimiento que yo he tenido que pasar; el suyo es inconmensurable, irreparable, pero ello no quita para que yo deba decir aquí que he sufrido por verme involucrado como uno de los presuntos responsables de un accidente en el que no tuve ninguna responsabilidad. Me duele también que las víctimas hayan centrado su atención en mí y en mis compañeros ferroviarios. Cuando ocurren accidentes de esta magnitud es frecuente que se busquen de manera precipitada responsables y, sobre todo, que se extienda la idea de que los responsables tienen que ser los de arriba. Sin embargo, estos prejuicios no ayudan a la búsqueda de la justicia.

La razón principal de que yo me encuentre imputado es, ni más ni menos, el nombre del puesto que ocupaba cuando la línea 082 se puso en servicio: director de seguridad en la circulación. Ese aciago apellido, seguridad en la circulación, ha hecho creer a los jueces y fiscales del caso, y estoy seguro de que a un amplio número de españoles, que mi departamento se encargaba de cualquier asunto relacionado con la seguridad en la circulación. Nada más lejos de la realidad. Para ello, basta con mirar las funciones de la dirección de seguridad en la circulación que se muestran en el primer tomo del sistema de gestión de seguridad en la circulación, aprobado por el comité de dirección de ADIF, para la solicitud de la autorización de seguridad necesaria para operar como administrador de infraestructuras ferroviarias y que otorga el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Ferrocarriles. Si quieren focalizarlo, les digo la página y el tomo, porque son tres tomos y es muy extenso.

Se me achaca la responsabilidad por haber firmado un certificado que supuestamente garantizaba la seguridad de la línea. Basta con leer el certificado para ver que lo que certifica es el cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación ferroviaria de los sistemas de señalización ENCE y ASFA y del sistema de protección de trenes ERTMS/ETCS nivel 1 (ENCE es el acrónimo de enclavamiento electrónico y ASFA ausencia de señal, freno automático; ERTMS, el sistema de control y de gestión de trenes europeo). Es decir, mi departamento garantizó solo el cumplimiento de las condiciones de seguridad del llamado subsistema de control, mando y señalización ASFA y ERTMS, cuyo correcto funcionamiento no se ha puesto nunca en duda.

Ni yo ni nadie de la dirección de seguridad en la circulación ha podido certificar la seguridad de toda la línea. Si buscan un certificado así, les adelanto que no lo van a encontrar. Este certificado que yo firmo es uno más de los diversos documentos, más de veinte, realizados por otros tantos departamentos de ADIF que se envían al Ministerio de Fomento para obtener la autorización de puesta en servicio de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 3

línea. Conforme establece la normativa, el ministerio solo puede poner en servicio una línea tras recibir una serie de documentos que acreditan que la línea —cito textualmente— cumple con las condiciones de seguridad exigidas por la normativa aplicable. Como entenderán fácilmente, si el ministerio necesita todos esos documentos para asegurarse de que las condiciones de seguridad se cumplen y no solo el que yo hago, evidentemente mi certificado por sí solo no garantiza esas condiciones de seguridad. De hecho, si ven la resolución de la Dirección General de Infraestructuras, de fecha 9 de diciembre de 2011, que autoriza la puesta en servicio de la línea, verán que todo cuanto digo es así y es cierto.

Sobre la alegada ausencia de evaluación de seguridad, debe quedar claro que la seguridad de los componentes de una línea ferroviaria se garantiza —esto es importante— desde la fase de diseño, construcción, puesta en servicio, operación y hasta la de mantenimiento. El día 22 de diciembre de 2001, la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó técnicamente el estudio informativo de la línea. Desde esa fecha hasta el año 2009 se licitan paulatinamente los proyectos constructivos de montaje de vía, electrificación e instalaciones de toda la línea, finalizando las obras en noviembre de 2011. Previamente, en diciembre de 2010, se realiza un informe para inicio de modificación del proyecto, el cual es autorizado por el Ministerio de Fomento en febrero de 2011 en las condiciones que ustedes ya conocen. Ni yo ni nadie de mi dirección estuvimos presentes en las fases de proyecto, y por supuesto ni participamos en el diseño de la curva ni en el establecimiento de las velocidades máximas prescritas ni en la fijación de las señales en la vía ni en la construcción e instalación de la vía ni en la evaluación de seguridad que realiza la empresa constructora y que supervisa el evaluador independiente ni en las decisiones para la modificación del proyecto.

En el ámbito del subsistema de control, mando y señalización, la evaluación de riesgos la realiza el suministrador de los equipos ASFA y ERTMS, y los enclavamientos lo mismo; la supervisa un evaluador independiente de seguridad, que tiene que controlar el registro de peligros y dar su visto bueno al dossier de seguridad que —cito textualmente—, de acuerdo con la normativa, es la demostración documentada de que el producto cumple los requisitos de seguridad especificados. El evaluador independiente hizo todo eso. La norma dice que siempre que se hayan cumplido todas las condiciones para la aceptación de la seguridad, como queda demostrado en el caso de seguridad y sujetas a los resultados de la evaluación independiente de seguridad, la autoridad de seguridad competente puede garantizar la aprobación de la seguridad. Esto que acabo de leer sin puntos ni comas es normativa. Esto fue lo que yo hice. A la vista de la evaluación de seguridad de tecnólogo y del informe de evaluación independiente de seguridad, dar el O.K. al subsistema de control, mando y señalización, es decir, el ASFA, el ERTMS, enclavamientos, solo entre las bifurcaciones Coto da Torre-A Grandeira.

En lo referente al supuesto del riesgo específico de la curva, ni yo ni nadie de la dirección de seguridad en la circulación de ADIF participamos en el diseño de la curva ni en el cálculo de las velocidades máximas de los diferentes tramos de la línea ni en la instalación de la señalización lateral. Cuando mi dirección interviene, todo eso viene ya hecho. Es más, antes de iniciar la instalación en vía de los sistemas de seguridad que yo certifico, ASFA y ERTMS, ya están fijadas las velocidades máximas y las señalizaciones en función del trazado y se configura lo que se llama una tira de bloqueo, que es una representación de la línea como una recta, prescindiendo de las curvas; es decir —lo aclaro—, solamente hay velocidades y distancias. Mi dirección no tiene competencia en la instalación de una señal ni criterio para cuestionar la velocidad fijada para un determinado tramo y nosotros no vemos curvas.

Ahora se dice que es evidente que había un riesgo en esa curva. En primer lugar, no existía antes del accidente el concepto de cambio significativo, evidentemente de velocidad. Por tanto, un cambio acentuado de velocidad no era algo que las evaluaciones de riesgo consideraran un peligro. En segundo lugar, debo negar que fuera un riesgo evidente. Por esa línea y por aquel punto pasaron trenes en prueba, trenes en simulación comercial, trenes en circulaciones comerciales, maquinistas y formadores, y nadie dijo nada. De toda esa gente que por ahí pasó, parece que hubo una persona que dijo que había un riesgo, que se lo comunicó a no sé quién, por cauces evidentemente atípicos, y según parece se analizó y se dieron cuenta de que todo era conforme a la normativa. ¿Nos atrevemos a llamar a eso evidente porque lo vio una persona? Eso es lo que yo llamo caer en el sesgo retrospectivo. Analizar un accidente *a posteriori* tiene ese riesgo de caer en el sesgo retrospectivo. Pero los datos, como he dicho, son innegables. El riesgo no era evidente.

En tercer y último lugar, en ningún dossier de ninguna línea de la red española encontrarán un riesgo denominado curva o curva con radio cerrado. ¿Por qué? Porque el concreto riesgo que puede ser inherente a una curva ya se ha tenido en cuenta a la hora de calcular las velocidades de paso. Es más,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 4

no se trata de un riesgo inherente a una curva, sino inherente a una zona con una velocidad reducida que puede ser una curva, un túnel, un viaducto o cualquier punto notable de la infraestructura. El maquinista no controla el tren con un volante, el paso seguro por las curvas y por cualquier tramo de la línea con una velocidad reducida se realiza meramente a través de la adaptación de la velocidad de ese tren. Cuando la empresa suministradora instala los sistemas de seguridad, los ASFA y ERTMS, no ve curvas, no necesita verlas porque tiene toda la línea reducida a velocidades máximas para cada tramo. Por eso, en las evaluaciones de riesgo que ellos hacen nunca, nunca verán un riesgo de un concreto punto de la infraestructura como una curva, un túnel o un viaducto. Hablar de evaluación de riesgos de la curva es algo que solo se ha hecho en el procedimiento judicial. No tiene sentido desde un punto de vista teórico. Nunca se ha hecho así.

Sobre la desconexión del ERTMS, que fue solicitada por Renfe, es preciso aclarar que no tiene ninguna relevancia para el accidente por varias razones. El ERTMS no era preceptivo en la línea y no lo es hasta el año 2030, según ha reconocido la comisaria de Transportes, Violeta Bulc. Si algo no es preceptivo, su desconexión o su no instalación no puede ser ilegal. La evaluación de riesgos de la línea se hizo previendo la circulación, tanto con ASFA como con ERTMS. Los riesgos o peligros de la circulación con ambos sistemas estaban recogidos en el registro de peligros y en el dossier de seguridad. Aunque el tren hubiera llevado conectado el equipo ERTMS, este no habría actuado en el lugar del accidente porque no había ERTMS instalado en vía. El ERTMS solo funciona cuando el equipo de a bordo detecta las balizas instaladas en la vía, y en el lugar del accidente nunca hubo balizas ERTMS instaladas en vía.

Como siempre he dicho, de todos los accidentes se aprende —voy terminando, señorías— y todos son evitables *a posteriori*. Es una frase que sé que a las víctimas no les vale para nada, pero es la realidad. No se puede analizar el accidente con la información que se tiene ahora, sino con la que se tenía en el momento en el que ocurrió. Algo que hoy nos parece tan básico para la seguridad en la circulación vial como el cinturón de seguridad, no fue obligatorio en carretera hasta el año 1974, y tardamos otros dieciocho años más hasta que en 1992 se hizo obligatorio el uso del cinturón en las plazas delanteras y traseras en núcleos urbanos y en carretera. ¿Éramos imprudentes entonces? No. Quizá dentro de cuarenta o cincuenta años los españoles de entonces nos preguntemos por qué estaba permitido fumar o ir por carretera a 120 kilómetros/hora en vez de a 80.

Se ha dicho que ADIF ha hecho descansar la responsabilidad de controlar la velocidad de un tramo del recorrido solo en el maquinista, y que el maquinista tarde o temprano fallaría. Sin embargo, hay que analizar los accidentes con los ojos y el conocimiento que se tenía entonces, no con el que tenemos ahora. Que una parte de la seguridad del ferrocarril descansa en los maquinistas es un hecho, es innegable. No lo es solo en el sector ferroviario, sino también en la circulación vial y en la aérea. ¿No se hace descansar sobre el piloto la responsabilidad de algo tan peligroso como aterrizar? ¿No se hace descansar sobre el conductor del autobús la obligación de controlar la velocidad de su vehículo? Se ha repetido como un mantra que el control de la velocidad no puede depender del maquinista, y eso no se compadece con la realidad. A día de hoy se circula con ASFA en más del 80% de la red ferroviaria española y la circulación con ASFA hace que el maquinista sea un elemento crucial para la seguridad. Esto lo sabe todo el mundo, también Europa, y ninguna normativa, ni española ni europea, ha prohibido la circulación con ASFA por hacer que el control del exceso de velocidad recaiga sobre el maquinista. Eso es un hecho. Os puedo decir más o menos que diariamente, de lunes a viernes, circulan unos seis mil y pico trenes al día; los fines de semana un poco menos debido a la baja frecuencia de las cercanías. Calculen lo que significa el 80% y los miles de kilómetros que se hacen siempre con ASFA en esta casa.

También es un hecho que no era previsible que se dieran las siguientes circunstancias: que el maquinista circulara más allá del doble de la velocidad. La curva se diseña siempre al doble de la velocidad, es decir, si tenemos un trazado para 80 prácticamente por ir a 160 en determinadas circunstancias ese tren no descarrila, pero este maquinista iba a 19 kilómetros más, a 179, y descarriló. El margen de seguridad era del cien por cien. ¿Verdaderamente alguien podía pensar que se iba a sobrepasar un margen de seguridad al cien por cien? Este maquinista iba incumpliendo el cuadro de velocidades máximas, haciendo caso omiso de la señalización lateral, caso omiso de los estímulos sonoros, y todo esto porque en los últimos momentos, en los que tenía la aproximación de la señal avanzada a la estación de Santiago de Compostela, iba hablando por teléfono, durante aproximadamente cien segundos, en los cuales cualquier impacto visual o sonoro lo obvió completamente a lo largo de este recorrido. Además, el dispositivo de presencia del tren, el que se llama de hombre muerto, en todo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 5

momento iba diciendo: Aquí estoy, aquí estoy, porque es un automatismo que tenía. Si lo hubiera levantado cuando estaba hablando por teléfono, el tren se hubiera parado.

A pesar de todo ello, se me ha señalado como responsable, cuando mi intervención o la del departamento en esta obra de casi doce años, en la que han trabajado cientos de empresas y personas, desde el que hace una zanja hasta el ingeniero que diseña, pasando por las administraciones que aprueban, se circunscribe a la primera semana de diciembre —en mi caso, en once o doce años, primera semana de diciembre— y a tres o cuatro reuniones previas en las que se nos convoca como departamento de seguridad. ¿Creen seriamente que la seguridad de toda la línea se basa en esto?

En lo que pueda alumbrar a esta Comisión, tendrán toda mi colaboración. No obstante, ante ciertas preguntas, dado que estoy imputado, me reservaré el derecho a contestar.

A modo de reseña —señor presidente, gracias por su generosidad— les explicaré un poco mi trayectoria profesional en esta casa. Llevo treinta y seis años en esta casa, en ADIF. Entré por concurso-oposición en el año 1981 en los talleres centrales de reparación de Valladolid, en los cuales entra un tren entero, se le desnuda, se repara y sale nuevo. Para entendernos, es como las grandes reparaciones de los aviones. En el año 1984 paso a Santander a otro taller de mantenimiento de material, trenes y locomotoras, pero ya no era de reparación, sino de mantenimiento, como preventivo. Estuve allí hasta el año 1987. En ese año, por concurso-oposición asciendo a técnico y paso a ser profesor en el centro de formación tecnológica de Valencia hasta el año 1995. En este centro de formación tecnológica paso a dar clases de los subsistemas de material y control, mando y señalización. En el año 1995, por concurso-oposición interno de la casa, paso a la estructura de dirección —quiero recalcarlo, estructura de dirección de la casa por oposición— y soy jefe de instalaciones de lo que era la cuarta zona de instalaciones de seguridad. ¿Eso qué es? Más o menos en todas las instalaciones de seguridad de la zona lo referente al control, mando y señalización: telemandos, circuitos de vía, enclavamientos, bloqueos, etcétera. Si hacemos un arco, la zona geográfica es: Vandellós, Zaragoza, Alcázar de San Juan, Aranjuez, Zaragoza, Águilas, Cartagena y Valencia como centro. Cuando se trasponen las directivas comunitarias, los paquetes ferroviarios, en el año 2002, se me llama para ser el primer jefe de gabinete de investigación de accidentes de la casa, perteneciente a la dirección de seguridad. De ahí paso a la dirección técnica, dirección adjunta de seguridad, director de seguridad y actualmente subdirector de la casa. Esa es mi trayectoria.

Estoy a su disposición. Siento haberme alargado, pero he creído que era necesario.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cortabitarte. Con otros comparecientes hemos tenido esta tolerancia y no hay motivo para no tenerla con usted.

Pasamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Saludo a don Andrés Cortabitarte López, que entiendo que está acompañado por su letrado.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sepa usted, don Andrés, que entendería que su condición de investigado en esta fase de instrucción judicial le hiciese tomar cautelas ante esta comparecencia, pero sepa que aquí ni se enjuicia ni se condena a nadie, sino que lo que hacemos es investigar en relación con este accidente, porque tenemos el encargo del Pleno del Congreso, para determinar, si es que las hubiese, responsabilidades políticas y hacer propuestas de mejora en beneficio de la política ferroviaria.

Actualmente, usted ocupa la subdirección de gestión logística de aprovisionamiento, ¿verdad?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En relación con el accidente de la línea Madrid-Orense-Ferrol, donde se produjo el accidente del Alvia, nos ha recordado que entonces era el director de seguridad de circulación de ADIF. ¿Es así?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Fui director de seguridad en la circulación de ADIF.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: En el momento del accidente era así.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 6

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Yo dejé de ser director de seguridad el día 2 de junio y el accidente fue el día 24 del mes siguiente. Ya no lo era.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Cuántas personas tenía usted a su cargo en esa dirección?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No me acuerdo exactamente si eran 107 o 125.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: A grandes rasgos, ¿qué tipo de cualificación profesional tenía el personal que estaba a su cargo?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Había de todo. Unos cuantos somos ingenieros, hay ingenieros superiores, ingenieros técnicos y gente con una carrera profesional muy dilatada. El sistema ferroviario se divide en subsistemas estructurales. Nosotros nos ocupábamos del subsistema de material y del subsistema de control, mando y señalización. En la parte de seguridad hay un amplio abanico en el que la cualificación reglada profesional no crea que es tan importante, sino que prima la experiencia que uno pueda tener. Por ejemplo, en la parte de reglamentación, no se necesita ser ingeniero para saber de reglamentación ferroviaria. Es más, con el bagaje profesional de una persona que tenga mucha experiencia en reglamentación no se necesita que tenga una formación reglada. No sé a qué se refiere.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Lo he entendido, don Andrés.

Le he escuchado hablar en términos, como es natural, de afecto hacia la casa, hacia ADIF —después de treinta y seis años es usted un veterano—, sin embargo, en su introducción calificó la responsabilidad como aciaga. ¿Le importaría explicar por qué es aciago ostentar esa responsabilidad?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): El nombre de director de Seguridad en la Circulación se puede interpretar que significa ser el amo de todo lo que es la explotación en la casa, y no es así, sobre todo en el apartado de la construcción. De acuerdo con la normativa, cuando alguien construye la Dirección de Seguridad no está, solamente está y forma parte en los últimos estadios de la construcción. Es decir, la seguridad no se puede basar en el último día, en la última semana, sino que quien diseña la plataforma, quien diseña la vía, quien diseña la energía, quien diseña en concreto la infraestructura paulatinamente cumpliendo las normas está velando por la seguridad de cada uno de los subsistemas. Al final, cuando ya está todo construido, hay un subsistema que es el último que entra, que es el de control, mando y señalización. Cuando la vía está hecha se ponen los enclavamientos, los circuitos de vía y las señales. De acuerdo con la especificación técnica de interoperabilidad respectiva y de acuerdo con una normativa, hay unos análisis y esos análisis son los que en la última semana nosotros analizamos. Por eso le digo que en doce años la Dirección de Seguridad no vela en esos doce años porque no estamos desde el principio sino que estamos al final, no es la seguridad de todo el sistema ferroviario.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Me ha llamado mucho la atención que usted hiciese referencia al margen de seguridad para tomar la curva. Creí entenderle que la curva estaba limitada a la circulación a 80 kilómetros/hora, pero que hay un margen que permitiría circular a 160 kilómetros/hora. ¿Es así?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Le importa ampliar un poquito más esta explicación?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Quienes tienen que calcular una curva tienen unos márgenes, de acuerdo a las especificaciones y a la normativa que tenemos dentro de la casa, y que es traspuesta de la comunitaria. Más o menos los márgenes están casi siempre en el doble, en este caso.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Permítame que le plantee una hipótesis que he leído. En alguna parte leí que si el tren hubiese superado la curva a esa velocidad, hubiese tenido consecuencias letales en la estación de Santiago. ¿Es correcto?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 7

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Entonces no es correcto?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Esas son suposiciones, señoría.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Lo leí en alguna parte, no sé si responde a algún criterio, en fin, absolutamente desinformado.

¿Usted conoce el informe realizado por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Lo conoce. ¿Usted fue llamado a declarar?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sobre eso no voy a hablar.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿No quiere hablar?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, pero lo conozco perfectamente, como no puede ser de otra forma porque estoy imputado en este accidente, y es mi deber conocerlo, pero no puedo hablar sobre ello. Además, creo que aquí se ha hablado largo y tendido sobre ese tema.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Andrés, como responsable de seguridad en la circulación, ¿recibió algún tipo de indicación para que la línea de alta velocidad siniestrada se inaugurase con premura?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Ninguna?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Nada, nunca. No se les hubiera ocurrido, se lo puedo garantizar.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Pero usted es conocedor de lo que se ha dicho, de que se especula con esta teoría?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí, se ha dicho, pero yo no he tenido ninguna comunicación al respecto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Quién decidió la eliminación del sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario ERTMS?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Esta hablando del modificado?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Ni idea. Según he leído en 2010 se hizo un modificado, se instaló en 2011. No tengo ni idea de quién fue la decisión de cambiar o no el modificado. Es más, al departamento de la Dirección de Seguridad no le compete.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Una última pregunta. Afirmó en su primera intervención que, en todo caso, la desconexión del sistema ERTMS no hubiese tenido relevancia.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Le importa, por favor, volver a repetirnos su argumentación?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Sabe usted cuándo se desconectó el sistema ERTMS?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 8

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Dígamelo. Yo no lo sé.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Se desconectó un año antes del accidente. Mejor dicho, se autorizó a un tren que estaba dando fallos a que en lugar de ir con ERTMS fuera con ASFA, que es distinto el concepto. Fue un año antes del accidente. En eso estamos de acuerdo, ¿no?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): El tren está autorizado para ir con ASFA y con ERTMS, si quiere le leo la autorización, y la vía está autorizada con ASFA y con ERTMS. Por tanto, la circulación con ambos sistema es plena. Eso, en primer lugar.

En segundo lugar, en el punto kilométrico (PK) donde descarriló no había ERTMS instalado, ya que era muchísimo antes de la señal avanzada. Por tanto, no sé qué cambiaría.

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

Por mi parte, señor presidente, nada más. Muchísimas gracias, señor Cortabitarte por responder a mis preguntas.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): A usted, señor Martínez Oblanca.

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

Señor Cortabitarte, ha dicho que tenía la autorización y que puede leerla. Ha dicho que el permiso se dio un año anterior para funcionar con un sistema o con otro. No le pido que la lea, pero le pediría que esta información fuera pública para toda la Comisión, si les parece bien.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Lo que le he dicho al señor Oblanca es que he escuchado todas las intervenciones y creo que hay algo confundido. Es decir, esta es la autorización (**muestra un documento**) de la desconexión de este tren.

El señor **PRESIDENTE**: Yo ya la veo, pero quisiera que lo vieran todos.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): La autorización de la desconexión de este tren se hizo un año antes, en el mes de junio. Estuvo una semana funcionando, dio grandes problemas de disponibilidad y se autorizó que funcionara como estaba antes circulando, ni más ni menos. Se autorizó como estaba circulando antes, que esa línea circulaba con ASFA. No cambia absolutamente nada. Donde antes se estaba circulando con ASFA, ahora se sigue circulando con ASFA como antes, como en toda la red. Un año antes. Es decir, que desde que se autorizó a desconectar hasta que sucedió el trágico accidente pasaron unos cuantos de miles de trenes. ¿De acuerdo?

El señor **PRESIDENTE**: Con su permiso, ¿el documento es ese?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Este documento es un resumen mío. Si quiere, yo se lo dejo. No hay ningún problema. Aquí está la autorización del tren.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, la he visto.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Y aquí está el proceso de la desconexión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Tendría usted algún inconveniente en que se hiciera una copia?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, ninguno. Esto es cosecha mía. (**El señor Delgado Arce: El documento es sobradamente conocido, presidente**).

El señor **PRESIDENTE**: ¿Todos están de acuerdo? ¿Todos conocen el documento? (**Asentimiento**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 9

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Es imposible que tengan estos documentos porque son míos. Ustedes tendrán la autorización del tren, pero los resúmenes que yo tengo aquí de ambas cosas, no lo tienen. Estoy seguro de que no lo tienen porque esto lo he hecho yo.

El señor **PRESIDENTE**: Así que está muy claro que no está *sub judice*. Solicito a la ujier, siempre con su permiso porque son opiniones tuyas, que nos haga unas fotocopias, por favor. **(Pausa)**.

Aunque veo que hay portavoces que conocen el documento, el hecho de que haya comentarios del responsable creo que es significativo. Por tanto, cuando estén hechas las fotocopias distribuiríamos la documentación, si a ustedes les parece bien. **(Asentimiento)**.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Es un resumen de la autorización del tren desde la parte de la autorización, más la parte del ERTMS instalado.

El señor **PRESIDENTE**: Le agradecemos señor Cortabitarde el hecho de que nos proporcione más información todavía de la que ahora tenía esta Comisión.

Pasaríamos al segundo interviniente. Como no está presente el representante de Euzko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco, correspondería el turno al Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Para ello, tiene la palabra don Gabriel Rufián Romero. Adelante, señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor Cortabitarde. Muchas gracias por estar hoy aquí.

Le leo: «Existen indicios suficientes para concluir que la Dirección de Seguridad de la Circulación de ADIF, a quien en principio compete la labor de evaluar los riesgos inherentes a la circulación (...) no cumplió —repito: no cumplió— con dicho cometido generando y tolerando una situación de riesgo que finalmente cristalizó en el accidente que costó la vida y la salud a múltiples usuarios del tren. Cortabitarde —repito: Cortabitarde— teniendo conocimiento de dicha situación y de dicho riesgo, en virtud de los informes (...), no consta que haya hecho u ordenado medida alguna destinada a evaluar y gestionar dicho riesgo». Como supongo ya le estará avisando su abogado, esto lo dice un juez.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Ya lo sé que lo dice un juez. Déjeme contestar dos cosas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si me deja acabar, después me podrá contestar.

Esto lo dice un juez, no lo digo yo y no lo dirá ninguno de estos portavoces. ¿El juez le tiene manía? ¿Usted no tuvo nada que ver, como ha dicho en su escrito? ¿Qué tiene que decir a esto?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Qué has preguntado ahora?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Después de leer su intervención parece que el juez o los fiscales le tienen manía, que usted no ha hecho absolutamente nada y que no tiene ninguna responsabilidad en el accidente de la curva de A Grandeira. ¿Tiene algo que decir, si le deja su abogado, al escrito de este juez?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No voy a contestar. Señor Rufián, de lo primero que le he leído no ha entendido nada, y de lo segundo no le voy a contestar porque está en fase de instrucción.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Voy a intentar...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Que está en fase de instrucción.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si me deja...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Por otra parte, el cometido...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Pero sabe qué le voy a preguntar ahora?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 10

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Le voy a decir lo siguiente: está en fase de instrucción y no le voy a contestar. Pero también le he dicho...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pues para no contestarme me está molestando.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Déjeme hablar a mí ahora. También le he dicho que le doy la página y el folio donde se recogen las funciones de la Dirección de Seguridad. Y no contesto más sobre ello, señoría.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Vale, pero esto lo ha dicho un juez.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Y también ha dicho posteriormente más cosas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Su abogado dice que no. ¿No ha dicho esto un juez? ¿No es un escrito de un juez?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Mi abogado no tiene por qué contestar.

El señor **PRESIDENTE**: El abogado no puede contestar.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero como dice que no y está aquí. Me está haciendo gestos negativos con la cabeza.

El señor **PRESIDENTE**: No puede contestar, si acaso que lo transmita a su cliente y que luego él lo diga.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Vale, vale. Como es la primera vez —bueno, con De Alfonso también pasó— que veo un abogado en la Mesa de una comisión de investigación.

Usted ha repetido tres o cuatro veces que la desconexión del ERTMS, que es responsabilidad suya junto con otra persona que también comparecerá esta tarde, fue un año antes del accidente, como dando a entender que no tienen absolutamente nada que ver con el accidente. ¿Por qué dice esto?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Estoy diciendo que alguien puede pensar que la desconexión fue una semana antes, pero fue un año antes.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Y qué tiene que ver eso?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Fue un año antes y...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Y qué? ¿Y qué que haya sido un año antes?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Evidentemente, que hay una experiencia desde que se pone en servicio hasta que ocurre el trágico accidente. En mitad del recorrido de ese ámbito temporal se pone en servicio un nuevo tren que da problemas; un tren que se autoriza y da problemas, que se autoriza con dos sistemas de señalización, al igual que la vía, que tiene dos sistemas de señalización autorizados. Para su conocimiento ese maquinista, que en concreto tiene el accidente, nunca ha conducido con ERTMS en ese tren.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Y qué?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Son datos que le doy.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Me está diciendo que no tuvo absolutamente nada que ver con el accidente la desconexión?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, no tuvo nada que ver.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 11

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, no tuvo nada que ver.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Me está diciendo que desconectar un sistema de seguridad tan avanzado como el ERTMS en menos de veinticuatro horas, una decisión tomada por usted junto con otra persona que dará explicaciones esta tarde, no tuvo absolutamente nada que ver —repito: la desconexión de un sistema de seguridad como ese— con la muerte de 81 personas aquella tarde en la curva de A Grandeira?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No sé cómo quiere que le diga, que no tuvo nada que ver. Allí no estaba instalado el ERTMS en la zona del descarrilamiento.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted firmó la desconexión de este sistema pasado medio año, como bien ha dicho, de la puesta en servicio de la línea. Los problemas, según ustedes, que conllevaron la desconexión de esta línea no se observaron durante las pruebas realizadas seis meses antes. ¿Cómo explica esto?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Eso que lo explique quien realizó las pruebas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero fue usted quien...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Que no fue la Dirección de Seguridad, que no te equivoques. Perdón, no se equivoque.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si quiere le tuteo, no tengo ningún problema.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Perdón, no se equivoque. Le estoy diciendo cuál es la competencia de la Dirección de Seguridad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo soy bastante coloquial. Si quieres, nos tuteamos.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, no. Para qué.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Como te he visto tan lanzado.
¿No tiene nada que ver con presiones comerciales lo que pasó entonces?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Que no lo sé. Evidentemente, no lo sé. Se lo digo en serio, señoría, que no lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted está haciendo aquí un 'borbón' y no se apellida Borbón. No puede venir aquí a decir que no tiene ni idea de lo que pasó.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No sé qué es eso de un 'borbón'.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor Rufián. El compareciente está imputado y tiene derecho a no contestar o a contestar lo que a él le parezca apropiado. Tenemos que aceptarlo así porque estas son las reglas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente. Si puede controlar al sector del Partido Popular. ¿Dime? ¿Dime? Si puede controlar a ese señor que hay ahí en la esquina. (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: No sé de qué está hablando. ¿Puede continuar usted con sus preguntas?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es que me está mirando. Dígame, ¿me quiere decir algo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 12

El señor **BARRACHINA ROS**: Señor presidente, los diputados del Partido Popular pueden mirar donde quieran.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rufián, ¿a quién se está dirigiendo? Se tiene usted que dirigir...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: A este señor que me está...

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Yo soy el vicepresidente de esta Mesa.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, lo sé perfectamente.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, dirijase...

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Miro donde quiero.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Y yo también. (**Rumores**).

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

Señor Rufián, le estoy descontando el tiempo y es más de lo que tendría que hacer. Por favor, dirijase al compareciente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Después de cinco años, señor Cortabitarte, ¿por qué cree que murieron 81 personas en la curva de A Grandeira?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Evidentemente, porque hubo un accidente, el cual no estaba previsto.

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

Me gustaría hacer constar, señor presidente, la actitud amenazadora del vicepresidente de la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Puede constar como su opinión, señor Rufián.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La verdad es que si una cámara le enfoca lo verán.

El señor **PRESIDENTE**: La cámara le enfocaba, o sea que quedará a juicio de todos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Me parece bien.

El señor **PRESIDENTE**: ¿De acuerdo, señor Rufián? Muchísimas gracias. La verdad es que se ha atendido bastante a los tiempos.

A continuación pasamos a la siguiente intervención. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro-Fernández.

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

Ha mencionado, y es la primera que se oye en esta Comisión, el sesgo retrospectivo. Tiene razón porque este es un sesgo que tenemos todos: pensar cuando un hecho ha ocurrido que era previsible de antemano. En la anterior comparecencia, por otra parte, fue la primera vez que se habló del modelo del queso suizo de causalidad de los accidentes, del modelo de James Reason. Usted ha mencionado hoy, cuando se habla de exportar o no exportar el riesgo al maquinista, que en otros sectores se hace igual y ha puesto como ejemplo el sector aéreo. Sin embargo, ahora que estamos simultaneando esta Comisión con otra de otro accidente aéreo, el de Spanair, realmente no tienen mucho que ver las barreras en ese sector porque son mucho mayores que las que podemos ver aquí.

Paso a las preguntas. Usted nos ha dicho que no ven curvas sino velocidades.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): En el sistema *command and control* de señalización la gente que diseña la línea, la gente que diseña las instalaciones de seguridad, el evaluador independiente y el tecnólogo ven rectas, nada más, no ven curvas; quien ve la curva es quien diseña la plataforma y la vía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 13

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero entiendo que el efecto es el mismo, porque en el momento en que se vea una recta que pone a 200 y a continuación otra que pone a 80 se puede entender que hay un problema o un factor de riesgo.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Después alguien diseña la señalización y entonces coloca las balizas, las señales y los circuitos de vía, de acuerdo a las explicaciones reglamentarias y normativas vigentes en ese momento.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Usted ha dicho que puesto que hay un cien por cien de margen de seguridad sobre la velocidad mínima...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Más o menos ese es el diseño.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entonces en este caso el riesgo estaba cubierto.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No le quepa la menor duda.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Lo que ocurre es que en una curva de 80 se pasó a más del cien por cien, que sería 160 kilómetros/hora, con lo cual descarriló.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sobrepasó en 19 kilómetros/hora.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entonces eso mismo sería aplicable y se habrían tomado las mismas precauciones, si la transición en vez de 200 a 80 kilómetros/hora hubiera sido de 200 a 30 kilómetros/hora y un tren hubiera pasado a 45 kilómetros/hora habría descarrilado, pero desde el punto de vista de la normativa habría sido normal esa transición de 200 a 45 kilómetros/hora. Este hecho desde el punto de vista no técnico, como somos aquí, resulta un poco sorprendente.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí, pero aquí hay una variable muy importante. La transición de 200 a 80 kilómetros/hora es una transición que nació o se le puso nombre después del accidente como una transición significativa de velocidad. Hasta entonces en la casa, más o menos, había unos cuatrocientos puntos con un baremo y unos cambios de velocidad similares en porcentaje, en un 40% de la nominal a la limitada. Pues bien, le puedo decir que en estos setenta y tantos años que tienen nuestras vías, más o menos desde que se unificó Renfe, no ha habido ningún accidente en ningún cambio significativo de velocidad definido como tal. Ninguno, no ha habido ninguno. Además, los tengo aquí todos y le puedo enumerar los accidentes que ha habido porque usted lo preguntó hace poco.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, me interesa saberlo. De hecho, si nos lo puede enviar, se lo agradecería.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No ha habido ninguno con las características de cambio significativo de velocidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Me interesa también, puesto que ha mencionado lo de los cuarenta puntos peligrosos, que si no me equivoco se determinan...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Cuatrocientos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Perdón, cuatrocientos puntos.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Aproximadamente. Yo no estoy ahora al día de cuántos, pero más o menos de esa magnitud.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Que si no me equivoco, se determinaron después del accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 14

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Exacto.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe en cuántos de esos existen puntos en los que la reducción de velocidad fuera del 150 sobre la inferior o más?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Es que el concepto no va por ahí. El concepto es el siguiente. Yo tengo una velocidad nominal de trazado, todo lo que sea en un 40 % a la velocidad limitada es un cambio significativo porque se entiende que se entra en riesgo. Ese es el concepto. Sé que hay unos cuarenta y cinco puntos así definidos, me parece, en alta velocidad y todos los demás se encuentran en la línea convencional. Pero decir de cuánto hasta cuánto, no lo sé, lo tendría que mirar. Además, me comprometería a mirarlo, si quiere.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se lo agradecería, porque aquí la transición era del 150 %.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, no era del 150 %. He dicho un porcentaje de un 40 % de la nominal a la limitada.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Quiero decir que aquí la reducción que había que hacer es de 120 kilómetros/hora, lo cual quiere decir que sobre los 80 kilómetros/hora, que era la velocidad anterior, es más o menos un 150 %.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí, pero ese concepto no estaba definido antes, señoría. ¿Por qué razón? Pues porque en esas transiciones no existía ningún riesgo aflorado, ningún riesgo mitigable. ¿Cuántos accidentes hemos tenido en estos cambios de velocidad que hemos identificado? Pues ninguno. No hemos tenido ninguno en setenta años, en miles de millones de kilómetros recorridos. Fíjese la cifra que le estoy diciendo. No le puedo decir la cifra exacta porque cada año se recorren en España unos 185 o 190 millones de kilómetros/tren. Cogemos los cuatrocientos puntos más o menos y empezamos por los 6000 trenes al día, evidentemente hay muchos kilómetros recorridos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Si pudiera ser, nos interesaría que nos proporcionara de esos cuatrocientos puntos en cuáles la reducción de velocidad es del 150 % de la velocidad inferior.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Tendría que mirar la reglamentación y no estoy con ello ahora. Dentro de la casa, lo intentaré mirar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cortabitarte, si puede atender a la solicitud del portavoz de Ciudadanos, se lo agradeceríamos. Puede hacerlo, aunque debe saber que no tiene ninguna obligación. En cuanto a que no haya accidentes sobre cambio significativo de velocidad con anterioridad a este desafortunado accidente, creo que tenemos...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No estaban definidos, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero decir que de este tema no hay que aportar nada más porque ya todos lo sabemos: que antes no estaba definido. ¿Están ustedes de acuerdo? (**La señora Fernández Gómez pide la palabra**). Alexandra, adelante.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Eso lo tendremos que decidir los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Es que iba a pedir más documentación. Por eso quería saber si estaban de acuerdo o no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Documentación, sí. Lo que digo es que la valoración sobre si eso era conocido antes o no, la haremos cada grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Por descontado. No hablaba de eso. Perdón, por no haberme explicado bien. Si puede proporcionar al señor Navarro, portavoz de Ciudadanos, la documentación que le ha solicitado se lo agradeceríamos muchísimo. Quiero que sepa igualmente que no tiene ninguna obligación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 15

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí, es una documentación oficial que está dentro de los libros horarios y los cuadros de velocidades, así como está figurado en consigna la forma de tratar estos cambios significativos de velocidad. Ese es un documento reglamentario, vaya.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe usted si efectivamente era adecuado a la norma esa transición de 200 a 80 kilómetros/hora, pero también lo habría sido a 30 kilómetros/hora?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Adecuado a la norma en ese momento y con los criterios que había en ese momento.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe si en ese momento existían en otros países europeas limitaciones a esas transiciones de velocidad?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, no tenemos constancia de que en otras partes existiera porque además lo hemos preguntado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Me gustaría preguntarle sobre el accidente del metro de Valencia porque usted fue perito, si no me equivoco.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Yo fui perito judicial allí y solo hablo en sede judicial.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Como verá todas estas preguntas van dirigidas a si la curva de Angrois realmente era una entre cuatrocientos o era algo especial, y aquí volvemos al modelo de James Reason, por la probabilidad de que ocurra el accidente y la magnitud del impacto en caso de que este ocurra. Por eso ponía también el ejemplo del metro de Valencia. La probabilidad es la que es y la magnitud o el impacto es muy grande. ¿Usted cree que la curva de A Grandeira era una curva normal dentro de esas cuatrocientas o concurría en ella un grado de riesgo adicional?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, a mi entender era una curva normal, más en un trazado con una señalización normativa en su estado correcto, de acuerdo con la normativa vigente en ese momento.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha dicho que no nos va a contestar sobre su actuación como perito judicial, pero me gustaría preguntarle si trasladó su experiencia sobre el accidente de Valencia a los responsables de seguridad de circulación de ADIF, o a los de proyectos o a los de señalización, o a los que sea. Es decir, si se aprendió algo del accidente de Valencia que considerara útil trasladar a los responsables.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Vamos por partes. El accidente de Valencia fue en el año 2006; esto fue en el año 2013. Como le he dicho antes nosotros no nos enteramos si hay curvas o no hay curvas en un determinado trazado, únicamente en un dossier de seguridad y en una evaluación independiente nos trasladan si hay riesgos o no hay riesgos. Cuando no hay riesgos, evidentemente, todo lo que es el sistema de control, mando y señalización, el cual me compete, le doy el visto bueno; no si hay curvas o no hay curvas, porque no tengo ni idea. Por tanto, si no tengo ni idea de que hay una curva allí, malamente puedo aflorar un riesgo o identificar un riesgo en esa curva, cuando además no me dicen que hay curvas. Es la propiedad transitiva.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Insisto en que no se ven las curvas, pero hay transición. No se ven las curvas, pero se ve 200 y 80 kilómetros/hora.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí, pero quien hace la tira de bloqueo, quien hace el diseño de la señalización, quien hace el cuadro de velocidades máximas son cuatro o cinco personas en cada uno de esos documentos. ¿Quién evalúa al evaluador, o quién supervisa al supervisor, o quién inspecciona al inspector? Evidentemente, es una cosa que nos viene dada, correctamente dada por gente muy competente que trabaja en esa materia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Señor Navarro, si tiene más preguntas acumúlelas, por favor.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Déjeme hacer solo dos, sin acumular porque son distintas, pero termino ya. La primera, cuando ADIF tras el accidente decide implantar la señalización en los cambios significativos de velocidad por balizas, ¿cuál es el criterio de reducción de velocidad que se emplea y si se hizo algún tipo de simulacro para decir que este era el correcto?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Lo he contestado antes. Se establece una norma con el siguiente criterio: de la velocidad nominal a la limitación de velocidad que tengo que cumplir, ¿qué porcentaje es el que se considera que hay riesgo? Repito, no sé exactamente si era un 40, un 45, un 50 o un 60 %, pero está dentro de ese orden y ese es el criterio. Como me he comprometido a entregar la documentación, lo haré, me dan un correo y yo lo mando.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ya la última pregunta, si me permite. En el caso de decidirse que esta curva en concreto tenía unas peculiaridades —por probabilidad y por gravedad— excesivas como para que todo el riesgo se depositara en el maquinista —porque usted ha hecho referencia antes al sector aéreo, pero ahí hay unas cuantas barreras detrás del posible error del maquinista y en esta curva solo estaba el maquinista—, la pregunta es de quién habría sido responsabilidad detectar que ahí había un posible error, un agujero en la terminología de Reason, ¿de ADIF, del suministrador de ASFA o ERTMS, del evaluador independiente, de quién?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Mire, señor Navarro, al principio he explicado todo el proceso desde que se aprueba el proyecto de la obra hasta que se pone en servicio, y hay una serie de departamentos, plataforma, vía, señalización, tal y tal. Eso lo he dicho, ¿no? Bien, pues en cada una de esas partes cada uno que diseña, construye y prueba cada uno de sus cometidos, es decir, cada uno de sus subsistemas estructurales, lo hace conforme a unas especificaciones ETI, españolas, pero trasladadas o transpuestas de la ETI. Además, la norma así lo establece, solo el propio cumplimiento de esas especificaciones ETI *per se* es un hecho que cumple exactamente la seguridad para la cual se diseña el elemento que estoy construyendo. Cuando alguien diseña la vía conforme a especificaciones técnicas, esa vía es ya segura *per se*. No lo digo yo, lo dice la norma, digamos que es un código práctico. Y así sucesivamente en cada uno de los subsistemas en los que se construye, hasta llegar al final que es el sistema de señalización y se construye con respecto a especificaciones ETI, es el único sistema que cumple la norma Cenelec y, de acuerdo con ello, se hace la línea, se prueba, se envía un dossier de seguridad en el caso del *command and control*, y todo el compendio de documentos hace que la línea sea segura en su totalidad.

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

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Gracias, señor Navarro.

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

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

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

Buenas tardes, señor Cortabitarte. Antes de nada, una pequeña aclaración, entiendo que esta documentación que nos entrega que se titula Dossier de autorización de circulación del tren, no es un documento oficial, sino apuntes o notas de alguien, o sea, una interpretación subjetiva.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Son cosas más en las que, incluso, yo me he podido equivocar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Claro, no es el documento oficial. A pesar de que ponga en el título, Dossier de autorización de circulación del tren, este no es el documento oficial, son unas notas de alguien subjetivas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 17

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): He dicho desde el principio que son notas mías, en las cuales tengo el resumen de la autorización de puesta en servicio de la máquina 730 y la autorización del *software* de la máquina 730.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale, simplemente para que quede claro que esta no es la documentación oficial del dossier de seguridad.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Evidentemente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Conocimos a través del acta de una de las reuniones de ADIF, que se trató la documentación a entregar para demostrar la seguridad en este tramo Ourense-Santiago.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Señora Fernández, ¿puede hablar un poco más despacio y más alto?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale. Hubo una reunión en la que estaba ADIF donde se discutió qué documentación había que entregar para certificar la seguridad de la línea. La Dirección de Seguridad en la Circulación dijo que se debía entregar el dossier de seguridad, es decir, el caso de seguridad más el informe ISA, el informe del evaluador independiente. ¿Usted está de acuerdo en que se debía entregar ese dossier completo con el caso de seguridad y el informe ISA?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Aquí hay que puntualizar un poco más. La línea que yo pongo en servicio y de la que yo firmo el certificado es la 082, desde bifurcación Coto da Torre a bifurcación A Grandeira. ¿En esa línea se ha cumplido la normativa Cenelec que persigue la especificación técnica de interoperabilidad? Hay APR, análisis preliminar de riesgos, hay *hazard log*, hay dossier de seguridad y hay ISA en toda la línea. ¿Eso es así? Le estoy preguntando.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo le estoy preguntando si está de acuerdo en que tiene que existir...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Yo digo que sí, sí, hay línea desde el kilómetro tal hasta el kilómetro 85.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le estoy haciendo una pregunta más general. Le estoy preguntando si usted cree que por la normativa se tiene que cumplir con estas dos condiciones del dossier de seguridad.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Yo le voy a contestar, desde el kilómetro cero hasta el kilómetro 85 se cumplió toda la normativa, con su dossier de seguridad. Y en esa reunión que convoca la Dirección de Construcción e Instalaciones, nosotros somos uno más que va a esa reunión. Entonces les dijimos: oye, el enclavamiento de Santiago si es nuevo tiene que tener toda la normativa, ahí están las actas. Yo también puedo sacar el acta. Entonces, en ese enclavamiento de Santiago cuando se comienza a diseñar la obra y se empieza a hacer el modificado hay una transformación. Es decir, es un enclavamiento que siempre está en servicio y, al estar siempre en servicio, el procedimiento que se sigue ya no es el normal, sino otro procedimiento que está reglado y normativizado dentro de la casa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿En el enclavamiento de Santiago se hizo el informe de evaluación?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, allí no se hizo porque no se necesitaba. Lo estoy intentando explicar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Conteste a las preguntas porque, si no, es complicado si se va por las ramas. ¿Usted está de acuerdo en que, conforme a la normativa, el dossier de seguridad debe integrar caso de seguridad más informe del evaluador independiente?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): En el enclavamiento de Santiago no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 18

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me explica por qué el enclavamiento de Santiago es una cosa al margen. Es más, le voy a dar otro dato, el informe que realiza la CIAF señala que se entregó el dossier de seguridad completo para los tres enclavamientos. ¿Me quiere decir por qué usted ahora dice que no era necesario y el informe de la CIAF después del accidente dice que sí estaba esa documentación entregada?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): En el informe de la CIAF y en lo que usted está diciendo es cuestión de semántica respecto a lo que son los papeles y su nombre. Se lo estoy intentando explicar. El enclavamiento de Santiago siempre ha estado en servicio, por el enclavamiento de Santiago en esta obra siempre han estado pasando trenes. No lo sabía, ¿verdad?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y por qué la CIAF dice que se entregó esa información?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Yo no sé lo que dijo la CIAF. Por el enclavamiento de Santiago siempre han estado pasando trenes en esta obra. Ese es un concepto que hay que intentar y estoy intentando aclarar. Si siempre han estado pasando trenes por el enclavamiento de Santiago, ¿cuál es el proceso de puesta en servicio?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y esto que está diciendo está en la normativa?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Que no sé lo que dice la CIAF, yo en lo que dice la CIAF no me voy a meter, de la CIAF no voy a decir nada.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señora Fernández, deje acabar el argumento al compareciente y después usted contesta, porque así no nos vamos a aclarar.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Por el enclavamiento de Santiago siempre han estado pasando trenes y, de acuerdo con la normativa vigente, al estar pasando trenes y ser un enclavamiento convencional por el que van las líneas 822 y 824, la que viene de Orense, la que viene de Zamora, la que viene de La Coruña que es la que viene de Zamora, y la línea 082 en un futuro cuando se empalme, el procedimiento de puesta en servicio es distinto conforme a la normativa que tenemos en nuestro sistema de gestión de seguridad en la circulación. El enclavamiento de Santiago tuvo nueve fases provisionales hasta llegar a la última en que se empalmó con la línea 082. Todas esas fases sufrieron su puesta en servicio con los elementos y de acuerdo con la normativa que en cada momento estaba vigente. Es decir, en la primera fase quito una vía de aquí, pongo un circuito de vía de aquí y empalmo no sé qué; bueno, pues de eso hay un documento, hay unas consignas, hay un aviso y unas noticias reglamentarias que se dan a todo el mundo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Señor presidente, entenderá que corte un poco las respuestas porque se va por las ramas. Es un poco complicado.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No me voy por las ramas, lo que pasa es que tiene que entenderlo.

El señor **PRESIDENTE**: No se va por las ramas. Puede ser una explicación prolija, pero no se va por las ramas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Es que le he hecho una pregunta muy concreta. ¿Me puede decir en base a qué normativa concreta?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Lo que pasa, doña Alexandra, es que no le estoy diciendo lo que usted quiere oír. Ese es el tema, ni más ni menos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no, le hice una pregunta muy concreta.

El señor **PRESIDENTE**: Haga la pregunta muy concreta, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿En base a qué normativa usted está diciendo que no había que hacer el informe de evaluación independiente en el tramo de la curva? ¿Me puede decir la normativa?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 19

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¡Ah, eso es otra cosa! Lo que usted está diciendo ahora es otra cosa y es lo que yo intentaba hacer desde el principio. La línea 082 está evaluada en toda su magnitud con su dossier de seguridad y evaluación independiente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¡Pero si hace un rato me acaba de decir que no era necesario el informe de evaluación independiente!

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Y por qué le dije que el enclavamiento de Santiago llegaba hasta la curva?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, es que el informe de evaluación independiente no se hizo en el tramo de la curva. ¿O sí se hizo? Aquí ha comparecido gente de la UTE y dijeron que no se hizo, que ellos no lo tuvieron que analizar, no hicieron informe de evaluación en el tramo de la curva.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿La línea 082 de dónde a dónde va? Va de la bifurcación Coto da Torre hasta la bifurcación A Grandeira y ahí está incluido, evidentemente, el tramo que va desde el kilómetro 84,188 —el accidente— hasta el kilómetro 85. ¿No es así? Todo eso está evaluado conforme a la normativa Cenelec, con su dossier de seguridad e informe ISA. A partir de la bifurcación de A Grandeira es ya competencia del enclavamiento de Santiago, incluida la bifurcación A Grandeira que es el mismo enclavamiento, y este tramo se puso en nueve fases, pero siempre entrando y saliendo trenes y de acuerdo con el procedimiento de puesta en servicio para instalaciones que estaban en servicio. Y ahora vamos a la curva. Se lo he dicho antes, el dossier de seguridad del sistema de control, mando y señalización no ve curvas, ve líneas rectas, ve únicamente velocidades.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le he hecho una pregunta muy sencilla, ¿me puede decir la normativa en base a la cual no había que entregar informe de evaluador independiente en el enclave de Santiago? Usted acaba de decir que eso no era necesario.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Pero que sí que está entregado el informe de evaluación independiente de toda la línea 082. ¿Por qué dice que no?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vamos a ver si cogemos puntos fijos. ¿Hay informe de evaluación independiente en el enclave de Santiago? ¿Hay ISA en el enclave de Santiago?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Del enclavamiento de Santiago no hay ISA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No hay, vale. Y usted ha justificado que no había que hacerlo, ¿me puede decir la normativa en base a la que no hay que hacerlo? Es bastante sencillo.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Se lo digo, no hay ningún problema.

El señor **PRESIDENTE**: Podían haber empezado por aquí.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Está dentro del sistema de gestión de seguridad en la circulación: procedimiento de certificación del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la circulación del subsistema de control, mando y señalización. Se va usted a la página ocho de doce y ahí lo tiene. Esto está dentro del sistema de gestión de seguridad en la circulación, aprobado por el comité de dirección, aprobado por el consejo de administración y aprobado por el Ministerio de Fomento. Es para instalaciones en servicio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale, queda ahí.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Pero, repito, quiero que quede claro, evaluaciones globales de la línea, como dije al principio, no van a encontrar nada, hay evaluaciones para cada uno de los subsistemas. Y el sistema de control, mando y señalización no ve

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 20

una curva, es todo recto, únicamente ve velocidades. La evaluación es dossier de seguridad de control, mando y señalización que hace el tecnólogo y entrega a las direcciones de la casa que construye.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me puede decir cómo controlaba el subsistema de control, mando y señalización que ha dicho que usted certificó?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿El qué?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El sistema de control, mando y señalización que usted ha dicho que certificó, ¿me puede decir cómo controlaba ese subsistema el exceso de velocidad en el kilómetro 84,400 de la línea 082, cuya velocidad era de 80 kilómetros/hora, cuando el tren circulaba a 200 kilómetros/hora? ¿Me puede decir cuáles eran los mecanismos para controlarlo?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Cómo el maquinista controlaba?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no, ¿cómo controlaba, no el maquinista, el subsistema de control, mando y señalización el exceso de velocidad?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Hay dos clases de sistemas instalados: sistemas continuos y sistemas puntuales. El ERTMS es un sistema de señalización de control continuo que controla dos parámetros: distancias y velocidades. Y el ASFA es un sistema puntual en el que la baliza ASFA replica en cabina la indicación de una señal. Cuando nosotros vamos con la explotación en sistema ASFA, la responsabilidad de las velocidades del tramo o la responsabilidad por la cual yo tengo que ir con una conducción que me permita parar en tiempo y forma al tanto de determinado tipo de indicaciones en el lateral de la vía, es del maquinista, es responsabilidad del maquinista.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le vuelvo a preguntar.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, acumule sus preguntas porque ha superado en mucho el tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo le pido tiempo, por favor, porque, si no, es un poco complicado.

El señor **PRESIDENTE**: Prácticamente ha duplicado el tiempo, de manera que, por favor, concentre sus preguntas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Paso al siguiente punto que tiene que ver con la desconexión del sistema de seguridad. Una vez que entra en servicio, el señor Lanchares le solicita a usted la desconexión del sistema de seguridad, única y exclusivamente con una justificación de media carilla diciendo que el motivo eran los retrasos. Esa petición le llega

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Que el señor Lanchares me dice a mí que era por retrasos?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Está en la justificación del director.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): A mí no me dice eso, ¿eh?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le leo la carta del director que le llega al señor Lanchares. La motivación eran los retrasos. El señor Lanchares le solicita a usted...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Que no, que no, que a mí no me dice que eran retrasos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No es que se lo diga el señor Lanchares, el director de la gerencia del área de negocios... (**Rumores**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos, no está en el uso de la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El director de la gerencia del área de negocios se lo dice al señor Lanchares, que el motivo de la solicitud que parte del área de negocios son los retrasos. Bien, ¿no? El señor Lanchares luego le solicita a usted que desconecte el sistema de seguridad y le manda una carta de media carilla, sin explicar mucho, el día 23 de junio. Ese mismo día usted resuelve de forma favorable a la desconexión. ¿Me puede decir en qué se basó para dar el okey a la desconexión del sistema de seguridad en menos de veinticuatro horas, el mismo día en que le solicitan la desconexión?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Es muy sencillo, señora Fernández. El tren 730 está autorizado para circular con ERTMS y con ASFA. Las instalaciones de seguridad en la vía son ERTMS y ASFA, y ambos están autorizados por las autoridades competentes, es decir, la autorización de puesta en servicio del tren por el ministerio y también con el visto bueno de ADIF. Si en esa carta están alegando que hay una falta reiterada de disponibilidad del sistema, la falta de disponibilidad es un hecho inseguro y muestra inseguridad en el propio sistema. Antes en ese trayecto se estaba circulando con ASFA, en toda España se estaba circulando con ASFA, no había ningún tipo de problema para que ese tren en las mismas condiciones de explotación pudiera circular con ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Disculpe, pero tendría que haber algún tipo de justificación

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, tendría que haber acumulado sus preguntas y no lo ha hecho.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si me va a cortar, déjeme entonces acabar la intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Vale, pues acabe la intervención, pero estamos demostrando...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, bueno, pero es que este hombre no está contestando a nada.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Aparte de otra cosa, doña Alexandra, tren autorizado con ASFA y ERTMS, vía autorizada con ERTMS con todos sus dosieres de seguridad; no hay ningún problema en conmutar uno por otro porque ambos sistemas se explotan de distinta forma, uno hasta una cierta velocidad y otro hasta cierta velocidad; por lo tanto, son perfectamente compatibles. Además, no tendría ni que estar contestándole, la Audiencia ya se pronunció al respecto diciendo que esto no es punible.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo que tendría que hacer es estar contestando con algún tipo de argumentación técnica.

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

El señor **BARRACHINA ROS**: Señor presidente, pedimos respeto por todos los comparecientes, que les dejen responder.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero también contestando a las preguntas, que aquí hay mucha gente que está esperando que se conozca la verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barrachina, no está en el uso de la palabra.

Señora Fernández, ha dicho que quería terminar la intervención, termínela en treinta segundos. Por favor, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No me ha dejado el señor compareciente, me ha cortado.

Lo que tendría que estar haciendo usted hoy aquí es justificar de una forma técnica por qué usted da el okey a la desconexión, no está diciendo absolutamente nada. Es más, Bombardier les manda un aviso dos días después de la desconexión diciendo que no se desconecte el sistema de seguridad, que la mejor solución era rebajar la velocidad. El señor Tamarit, el mayor experto en ERTMS, que compareció la semana pasada, lo dejó muy claro; la solución más sencilla era haber rebajado la velocidad. ¿Pero qué suponía eso? Un retraso, y ese es el verdadero problema que está aquí detrás. Usted es incapaz de dar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 22

ningún tipo de versión competente, técnica, sobre por qué justifica la desconexión. No es capaz de dar nada técnico, son única y exclusivamente...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, no está en el uso de la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Voy a acabar. Mi última pregunta es si usted va a dimitir por haber

El señor **PRESIDENTE**: No, no hay última pregunta y, además, me molestan muchísimo, y usted lo sabe, los juicios de valor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si estoy dando datos, las cartas de Bombardier...

El señor **PRESIDENTE**: Aquí al final sacaremos las conclusiones que tengamos que sacar. Pero además de haber doblado el tiempo, resulta que las conclusiones las saca usted. Lo lamento, pero no tiene que ser así; las conclusiones se sacarán al final del trabajo de la Comisión.

Por tanto, no está en el uso de la palabra. En el uso de la palabra está la siguiente portavoz, que es doña Pilar Cancela por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

Señor Cortabitarte, bienvenido, muchas gracias por comparecer en esta Comisión. Antes de nada, quiero manifestar el reconocimiento de este grupo parlamentario por su trayectoria y por sus conocimientos. Evidentemente, en las preguntas que le voy a realizar a continuación no tiene por qué contestar con lo que yo espero oír o nosotros esperamos que usted nos conteste; en todo caso, siempre desde el respeto, usted contestará lo que pueda o lo que considere oportuno.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Muchas gracias.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Voy a intentar ser muy rápida porque algunas cuestiones se han planteado ya y usted ha respondido a ellas, pero en realidad tengo nueve preguntas que hacer. Intentaré ir muy rápido porque son muy concretas y concisas y, en todo caso, señor presidente, si ve usted que me extralimito en mi tiempo, por favor avíseme, y tenga la completa seguridad de que yo sí le haré caso cuando usted me avise.

El señor **PRESIDENTE**: No creo que en este momento tenga derecho a hacer tal cosa, o sea, que adelante, señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Vamos a ello.

En primer lugar, como seguramente usted conoce, existe una controversia entre lo que sostiene la Agencia Ferroviaria Europea en su informe y ADIF respecto a la necesidad o no de hacer una evaluación de riesgos con carácter independiente, que deriva del modificado al que usted ya se ha referido en alguna de sus contestaciones, por el cual en los enclavamientos de Santiago y Orense no se instala el sistema ERTMS. ¿Podría explicarnos las razones que llevaron a ADIF a tomar la decisión de no realizar esa evaluación?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Estamos hablando del modificado?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Señora Cancela, ya he dicho antes que yo no tengo ni idea de que se hizo un modificado. Evidentemente, a la hora de estar en este juicio toda la documentación se ha estudiado, pero la toma de decisiones de ese modificado no se ha hecho. Ahora, también le digo lo siguiente; si se ha hecho y se ha aprobado el modificado, ha sido con toda la legalidad y la normativa vigente en ese momento, cumpliendo en todo momento la normativa, como no puede ser de otra forma. Es imposible que se haya aprobado algo, que se haya instalado algo por todos los ingenieros que estamos en esta casa y la gente del ministerio que no esté a favor de la normativa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 23

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Por lo tanto, por lo que usted me está diciendo, no voy a hacer un juicio de valor, simplemente intento hilar un poco su respuesta y, si hago un juicio de valor, corríjame usted

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Mi juicio de valor es que no tengo ninguna duda de que se ha hecho de acuerdo con la reglamentación y la normativa vigente.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Bien. Me refería a mi juicio de valor que sería el siguiente; como usted está diciendo y entiende que, una vez que se aprueba el modificado y se hizo fue de acuerdo con la normativa aplicable vigente en ese momento, aunque no se hubiera hecho esa evaluación de riesgos respecto al modificado aplicándose la normativa vigente, mi pregunta es ¿esto significa que si se hubiera hecho esa evaluación de riesgos o estuviera adecuado conforme a ordenamiento el resultado hubiera sido el mismo, que no aportaría nada a mayores?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sin lugar a dudas, hubiera salido el mismo resultado, sin lugar a dudas.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Por tanto, no se hubiera concluido de manera distinta.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): De la misma forma, igual.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: La decisión que se toma el 23 de junio de 2012 permitiendo la desconexión del sistema ERTMS embarcado en los trenes de la serie 730 y, por tanto, su circulación al amparo únicamente del sistema ASFA, como usted ya ha comentado, no se acompañó de una correspondiente evaluación de riesgos. ¿Qué razones existieron para que no hubiera esa evaluación?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No hacía falta. Repito, la línea se aprobó, se instaló y se puso en servicio con dos sistemas de señalización, ASFA con su dossier y ERTMS con su dossier. El ASFA es un sistema de referencia en España, tiene más de cuarenta años con los trenes circulando, por lo tanto, poco podemos enseñar ya a nadie sobre el sistema ASFA y, sobre todo, del riesgo al maquinista porque, de acuerdo con la normativa, cuando se circula con ASFA en todo momento los maquinistas saben cómo tienen que ir. Y el tren lo mismo, la autorización de circulación de puesta en servicio de ese tren es con los dos sistemas de señalización, uno en cabina que se llama ERTMS y otro de apoyo puntual que es el ASFA. Por lo tanto, ya sea con una u otra forma de explotación es perfectamente correcto y transparente en su aplicación de acuerdo con las condiciones de explotación.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Al hilo de lo que acaba usted de comentar ahora, con la seguridad finalmente instalada en la línea, si el ERTMS embarcado en el tren no se hubiera desconectado, ¿puede usted confirmar que el maquinista habría recibido en la transición entre el sistema ERTMS y el sistema ASFA un aviso de cambio y que, si no hubiera reconocido ese aviso, se habría aplicado el freno?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Sí, así es. Tanto las entradas como las salidas del sistema ERTMS necesitan una reafirmación, un botón, entro al sistema o salgo del sistema. En el caso de salir del sistema, si no lo reconozco a la hora de salir, el tren hubiera frenado. Pero esto es un estímulo más de los muchos estímulos que este agente de conducción tenía desde que salió a las 20:05 de Orense, ni más ni menos. ¿Que hubiera evitado el accidente? Pues no lo creo, porque el tren iba llevando a toda la gente, él no iba conduciendo a toda la gente, el tren iba solo, vaya.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy bien. Entonces, según la normativa vigente en ese momento, ¿podemos decir que no era obligatoria la instalación del sistema ERTMS en la línea?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, hasta el 2030 no es obligatorio un sistema de ERTMS.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: De hecho, se está circulando con el sistema ASFA.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 24

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): De hecho, ahora están circulando con ASFA, evidentemente, y en 11 000 o 12 000 kilómetros de la línea de España también.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En relación con el sistema ERTMS, se ha instalado al menos la percepción de que este sistema es igual a mayor seguridad; donde está instalado el sistema ERTMS las líneas son más seguras. En el caso de la puesta en servicio de la línea Orense-Santiago tenía este sistema instalado, salvo en los accesos concretos a Santiago y Orense. ¿Se podría decir, entonces, que en la puesta en servicio contaba con mayor seguridad que otras líneas? La línea general, no los enclavamientos concretos de Santiago y Orense. Al estar instalado el sistema en toda la línea, ¿podríamos decir que era una de las líneas más seguras?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): ¿Estamos hablando de la línea Orense-Santiago actualmente, tal como está concebida ahora? Pues es una línea con la seguridad requerida para un sistema ERTMS junto con las transiciones que existen en toda España de la misma forma. Es decir, las transiciones que hay en bifurcación a A Grandeira y en Coto da Torre son las mismas transiciones que hemos tenido en Río Duero en Valladolid, en Atocha o en Barcelona, es decir, de la misma clase, son las mismas. La línea se concibe como una línea mixta con ERTMS y ASFA, pero entre A y B, punto kilométrico cero y 85. Las salidas y entradas no están en el kilómetro 85 ni en el cero, sino que están o bien antes o bien después, antes de una señal —en este caso una señal avanzada— que indica al maquinista a dónde va a ir. Por eso todas esas transiciones están perfectamente delimitadas y de acuerdo con la normativa vigente sobre transiciones.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Se ha puesto en duda también si el tren estaba homologado y si estaba autorizado para circular únicamente con sistema ASFA.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): No, eso no es cierto. La autorización de puesta en servicio yo creo que figurará por ahí, y está autorizado para ir a 220, a 180 y a 200 kilómetros/hora, ya sea con diésel, con ERTMS o con ASFA.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: De todas maneras, en relación con una pregunta anterior que le he hecho respecto del sistema ERTMS a que si hubiera estado instalado el accidente se hubiera evitado o no, aunque usted dijo que no, me llama la atención un término y es que si hubiera estado instalado el sistema ERTMS se hubiera aplicado automáticamente el freno en el caso de que el maquinista no lo hubiera reconocido. ¿Si el sistema hubiera aplicado el freno automáticamente, se hubiera evitado el accidente?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): En este caso sí, porque la transición está antes de la avanzada. ¿Qué ocurre? Si no toco, la aplica frenado; si la aplica frenado hasta recuperar, el tren no hubiera llegado a 179 kilómetros/hora a la curva. Ahora bien, esa es una suposición más de las muchas. Ese señor cuando sale de Santiago va con el hombre muerto, tiene otros elementos sobre velocidad. Después tiene una llamada telefónica, más tarde tiene otra llamada telefónica. Es decir, no sé qué funciones de conducción estaba haciendo, pero, desde luego, estaba atendiendo a lo que no tenía que atender, seguro. Además, mantuvo una conversación de cien segundos de algo que iba a ocurrir una hora y tres cuartos más tarde, en Pontedeume. ¡Hombre! A dos minutos y medio tenía una parada en Santiago, luego tenía otra de cinco minutos. Es decir, tenía cuatro o cinco paradas después para poder hablar y atender la llamada al interventor.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: De todas maneras, tengo entendido también que el maquinista si recibe una llamada tiene obligación de contestar esa llamada.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Tiene obligación de contestar, pero también bajo ciertos criterios. Si a mí me preguntan si el tren cabe o no en Pontedeume... Tanto el maquinista como el interventor han dicho «somos expertos que hemos hecho este recorrido muchas veces», es que no hace falta ni preguntarlo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Una última cuestión, ya que veo que el señor presidente tiene esa actitud de decirme que vaya terminando. La autorización de desconexión del sistema ERTMS

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 25

embarcado en el tren se otorga el 23 de junio de 2012 para ser efectiva el día 25. Sin embargo, más de un año después, que es cuando ocurre por desgracia el accidente, los trenes de la serie 730 siguen funcionando con el sistema ERTMS desconectado. ¿Cómo es posible que se dé esta situación durante un año? No sé si puede responderme.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Bombardier, lo digo ahora por la información, cuando tiene que modificar un sistema de seguridad como es el ERTMS esto no se hace de la noche a la mañana, tiene que pasar todo un proceso de seguridad, es decir, tiene que haber un *hazard log*, un dossier de seguridad, un ISA. En este caso la complejidad de la modificación que había que hacer a cuenta del mal funcionamiento que tenía ese tren duró más de la cuenta y ha durado más de la cuenta. Es más, se hicieron dos informes: el Memo 56 y el Memo 59, aunque estoy hablando de memoria. El Memo 59 no se hizo el lunes siguiente después de que se desconectó, sino que se hizo un mes después, si mal no recuerdo. No se sabía ni lo que ocurría en ese tren con respecto al ERTMS.

Eso de que para mitigar la explotación había dos clases de mitigación fue *a posteriori* cuando nos enteramos. La primera mitigación era resetear el sistema de ese tren. Dicen que como el tren tiene una parada de cinco minutos, el maquinista tira abajo todo el sistema y vuelve a meter los datos. Vamos, eso no es de recibo. La otra mitigación del Memo del mes siguiente era que había que trasladar las balizas a una determinada distancia o poner el tren a 75 kilómetros/hora para que la baliza se pudiera leer. Eso tampoco es serio. ¿A un tren específico en una determinada línea hay que ponerle algo? Es decir, ¿yo tengo que hacer consignas por todos los sitios? No, hombre, no. ¿Tiene la propia Renfe que hacer un programa de explotación distinto para un tren específico? Esto no es así, eso no es explotación seria.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias, señor Cortabitarte.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Cancela, sobre todo por su atención al tiempo. Por último, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado Arce.

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

Señor Cortabitarte, buenas tardes. Gracias por las informaciones que nos ha dado y también quiero hacer un reconocimiento a su trayectoria profesional, que viene de abajo a arriba y por un proceso de concurrencia a oposiciones, a concursos, que no viene dado por una designación digital, sino como consecuencia de un trabajo, eso es un hecho evidente. Ha puesto de manifiesto en esta Comisión parlamentaria un conjunto de información. Yo quiero decir una obviedad: esto no es un tribunal ni un juzgado. Todos sabemos que las personas que son investigadas, simplemente son investigadas. Sobre ellos pesa absolutamente la presunción de inocencia, como cuando recibimos aquí la comparecencia del señor conductor del tren y como cuando recibamos la comparecencia del señor Lanchares. Esto es lo primero, usted es tan inocente como cualquiera. Ya será un tribunal el que determine si finalmente alguno de los que hoy están investigados pasan a la siguiente fase de juicio oral, y después si resultan o no condenados, lo cual es una responsabilidad del Poder Judicial.

Usted ha puesto de manifiesto una serie de informaciones, que yo también he contrastado con el estudio de la muchísima documentación a la que ya tenemos acceso en esta Comisión. Efectivamente, usted fue una de las personas que suscribió como director de Seguridad en la Circulación de ADIF el aviso número 74 para poner en servicio nuevas líneas, trayectos y dependencias de circulación, en este caso se trataba de esta línea 082. Como dice el aviso, eso vino precedido de la autorización, de la resolución de la Dirección General de Ferrocarriles, puesto que su aviso empieza, una vez otorgada la correspondiente autorización de puesta en servicio. Obra en mi poder, y de todos los comisionados que lo quieran ver, la Resolución de fecha 9 de diciembre de 2011 del entonces director general de Infraestructuras Ferroviarias, aunque firmaba por autorización el subdirector general de Construcción, el señor Herrera Álvarez. En este documento —esta es una de las preguntas que le hago— observo que para que el director general resuelva favorablemente esta autorización, lo hace previo examen de un conjunto de documentos o informes de adecuación de las obras a la normativa técnica aplicable emitidos por el personal encargado de su ejecución y supervisión. Se refiere al subsistema de infraestructura, al subsistema de energía, al subsistema de control, mando y señalización y al subsistema protección civil, y dentro de cada subsistema referencia todos y cada uno de los documentos, quiénes son sus firmantes y en qué fecha se otorgan. Dice también que se acompaña la documentación acreditativa del cumplimiento y la ejecución del plan de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 26

obras de los diferentes subsistemas y servicios. La pregunta que yo le hago es si la resolución de autorización del director general de Ferrocarriles, que luego se traslada al aviso que usted...

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): El plan de obras y luego el plan de verificación.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, no lo he leído todo porque si no, me puedo tirar la tarde aquí, pero es muy completo. Es una resolución de nada menos que once folios y detallada. Además, si uno examina los documentos y la documentación, que también figura en la Comisión, uno ve que la resolución de un tema tan relevante como la autorización de línea es un tema complejo en el que participan distintas direcciones generales. La pregunta es si cada una de las personas que aprueba esto lo hace de conformidad con unos procedimientos de gestión de riesgos de los propios subsistemas que determina las ETI para cada equipo. ¿Es así?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): De todos y cada uno. Como dije al principio de mi intervención hay más de veinte, en total si sumas son más de veinte, y todos están respaldados por nuestra normativa vigente, unos en el sistema de gestión de seguridad y otros en el sistema de gestión de toda la casa.

El señor **DELGADO ARCE**: El aviso D-74, que usted firma y por el que pone en conocimiento esta resolución, hace referencia a las líneas 082, 822, 824 y 842, hace referencia a los trayectos que están bajo cada ámbito normativo de las prescripciones técnicas operativas, de reglamento general de circulación y hace alusión a la señalización que indica en cada momento en qué punto se encuentra el conductor que circula por esta vía, o cualquier persona que pasa por ella, incluido dónde están los detectores de caída de objetos, etcétera. La pregunta que yo le hago es la siguiente. Cuando usted con este aviso da a conocer esta resolución es porque con todos los informes que tiene la línea está dentro de la normativa que permite la circulación de trenes por esa vía. ¿Es así?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Ese documento no se hace hasta que no nos llega la autorización del ministerio.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, la resolución.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Por tanto, el proceso ha abierto procedimiento, que es el procedimiento de puestas en servicio que tiene también nuestra casa. El procedimiento para la puesta en servicio de nuevas infraestructuras ferroviarias, que es el PG-01 —que no lo tendrán—, es el procedimiento que tiene ADIF para reunir toda la documentación de puestas en servicio con todos los sistemas y subsistemas, se manda al ministerio para la autorización de puesta en servicio. Esa autorización de puesta en servicio nos viene otra vez a nosotros, y es cuando yo redacto ese aviso.

El señor **DELGADO ARCE**: Además, cuando usted aludió en alguna respuesta al proyecto y al modificado, dijo que no era una competencia de usted sino de otras personas. Sin embargo, es cierto cuando usted habla de la existencia de una provisionalidad en ese enclavamiento de Santiago porque aquí se suceden informes, que yo también he podido leer, en los que se habla de varias, por decirlo así, autorizaciones provisionales.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Nueve.

El señor **DELGADO ARCE**: Efectivamente, me llamó bastante la atención y ahora ya entiendo a qué se refiere.

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Señor Delgado, para resumir, así en plan didáctico. Esto tiene tres enclavamientos: Ourense, O Irixo —en medio— y Santiago. Por Ourense y Santiago los trenes en todo momento de la obra están circulando. Por tanto, el procedimiento de puestas en servicio de ellos es un procedimiento distinto que el procedimiento general que ustedes conocen. El enclavamiento de Santiago tiene nueve fases provisionales, es decir, quito y pongo, quito y pongo, hasta nueve veces y todo eso es competencia de las áreas locales de allí:

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 27

mantenimiento e infraestructura y circulación del territorio. En Ourense, ocurre lo mismo. El tramo de en medio, que es lo nuevo, es por lo que se rige el procedimiento de nuevas líneas en servicio, que es la autorización que da el ministerio.

El señor **DELGADO ARCE**: Podría seguir mucho más pero me voy a otro tema, al momento de la desconexión. Aquí se ha dicho —y no está quién lo dijo— que cuando el señor Lanchares le dirige a usted el 23 de junio de 2012 una comunicación, se habla de que había retrasos. Yo tengo que mencionar que literalmente dice que «la instalación en los trenes de la serie 730 (...) en sustitución de la versión anterior ha puesto de manifiesto la aparición de fallos del sistema en las transiciones STMEbicab-ETCS de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago, fallos que están siendo estudiados por el fabricante. Para paliar la situación descrita, la dirección de Producción del área de negocios de viajeros nos ha solicitado de manera temporal que se autorice la circulación de trenes autopropulsados 730 al amparo del BSL y con la protección ASFA Digital por la citada línea, tal y como han venido circulando las composiciones Talgo remolcadas por la locomotora». Y continúa diciendo: «La opinión de esta dirección —la del señor Lanchares— es favorable a la petición formulada por entender que los citados fallos provocan la circulación del tren en modo SR, es decir, bajo la responsabilidad del maquinista, sin el apoyo de un sistema de protección». Entonces, aquí en ningún momento se hace mención a retrasos o cuestiones de tipo comercial, sino a la aparición de fallos.

Cuando usted resuelve por medio de un correo electrónico que le remite al señor Lanchares y a otros destinatarios en el que dice —en ningún momento tampoco habla de falta de puntualidad—: «Debido a la falta reiterada de disponibilidad del sistema ETC embarcado en los trenes 730 por el mal funcionamiento de las transiciones en diversos puntos de la línea, y no presentando en ningún momento problemas de seguridad, se autoriza a la desconexión del sistema (...) debiendo circular con la protección del ASFA Digital y señalización lateral».

La primera pregunta que yo le hago es: ¿no existieron a juicio de estas respuestas más motivaciones que las de seguridad o de fiabilidad del sistema para evitar estos problemas? ¿Es así?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Es así.

El señor **DELGADO ARCE**: Y en segundo lugar, esta diligencia en tomar la decisión ha sido criticada diciendo que cómo puede tomarse una decisión tan relevante en tan poco tiempo. La pregunta que yo le hago es: ¿tiene mayor riesgo el que existiendo estos fallos no se corrijan y que el tren pueda quedar bajo la responsabilidad del maquinista?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Evidentemente, la falta de disponibilidad y encima no saben por qué, es una inseguridad manifiesta en un sistema donde además la tasa de fallos tiene que ser del orden de los 10 a la menos 9, cuando está fallando 1 cada 1000.

El señor **DELGADO ARCE**: Se ha dicho aquí también que no existían barreras en esta línea. Usted ya ha explicado la responsabilidad que tiene el conductor del tren cuando se circula bajo el sistema ASFA. Yo he leído el informe de la CIAF, el informe de investigación que hizo ADIF en cumplimiento de la normativa ferroviaria y el informe que hace Renfe y he visto que existía un conjunto amplio de señalizaciones que venían indicando al maquinista y a cualquier conductor que circulaba por allí en qué punto se encontraba. Desde la señalización del punto neutro, hasta la señal E'7, los cartelones de la avanzada —a 200, a 300 y a 500 metros—, la señal E7 y un conjunto de señalizaciones. ¿Esta señalización existía?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): He traído solamente un ejemplo con las barreras. **(Muestra una fotografía)**. El maquinista cuando va con el sistema ASFA en cabina tiene la obligación, como todo maquinista, de respetar la normativa vigente, saber en todo momento dónde está respetando un código de velocidad de máximas y atender a la señalización lateral, si procede, y a los estímulos que la propia vía le está dando. Cuando este maquinista se está acercando a la bifurcación A Grandeira, al ámbito de Santiago, recibe la llamada y tiene un cambio de tensión en la zona neutra, lo hace de forma evidentemente mecánica; tiene indicaciones sonoras; tiene indicaciones visuales que hay que verlas **(muestra más fotografías)**, una señal que es distinta de toda la línea. Evidentemente, no hace caso de frenar donde tiene que frenar. El sistema no está preparado para esta desatención.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 28

Además, la conversación que está teniendo es una conversación que en todo momento la podría haber obviado porque la conversación era de algo que iba a ocurrir una hora y tres cuartos después, referida a que un tren tenía que entrar en un sitio y en otro. En una de las declaraciones del interventor decía «sí, sí, me lo tiene que decir porque así yo avisaré al sistema de gestión». Entonces cállate, avisa al sistema de gestión y no llames por teléfono por la sencilla razón de que la comunicación entre el puesto de mando y el maquinista se tiene que hacer siempre a través de las indicaciones de las señales. Es muy malo hacerlo avisando «oye, maquinista que te voy a desviar». Eso no se tiene que hacer porque algún día puede decir «oye, a mí no me has avisado» y podría entenderse como una incidencia. ¿Qué es lo que ocurre? Que aquí —ambos— hacen un uso de un teléfono de forma completamente indebida.

Si leemos, la ficha del uso del teléfono dice en la tercera de las acepciones: «cuando sea necesario hacer uso del teléfono móvil debido a algún tipo de emergencia, o por avería o disfuncionalidad del equipo de comunicaciones autorizado...». Aquí estaba funcionando todo. No había ninguna avería en ese tren; es decir, la suspensión estaba correcta, los ejes estaban correctos, no había ninguna puerta bloqueada, no había ningún incendio, los motores funcionaban correctamente, en el *display* del maquinista estaba todo correcto. Por tanto, el interventor malamente podía decirle que algo estaba funcionando mal. Seguimos leyendo: «asegurarse de que no existe riesgo y limitar la conversación a lo estrictamente necesario». Asegurarse de que no existe riesgo. ¿Qué más riesgo hay en conducción que cuando me acerco a un punto notable como es una estación? Oye, que tenemos las señales avanzadas que me están diciendo que estoy llegando a una estación, por tanto, obra en consecuencia, no distraigas y no sepas ni dónde andas.

El señor **DELGADO ARCE**: Una última pregunta, presidente, y seré muy breve.

Usted contestó a una pregunta que alguien le formuló diciendo que no recibió ningún tipo de presión para firmar la autorización de puesta en servicio de la línea y que cree, además, que ninguno de sus compañeros profesionales que son de la empresa se sometería a algo semejante, que nadie se lo plantearía. Ahora la pregunta que le hago es en relación con la resolución que firma con la que autoriza la desconexión de ERTMS para pasar al sistema ASFA: ¿recibió algún tipo de presión o indicación para que tal cosa sucediera?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Para nada.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es una decisión que toma bajo su propia competencia profesional?

El señor **CORTABITARTE LÓPEZ** (exdirector de Seguridad en la Circulación de ADIF): Evidentemente, mi colega Antonio Lanchares, con prácticamente la misma experiencia del sector ferroviario que yo, cuando manda una carta haciendo una petición de ese tipo, prácticamente no hace falta discutir absolutamente nada porque la sensatez de la carta y la toma de la decisión sobre los sistemas ASFA y ERTMS está tomada *per se*.

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

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

Señor Cortabitarte, quiero darle las gracias no solo por su intervención sino por la aportación de la documentación que ha hecho a esta Comisión, que será bien utilizada. Sabemos que no es precisamente agradable, pero, en fin, usted nos ha hecho un buen servicio a esta casa, esta casa que también es la de usted porque es la de todos. Estamos muy agradecidos. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR LANCHARES ASENSIO (EXDIRECTOR DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE RENFE OPERADORA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001415).

El señor **PRESIDENTE**: Antes que nada quiero pedir mil excusas a don Antonio Lanchares Asensio, exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora, por el retraso. Está resultando una Comisión muy interesante, pero a la vez muy prolíja. Reciba en nombre de toda la Comisión mis excusas.

Como sabe tiene cinco minutos para intervenir, que puede usar o no usar. También somos bastante tolerantes con el tiempo, aunque vamos con algo de retraso. Después podrá establecer un diálogo con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 29

cada grupo parlamentario por siete minutos. Por tanto, reiterándole mis excusas, tiene la palabra el señor Lanchares.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Muchas gracias, presidente.

Voy a aprovechar para hacer una pequeña exposición inicial. Quiero empezar mi comparecencia manifestando mis condolencias tanto a las víctimas del accidente como a sus familiares. Soy ingeniero de Caminos y trabajo en Renfe desde el año 1982, empresa en la que he ocupado diversos cargos. Desde el 1 de enero de 2005 y hasta principios de septiembre de 2018 he desempeñado el puesto de director de Seguridad en Renfe Operadora. A lo largo de mi exposición explicaré, en primer lugar, el marco vigente en materia de riesgos y su cumplimiento por parte de Renfe. Posteriormente, abordaré la autorización del material rodante híbrido de la serie 730, y por último, terminaré explicando las razones que llevaron a solicitar la desconexión del ERTMS.

La legislación ferroviaria establece diferentes requisitos de seguridad a los actores intervinientes bajo el criterio del reparto de responsabilidades. Así, la gestión de los riesgos de una nueva línea corresponde al gestor de Infraestructura. Este planteamiento es coherente por cuanto una empresa ferroviaria que comencese su operación comercial tres años después de la inauguración de la línea, será ajena a la evaluación de los riesgos realizada con motivo de la puesta en servicio de esa línea. En este marco normativo la Directiva 2004/49, conocido como directiva de seguridad, exige a las empresas ferroviarias acreditar, mediante un certificado de seguridad, la implantación de un sistema de gestión que, entre otros aspectos, disponga de procedimientos y métodos para llevar a cabo la evaluación y gestión de los riesgos. En cumplimiento de la citada directiva es preceptivo renovar el certificado de seguridad cada cinco años. Así, en mayo de 2011 Renfe renovó su certificado de seguridad anterior, expedido en el año 2006, a través de la Autoridad de Seguridad Ferroviaria Española, en aquella fecha la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Este certificado validó el sistema de gestión de la seguridad aplicado en Renfe. La documentación del sistema certificado incorpora un catálogo general de peligros y medidas mitigadoras del riesgo en la operación ferroviaria; catálogo elaborado por Renfe a partir de los trabajos de asesoría contratados a la consultora SM, consultora en la que trabaja la señora Calvo.

A título de ejemplo de identificación y mitigación de peligros mencionaré la publicación de la ficha informativa número 3, entregada a los maquinistas en el año 2001; ficha que contiene recomendaciones para el uso seguro del teléfono móvil en la conducción. Conviene recordar que la CIAF emitió una semana después de ocurrir el accidente de Santiago dos recomendaciones relativas a la mejora de la seguridad de la infraestructura. Ambas recomendaciones, ajenas a las competencias de Renfe, modificaron la normativa existente en materia de señalización y protección de los cambios de velocidad.

En la fecha de inauguración de la línea Ourense-Santiago, diciembre de 2011, la circulación por dicha línea representó para Renfe un cambio en la operación, pero no un cambio técnico, ya que los trenes que circularon por ella en el inicio y sus equipos de protección de tren venían ya circulando por otras líneas de la red ferroviaria de interés general y no sufrieron modificaciones para circular por la línea nueva. El inicio del servicio se realizó con trenes de la serie 121 que circularon con ERTMS sin problemas y en relación con Madrid-Galicia con trenes remolcados por la conductora diésel, que circulaban con ASFA Digital. Posteriormente, la incorporación de los trenes híbridos de la serie 730 sí se consideró un cambio técnico significativo, ya que se modificaron tanto el material rodante original como la versión del *software* del equipo ERTMS embarcado. Por este motivo Renfe tramitó un expediente de modificación iniciado en febrero de 2010, que concluyó el 11 de junio de 2012 con la autorización de seis trenes de la serie 730; autorización emitida por la Dirección General de Ferrocarriles.

La autorización de circulación concedida a la rama de la serie 730 permitía su circulación con cualquiera de sus tres equipos de protección de tren: ASFA Analógico, ASFA Digital o ERTMS. Antes de abordar las causas que motivaron la desconexión del ERTMS, creo preciso recordar que la transición del sistema ERTMS al sistema ASFA se realiza 4 kilómetros antes de la curva de Angrois. Esto implica que todos los trenes, dispongan o no de ERTMS, circulan con ASFA desde 4 kilómetros antes de llegar a la curva. Los trenes híbridos de la serie 730 comenzaron a circular con ERTMS el 17 de junio de 2012. Desde esa fecha y hasta el 23 de junio circularon diecisiete trenes, de los cuales siete tuvieron incidencias relacionadas con el ERTMS durante su recorrido entre Ourense y Santiago. Cinco de las citadas incidencias conllevaron, bien la desconexión del equipo ERTMS, o bien la circulación en un modo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 30

degradado del ERTMS denominado responsabilidad del maquinista. En ambos casos se transfería al maquinista el control de la protección del tren.

El tiempo de recorrido de los trenes en el tramo Ourense-Santiago es de aproximadamente treinta minutos. Dado que circularon diecisiete trenes, ello supone que en ocho horas y medio de funcionamiento con ERTMS se produjeron siete incidencias, de las cuales cinco, como ya he dicho, exportaron el control de la protección del tren al maquinista. Esta cifra implica de promedio un fallo cada hora y media de funcionamiento. La causa de fallo más repetida era el fallo de lectura en las balizas de entrada al ERTMS, fallo trascendente, siendo el ERTMS de nivel 1 un sistema basado en la lectura de balizas. Tanto la especificación técnica ETI de control, mando y señalización como la norma europea UNE-50126, también denominada norma Cenelec, vincula la fiabilidad de los equipos con la seguridad, ya que una baja fiabilidad implica circular en condiciones de anormalidad. Una tasa de tiempo medio entre fallos de hora y media no es aceptable como valor medio de disponibilidad de un equipo de protección de tren y supone un claro incumplimiento de las dos normas anteriormente citadas. La evaluación efectuada constató el incumplimiento de ambas normas, por lo que no cabía otra solución que la solicitud de la desconexión hasta la corrección por el fabricante Bombardier de los problemas detectados, y entre tanto, la vuelta a la circulación con ASFA Digital, tal y como se venía realizando desde la inauguración de la línea, ya que tanto el tren como la línea estaban normativamente autorizados para circular con ASFA Digital.

Concluyo aquí mi intervención y quedo a disposición de sus señorías para responder a sus preguntas.

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

No estando presente ningún representante del Grupo Mixto, excepto el que les está hablando y que no tiene ninguna pregunta, ni tampoco del del Grupo Euzko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco, daríamos la palabra al señor Rufián Romero, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: *Moltes gràcie, senyor president.*

Buenas tardes, señor Lanchares. Gracias por estar hoy aquí. Según el informe de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA), entre las responsabilidades de Renfe Operadora están —y leo textualmente— la evaluación de riesgos, objetivos, métodos, sistemas de información técnica, programa de identificación de peligros, revisiones de seguridad para operar un servicio seguro de tren de alta velocidad, etcétera. Visto lo visto, ¿cree que usted que como director de Seguridad cumplió con su deber?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Estoy totalmente convencido de que he cumplido con mi deber, y le explico el porqué. En primer lugar, a lo largo de mi intervención he creído dejar claro que había una serie de responsabilidades que son susceptibles de cumplimiento por parte de Renfe, pero también es verdad que entre los criterios de aceptación de riesgos que establece la normativa europea está el código de práctica. El código de práctica se basa en que si se cumple la normativa existente, se considera por sí mismo un criterio de aceptación de riesgos. En el caso que nos ocupa y a los efectos que se comenta de la señalización de la línea, si nos referimos a la zona de la curva —luego, si quiere, hablamos del ERTMS— se constató que la señalización cumplía la normativa existente en ese momento. Tengo que decir, y creo que lo he expuesto de pasada en mi intervención inicial, que las dos recomendaciones iniciales que formuló la CIAF en su informe, prácticamente a la semana del accidente, cambiaban esa normativa, yo creo que con buen criterio. Por tanto, desde el punto de vista analizado anteriormente, creo que se puede decir que la normativa se cumplía, y desde ese punto de vista, como responsable de seguridad, creo que mi trabajo fue acertado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Lanchares, ¿dónde está el informe de evaluación de riesgos que se debería haber elaborado tras los cambios de proyecto que se realizaron a última hora?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo soy representante de Renfe, y respecto a cambios de proyecto, el único cambio que nosotros hicimos, si se refiere a eso, fue la desconexión del ERTMS. Todos los cambios que hubo en la infraestructura son ajenos a la competencia de Renfe.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Dónde está el informe de evaluación de riesgos de esa decisión?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 31

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): ¿Se refiere a la decisión sobre ERTMS o a la de la infraestructura? Porque en la de la infraestructura no participamos, somos ajenos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: El informe de evaluación de la decisión de desconectar un sistema de seguridad como el ERTMS en veinticuatro horas.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): En cuanto a la desconexión del sistema de seguridad, he creído mencionar que hay dos normas por las que nos regimos a la hora de evaluar si el ERTMS cumplía o no sus requisitos. La primera es la norma Cenelec, que exige que todos los equipos tengan un nivel de fiabilidad mínimo para poder garantizar la seguridad. Si un equipo no es fiable —y he aportado datos que hablaban de una fiabilidad con un fallo cada hora y media—, automáticamente lo que se produce es una circulación en condiciones degradadas, y esas condiciones degradadas provocan la posibilidad de que ocurran errores. Esa es la primera norma que se incumplió. La segunda norma es que la propia ETI de control, mando y señalización, que es la especificación europea, también establece una relación entre la fiabilidad y la seguridad, de forma que no se puede mantener un equipo que tenga una tasa de fallos tan elevada como la que tenía este equipo. En definitiva, lo que se hizo fue dar de baja un equipo a la espera de que el fabricante corrigiese los errores que estaban detectados y, en paralelo, usar un equipo que ya estaba autorizado y que se venía utilizando desde el inicio de la línea hasta prácticamente el día 16 de junio, que fue cuando se sustituyó por los equipos ERTMS de los trenes Alvia.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Qué opina de los peritos y expertos que dicen que esa decisión es puramente comercial, que se tomó por presiones comerciales?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): He leído esas críticas y sí quiero decirle que, en mi opinión, la información que se ha trasladado es incompleta. Además, si me permite, le voy a decir las decisiones que se tomaron esa semana, porque se ha querido trasladar a la opinión pública el hecho de que ante unos retrasos de los trenes, un responsable de seguridad decide que es mejor desconectar el equipo. Eso no es así. Por situarnos en la semana crítica, los trenes con ERTMS empiezan a circular el día 17 de junio; entre el 17 y el 20 de junio empieza a haber una serie de incidencias y, como consecuencia de eso, la Dirección de Ingeniería de Renfe convoca a una reunión al fabricante Bombardier y le pide explicaciones sobre la naturaleza de esas averías y la forma de corregirlas. En esa reunión del día 20 el fabricante aporta una serie de causas y, en otros casos, dice que todavía desconoce la causa que motiva ese funcionamiento anómalo del equipo. Entre los correos que acredita el centro técnico de la empresa Bombardier se cita que una de las causas es la saturación de la memoria del ordenador. Cuando el ordenador recoge demasiada información se satura la memoria y el ordenador central, que es el que establece las medidas de control de protección de tren, entra en modo fallo. Por otra parte, había otra serie de fallos de los que el propio fabricante dice en sus correos que eran fallos que no se habían detectado en versiones anteriores de este *software*. Por último, había un fallo que no saben explicar, que es la no lectura de la primera baliza de entrada en la línea ERTMS. No analizan ni estudian ese fallo hasta un mes después. Creo recordar que fue el 24 de julio cuando el fabricante Bombardier facilita un correo donde indica las causas y propone —estamos hablando ya de un mes después de haber tomado la decisión de la desconexión— dos formas de mitigar ese problema. La primera es mover las balizas que hay en vía, pero hay que decir a este respecto que por esa línea ya estaban circulando trenes con ERTMS de otros fabricantes que pasaban perfectamente por esa baliza y la leían. Por tanto, no parece razonable que porque un fabricante tenga un fallo en su sistema, acceder a que esto conlleve el cambio en las instalaciones cuando los demás fabricantes tienen unos equipos que funcionan correctamente. La segunda solución que propone Bombardier un mes después de la desconexión, cuando ha estudiado el tema, es que los trenes de este fabricante circulen a 75 kilómetros/hora. Respecto a esta solución, cualquiera que conozca la explotación ferroviaria sabe que los maquinistas, en sus gráficos de conducción, conducen unas veces unos trenes y otras veces otros. Eso implicaría que el maquinista tendría que estar pendiente de que cuando va con un tren puede llevar la velocidad normal, pero cuando va con este otro tiene que llevar 75 kilómetros/hora. A mayor abundamiento, si hubiéramos aceptado y en esa situación el maquinista hubiera entrado en la línea y se hubiese producido una desconexión, como realmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 32

estaba pasando, una circulación en modo degradado, y como consecuencia de eso hubiera habido un accidente, estoy seguro que ahora se estarían preguntando cómo es posible que el departamento de seguridad hubiera aceptado sabiendo que el sistema presentaba fallos y habiendo un sistema alternativo que funcionaba correctamente y que se había aplicado; cómo es posible que se hubiera permitido seguir circulando con ese tren. Personalmente creo que, honestamente, he actuado bien. Entiendo que otras personas puedan opinar lo contrario, pero eso es lo que le puedo contestar.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Sí, la verdad es que el colectivo de víctimas opina muy diferente. ¿Sabe usted, señor Lanchares, quién es José Ramón Iglesias Mazaira?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Sí, no le conozco personalmente, pero sí sé quién es.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Me puede decir quién es?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Es un jefe de maquinistas de una residencia que emitió un correo sobre la conveniencia, no de poner una baliza ASFA, sino de señalizar la curva a 80 kilómetros/hora porque entendía que eso daba unas garantías de seguridad. Y ahora, si me permite, le explico

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Eso es, correcto. La verdad es que se ha hecho usted solo la pregunta.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Muchas gracias. Entonces, hay que decir que el sistema de gestión de seguridad que tenía Renfe establece que los servicios operativos son los que tienen que identificar los peligros y comunicarlos. Esa comunicación de peligros está protocolizada por tres vías: la primera es a través de la Dirección de Operaciones. Es decir, lo lógico es que si se detecta un peligro o una anomalía, a través de la Dirección de Operaciones se haga llegar al departamento de seguridad. Otra segunda vía son las comisiones de seguridad y hay bastantes, comisiones territoriales y comisiones centrales. Y hay una tercera vía que es directamente el departamento de seguridad, no de la Dirección de Seguridad, sino en la Dirección General de Viajeros a la cual pertenecían estos trenes, en la que en aquella fecha había una Gerencia de Seguridad a través de la que se podían canalizar estos temas. Por ninguna de esas tres vías, que yo sepa, llegó a mi dirección ningún comunicado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Perdona que le interrumpa porque ha llegado justo al punto. ¿Le parece normal esa descoordinación en algo tan relevante?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Iba a añadir algo. La primera noticia que nosotros tenemos de esta situación es en diciembre del año 2013, después del accidente. Lo primero que hicimos fue hablar con el señor Iglesias Mazaira y con su jefe, al que había transmitido ese informe, y preguntarles qué habían hecho con esa información. Ellos comentaron que lo habían elevado en una reunión donde no estaba presente el departamento de seguridad, creo recordar que era una reunión entre el departamento de Ingeniería, Actren y determinados servicios de viajeros, y que a la vista de que se cumplía la normativa de señalización de velocidad —que luego, si quieren, haré una exposición porque se tiende a considerar que las limitaciones de velocidad y las velocidades máximas son las mismas y, desde el punto de vista de la normativa ferroviaria, no es exactamente igual—, el señor Iglesias Mazaira y su jefe entendieron que ahí acabó toda su gestión. Es lo que le puedo comentar al respecto.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La última pregunta, señor Lanchares, y agradezco la generosidad del presidente. La verdad es que usted, con un papel tan protagonista como el señor que ha comparecido con anterioridad, ha mostrado una actitud muy diferente, está dando explicaciones que, gusten más o gusten menos, pueden resultar incluso convincentes. Le hago la siguiente pregunta. ¿Tiene alguna autocrítica que hacerse y, sobre todo, quiere pedir disculpas a las víctimas por algo?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo entiendo que tengo que pedir disculpas porque si falla una persona de Renfe, falla la empresa, y yo en ese sentido siempre me he considerado responsable porque el hecho de que falle una persona de mi empresa,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 33

me implica también personalmente. Vaya esto en primer lugar. En segundo lugar, creo que la triste lección de este accidente es que se ha cambiado una norma que, en mi opinión, se tenía que haber cambiado antes, todo lo que tiene que ver con la señalización, y que en este caso la causa —digamos— subyacente fue el uso del móvil, que es otro de los peligros a los que se tiene que enfrentar la seguridad ferroviaria. No puedo añadir nada más.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Lanchares, de verdad, ¿la culpa la tiene el móvil del maquinista? ¿Quiere finalizar la intervención con eso?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Perdóneme, yo he hablado de la causa subyacente entre otras. He hablado de dos causas, del cambio de norma y luego he hablado de la llamada telefónica. En fin, ustedes son conscientes de que, por ejemplo, en la carretera está prohibido el uso del móvil. Entonces, es lógico, en el ámbito de competencias de la Dirección de Seguridad cuando precisamente se hizo un análisis de peligros, no quiero extenderme, pero se identificó como un peligro el hablar telefónicamente, y no hablar cinco segundos...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Lanchares, no nos hagamos trampas. Ir por la carretera sin frenos es aún más peligroso que ir hablando por el móvil.

Muchas gracias.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Estoy totalmente de acuerdo.

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

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

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

Gracias, señor Lanchares. El señor Cortabitarte que le ha precedido nos ha dicho, entre otras cosas, que ellos al analizar la línea no ven curvas, sino velocidades, y que se considera una velocidad aceptable para un tramo determinado si hay un margen de seguridad del cien por cien. Es decir, que si en la curva de A Grandeira el tren hubiera circulado al doble de lo que se permitía —a 80 kilómetros/hora, en este caso a 160 kilómetros/hora—, probablemente habría pasado el tren. Como pasó a más del cien por cien, pues hubo un accidente. Ahora bien, en ese punto en concreto, aunque solo se vea en recta y no en curva, la transición entre los 200 y 80 kilómetros/hora es más del cien, es un 150%; es decir, un 50% más de ese margen de seguridad. Hay curvas donde la transición de velocidad es inferior a ese cien por cien de seguridad, con lo cual aunque hubiera un fallo, quizá no pasara nada, pero en este caso obviamente un fallo tenía consecuencias. La primera pregunta es si no se consideró que esa curva presentaba un mayor riesgo, incluso considerando los criterios de seguridad del cien por cien.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Es un poco lo que antes he dejado en el aire; creo que hay que distinguir entre lo que es una velocidad máxima y una limitación de velocidad. En el régimen de explotación ferroviario las limitaciones de velocidad, sean permanentes o temporales, se establecen sobre la velocidad máxima de trayecto. El régimen que se utiliza en el ferrocarril es denominar trayecto a la distancia entre dos estaciones, y cada distancia entre dos estaciones, cada trayecto, tiene una velocidad máxima de referencia. Sobre esa velocidad máxima de referencia se establecen las limitaciones de velocidad, permanentes o temporales. La normativa que regía en aquella época establece que para mitigar el posible error humano en el incumplimiento de las velocidades máximas, no de las limitaciones temporales de velocidad, es preceptivo que un maquinista antes de circular por una línea reciba una formación específica de esa línea. Esa formación específica, en el caso de la línea Orense-Santiago consistió en una formación de treinta y seis horas, y a todos los maquinistas que circulaban por esa línea durante el proceso de formación se les hacía hincapié en determinados puntos singulares, uno de los puntos singulares de la línea era este salto de velocidad. Este criterio, que históricamente se ha venido utilizando en el ferrocarril, que yo sepa desde los años sesenta hasta que después del trágico accidente la CIAF dio instrucciones para modificar la norma, es el que se venía aplicando para proteger o no las limitaciones de velocidad. Entonces, no era tanto ese cien por cien que usted dice, sino la norma de señalización y protección de los cambios de velocidad. A posteriori reconozco que, efectivamente, la norma tenía lagunas y, como consecuencia del accidente, esa norma se ha corregido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 34

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe usted cuántos puntos existían en la red en los que la reducción de velocidad fuera similar a este, es decir, del 150%?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): No se lo puedo decir porque, además, para poder responder a esa pregunta hay dos tipos de casos. Hay unos casos en los que el salto de velocidad se produce con limitaciones temporales de velocidad, en esos supuestos diría que sí puede ser habitual saltos con limitaciones de velocidad a 30 o a 60 kilómetros/hora desde 200 o desde 160 kilómetros/hora. Lo que sí le digo es que la aplicación directa de esa norma por parte de ADIF conllevó la protección —creo recordar— de aproximadamente 375 puntos, pero es verdad que no todos tenían ese salto, ahí había toda una gama. Pero la cifra exacta no se la puedo decir, la desconozco.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ya se ha comentado que en diciembre de 2011 un mando intermedio de maquinistas informó por correo electrónico a su superior de la peligrosidad de la curva, incluso recomendando que se instalara alguna señalización adicional como cartelones.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Efectivamente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Aparentemente no tuvo seguimiento, ¿no fue tratada esta cuestión en la comisión correspondiente de seguridad?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Es que no se planteó. Yo le puedo asegurar, porque fue lo primero que miramos, que el señor Iglesias Mazaira, que es vocal de la comisión territorial de León, asistió a siete sesiones entre el momento de la inauguración de la línea y el momento del accidente, cuatro sesiones en el año 2012 y tres en el año 2013 y, desgraciadamente, en ninguna figura nada. Además, quisiera añadir otro dato que me parece relevante. La CIAF investiga accidentes desde el año 2008. Si ustedes han tenido acceso al informe de la CIAF del accidente, verán que hay un apartado —no sé si es el 3.6— sobre otros accidentes de características similares. Y si leen lo que manifiesta la CIAF, en los seis casos que hay —cinco en la antigua red FEVE y uno en la red gestionada por ADIF— las recomendaciones que hace la CIAF para la empresa ferroviaria, que es lo que me atañe, dicen que se dé formación al maquinista y se le haga un seguimiento. Esa es la medida que Renfe venía aplicando como consecuencia de las recomendaciones de la CIAF en casos anteriores.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Esos seis casos que menciona son también por exceso de velocidad?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Son por exceso de velocidad en distintos puntos. Están citados, cinco son en la red FEVE, es verdad que a velocidades mucho más bajas, y el sexto creo recordar que es en Medina del Campo en la red ferroviaria de interés general. Y las recomendaciones de la CIAF en ese caso en ningún momento supusieron ni implantación de balizas ni otra cuestión más que el impartir formación al maquinista.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Volviendo a lo del maquinista, ¿cree usted que existen políticas en ADIF, en Renfe o en ambos que animen a detectar posibles agujeros de seguridad?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): En el caso de ADIF no lo puedo decir, en el caso de Renfe estamos intentándolo. En ese sentido, hay un movimiento liderado por la ERA para implantar lo que se denomina una cultura de seguridad. Ustedes saben que hasta ahora a las empresas, tanto administrador de infraestructura como a empresas ferroviarias, se les pide disponer de un certificado de seguridad. Se está trabajando en que las empresas, además, implanten lo que se denomina una cultura de seguridad, y eso va un poco en la línea que usted apunta de fomentar la participación en la detección de riegos. Hasta donde yo sé, Renfe ha firmado la adhesión a una cultura de seguridad y sé que se está poniendo en marcha una revisión del sistema de gestión de seguridad, precisamente para trabajar en la línea que usted apunta.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En la carta de Renfe donde se solicita la circulación en ASFA se comenta que, previsiblemente, en menos de un mes se solucionaría, sin embargo...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 35

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Sí, lleva razón, porque en ese momento desconocíamos cuál era la causa. Si recuerda, he comentado antes que en esa semana, el día 20 que es el miércoles de esa semana, Bombardier facilita una serie de causas de anomalía, pero hay otras que facilita un mes después. Entonces, cuando nosotros emitimos ese primer dictamen pensamos que en un mes se va a resolver o, incluso, que era posible volver a una versión anterior de ERTMS que funcionase. Luego se comprobó que eso no era posible, y esa es la razón por la que inicialmente se trabajó con la hipótesis de un mes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Una última pregunta. ¿Se ha realizado alguna investigación sobre la existencia de partes de accidentes e incidentes en otros puntos de la red, en los que también se advierta de esos saltos bruscos de velocidad? Si se ha hecho el análisis, ¿cuál ha sido el tratamiento posterior?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Precisamente, a raíz de este accidente y del cambio de la normativa, automáticamente cualquier salto de velocidad que a un profesional de Renfe le parezca inadecuado tiene unos canales para denunciarlo y trasladarlo a ADIF, aunque normalmente no es necesario porque ADIF desde principios del 2014 —creo recordar— y desde la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Circulación en el año 2017 está aplicándolo de manera generalizada.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esto es todo por mi parte. Gracias.

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

Señor Lanchares, a lo largo de su intervención usted ha citado que tenían correos de Bombardier en los que se informaba de los fallos del ERTMS. Hemos preguntado al servicio de información si en alguna de las peticiones de información que hemos hecho los grupos parlamentarios se solicitaba esto y lo están comprobando.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo no tengo ningún inconveniente, por supuesto, en ponerlo a disposición de la Comisión, faltaría más. Pienso que están en toda la documentación que se ha enviado sobre la desconexión del ERTMS, pero en cualquier caso no hay ningún problema en volverlos a facilitar y, además, ordenados cronológicamente.

El señor **PRESIDENTE**: La verdad es que tampoco hemos podido comprobar que no los tuviéramos, pero lo están mirando.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Como la información duplicada no importa, pues no hay ningún problema, yo me comprometo a hacérsela llegar.

El señor **PRESIDENTE**: De todas maneras, la Comisión tendría que estar de acuerdo. ¿Vamos a hacer una nueva solicitud de información de estos correos electrónicos? (**Asentimiento**). Pues recibirá una llamada de las letradas.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo me pongo en contacto con ellas y se lo facilito.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, ellas se pondrán en contacto con usted. Se lo agradeceríamos porque consideramos que es un documento significativo.

Ahora por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Buenas tardes, señor Lanchares. Si no le he entendido mal, cuando ha explicado el problema que había en el sistema ERTMS, usted decía que estaba en el tren; o sea, el fallo estaba en el ERTMS embarcado y no en la infraestructura. ¿Le he entendido bien?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 36

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Sí, es correcto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El tren accidentado también circulaba Madrid-Medina del Campo con ERTMS funcionando, ¿por qué daba fallo en la línea 082 y en ese tramo no?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Por dos razones, y todo esto como consecuencia de estudios posteriores. La primera, recuerdan que les he comentado la saturación de memoria. Entonces, el tren cuando sale de Madrid va acumulando en la memoria información que no desecha, y cuando llega a la parte final de su recorrido, después de 600 kilómetros, se saturaba el ordenador. Esta era la primera razón o el primer tipo de problema. El segundo tipo de problema era la no lectura de la baliza de entrada en el tramo de Orense. Y eso tiene que ver con el tiempo de conmutación, el tren en primer lugar va leyendo balizas ASFA y, a continuación, pasa a leer balizas ERTMS, y eso lo hace a través de unos captadores. Estos captadores, como *hardware* que son, necesitan un tiempo de conmutación para que el sistema deje de leer con un tipo de balizas y pase a leer con otro. En este caso se detectó que los trenes que hacían el recorrido de Orense hacia Santiago de Compostela en ese punto no leían la primera baliza, seguramente como consecuencia de que el tiempo estaba más ajustado que en otros tramos de la infraestructura y, debido a ello, el tren circulaba en unas condiciones que se conocen como modo *staff responsible* o responsabilidad del maquinista, modo que conlleva unos determinados riesgos para la conducción.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una de las cosas que más sorprende cuando se analiza la decisión de desconectar el sistema ERTMS es la falta de ningún tipo de documentación, solo un correo electrónico solicitando la desconexión, y en un día usted emite una opinión favorable de la Dirección de Seguridad. ¿Había algún tipo de documentación en la que se basara para emitir este informe?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Es lo que he querido explicar. He comentado que hay dos normas, la norma Cenelec 50126 y la ETI, que establecen que los equipos de seguridad de protección de tren deben tener una fiabilidad. Y he dicho que esa fiabilidad estaba en valores de un fallo cada hora y media de funcionamiento, y con esos valores que indican un mal funcionamiento, lo lógico en un técnico de seguridad es que habiendo disponible otros sistemas de seguridad que ya se habían usado, se pasase a utilizar el sistema. A ustedes les puede parecer raro, y yo lo comprendo, que un sistema de seguridad como el ERTMS se dé de baja porque tiene problemas, pero les puedo decir que esa no era la primera vez que se había dado de baja un ERTMS porque tenía problemas de funcionamiento. Yo no sé si los fabricantes, o quiénes, quieren trasladar la idea de que el ERTMS es un sistema que usted va a una tienda, lo compra y al día siguiente lo pone y funciona. Bueno, pues olvídense de eso. Quiero aquí decirlo tajantemente: el ERTMS es un sistema que está en desarrollo en la Unión Europea. Ese desarrollo exige que cuando se pone en marcha el *software* tiene que ser un *software* que funcione correctamente. Es decir, ese *software* se tiene que relacionar con los enclavamientos de la línea por la que circula y, además, ese *software* periódicamente tiene que estar sujeto a un cambio de especificaciones por parte de la Unión Europea.

Por ponerles un ejemplo, en este momento hay tres alertas de seguridad del ERTMS que afectan a fabricantes que tienen trenes de ERTMS en España. Esas alertas de seguridad hay que tratarlas. Esto se puede consultar porque hay una base de alertas europeas, lo cual significa que cualquier fallo en un sistema de seguridad del ERTMS se comunica a todos los Estados europeos para que se mire si ese fallo se puede dar en los sistemas que tienen en su país. Entiendo que visto desde fuera se puede llegar a la falsa conclusión de que el ERTMS es un sistema que te compras, lo pones y funciona perfectamente desde el primer momento. A mí ya me gustaría que fuera así. Desgraciadamente, no es así.

Solamente quiero aportarles otro dato. Desde que empezó el ERTMS en Europa ha habido cuatro versiones, que ha ido cambiando progresivamente la Unión Europea, de especificaciones ERTMS. Eso significa que, por ejemplo, en España que apostamos por el ERTMS desde el principio, tenemos trenes que tienen versiones primitivas. Actualmente, vamos por la cuarta versión, no quiero darles números porque no vienen a cuento. Eso significa que cada vez que sale una nueva versión hay que ver cómo las versiones anteriores se van actualizando y eso es un trabajo ingente.

Les voy a aportar un dato de la Comisión Europea del año 2017. La Comisión Europea, visto el retraso en el despliegue del ERTMS ya que lleva un retraso bastante pronunciado, apuntó una serie de causas y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 37

a mí me interesaría destacar dos causas. La primera es la falta de técnicos competentes para el diseño del ERTMS y la segunda es la opinión de falta de seguridad del sistema ERTMS por parte de los técnicos. Cuando digo falta de seguridad quiero sopesar bien mis palabras. No estoy diciendo que sea inseguro, estoy diciendo que como no es fiable y al sistema se le pide una tasa de fiabilidad de 10 a la menos 9, que es un fallo cada 1000 millones de hora de funcionamiento, lo que hace el fabricante para poder cumplir esa cifra es que cuando el sistema se ha autochequea y detecta un error, el sistema entra en modo fallo. En ese momento toda la seguridad del sistema, que es muy grande, ya no descansa en el sistema, pasa a descansar en el factor humano. Cuanta más alta es la capacidad de gestión que tiene el sistema y este falla, más alta es la responsabilidad que se delega en el personal que tiene que hacer la conducción de los trenes. Esa es la realidad del ERTMS.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No quería entrar en evaluar la fiabilidad o no del sistema ERTMS, que no es lo que está en causa, sino si la desconexión supuso una disminución de la seguridad, es decir, si la decisión que ustedes tomaron supuso esa disminución. Yo le pregunto: ¿no es cierto que la autorización que se había dado en un inicio para la puesta en servicio se había concedido bajo la condición de que funcionase con el sistema ERTMS?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): No. Yo no sé de dónde sale eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Había autorización para operar...?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo lo que le puedo decir es que el tren —hablo del tren— estaba autorizado en esas fechas y lo está en la actualidad para circular con ERTMS, con ASFA Analógico y con ASFA Digital. En concreto, en la línea Ourense-Santiago el tren está autorizado para circular con ASFA Analógico, ASFA Digital y ERTMS.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Pero se evaluaron los riesgos de cambiar el funcionamiento de ERTMS a ASFA?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Si usted me pregunta que si se evaluó el riesgo de circular con ASFA, yo le digo: la circulación con ASFA es una circulación que está autorizada y normativamente en su momento cuando se autoriza a un tren circular con ASFA es porque tiene que pasar unas pruebas y estas acreditan que cumple las condiciones del ASFA. De modo similar, se puede decir respecto a la infraestructura. Si estando autorizada la circulación con un sistema permitido que cuenta con una autorización de entrada en servicio que es el ASFA, se ve que el sistema ERTMS está teniendo fallos, la decisión normal de un responsable de seguridad es decir «vamos a dejar que el fabricante arregle el sistema ERTMS y mientras tanto vamos a circular con el sistema permitido que ya ha pasado las pruebas». He comentado aquí que desde la inauguración de la línea hasta el día 16 de junio los trenes en relación Madrid-Galicia circularon todos con ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Disculpe, no le estoy preguntando si era normativo no. Le estoy preguntando si hubo una evaluación de riesgos para que el tren pudiera funcionar en ASFA.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): La evaluación de riesgos era que se incumplían las dos normas que he citado: la UNE-50126 y la especificación técnica ETI. No le puedo contestar otra cosa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Se hizo la evaluación de riesgos de la modificación?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Perdóneme, le estoy diciendo que la evaluación es «usted no cumple». Imagínese que usted compra una lavadora y no funciona y usted dice «como no funciona, vamos hacer una evaluación». Le estoy diciendo que la norma de cómo funciona se estaba incumpliendo, es decir, mayor evaluación que esa, no sé qué quiere que le diga.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 38

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Digo esto porque lo que usted denomina un sistema alternativo que no tenía problema ninguno como es que funcione bajo sistema ASFA, resulta que el día después del accidente se reconoce que había un error en la puesta en servicio de ese sistema ASFA porque allí no había una baliza colocada, y se coloca el día después. ¿Me puede explicar por qué se coloca? ¿Quién decide el día después que sí es necesario que se instale una baliza ASFA, que anteriormente no estaba?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo creo que ya lo he comentado. He dicho que la semana después —no el día después— la CIAF, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, cuando analiza las causas del accidente establece que hay que hacer dos medidas, dos recomendaciones de aplicación inmediata: la primera es la señalización de las velocidades máximas del trayecto y la segunda es el establecimiento de unos cambios significativos de velocidad que deben estar en la señalización de la vía de una manera determinada. Esas dos medidas son las recomendaciones de la CIAF que se llevaron a cabo después.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Por qué no estaban antes? ¿Por qué no estaba instalada la baliza ASFA que hubiese protegido la curva?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Pues porque la norma permitía que se protegiese de otra manera.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y cuál era la protección que tenía, si no tenía la baliza puesta?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Se lo vuelva repetir. Había para la protección de las velocidades máximas de trayecto una medida que es la formación de los maquinistas para la habilitación expresa de la línea.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Me está diciendo que la única protección era el maquinista, que el ASFA no estaba protegiendo la curva? Ustedes están diciendo todo el tiempo que no pasa nada por desconectar el sistema ERTMS porque quien protegía la curva era el sistema ASFA. Sin embargo, usted acaba de reconocer que el sistema ASFA tampoco estaba instalado porque no estaba la baliza y que todo dependía del maquinista.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Perdóneme, yo no le he reconocido nada. Esa última parte la dice usted. Pero sí quiero añadir dos cosas. En estos momentos hay dos líneas de alta velocidad que no tienen ERTMS, por donde se circula con ASFA: una es la línea Valladolid-León y la otra es la línea que va de Olmedo a Medina y a Zamora. Esto es así, se circula con ASFA.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya, pero yo le estoy hablando de la curva de Angrois, que faltaba la baliza.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): ¿Tengo que concluir de su intervención que eso necesariamente es inseguro? Pues no.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ¿puede concentrar sus preguntas?

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

¿Si hubiera estado la baliza instalada sería una realidad diferente a la que hubo?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Sí, por supuesto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Por qué no estaba antes?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Llevo veinticinco años vinculado al tema de seguridad y le puedo asegurar que una vez que se analiza un accidente *a posteriori* siempre hay cosas que se podían haber hecho que lo hubieran evitado. Eso yo no lo pongo en duda. Sin embargo, desde el punto de vista de la normativa, ¿se cumplió o se incumplió la normativa? Lo que yo estoy diciendo es que se cumplió. No le puedo decir nada más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 39

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señora Fernández, le dije que acumulara las preguntas. ¿Qué parte de acumular no entiende? (**Pausa**). ¿Las puede acumular, por favor?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, sí.

Le voy a preguntar por el tema de Bombardier. A los dos días les hacen una recomendación diciéndoles que la solución pasaba por ir a menos velocidad y el señor Tamarit ha dicho lo mismo. Lo que no entiendo es por qué no hicieron caso a las recomendaciones. Ustedes toman una decisión sin ningún tipo de justificación técnica, cuando los técnicos les están recomendando otra solución. Ustedes no hacen ni caso a las justificaciones técnicas y, además, lo peor es que convierten una situación que ustedes defienden que es excepcional en permanente. ¿Me puede explicar quién tenía la obligación de hacer cumplir que en el plazo de un mes, tal y como indica en el correo, se procediese a la corrección de los fallos a la versión 3.1.1?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Evidentemente, el fabricante. No lo va corregir otra persona.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted esta condicionando su decisión a que en el plazo de un mes se solucione problema.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): En ese momento los fabricantes nos decían que era un tema que se podía resolver poniendo la versión anterior, y luego se comprobó que eso no es así. Por otra parte, esa alusión que usted hace al correo de Bombardier no es a los dos días, es al mes siguiente. Es decir, el fabricante tarda un mes porque hay un correo, creo recordar que de fecha 24 julio, en el que pone de manifiesto...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Desde la desconexión, no desde la puesta en servicio.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Desde que se establece la desconexión hasta que el fabricante Bombardier, un mes después, establece las razones por las cuales no se lee la baliza cuando se entra en la línea Orense-Santiago. En ese correo el fabricante establece dos condiciones a las que he aludido antes: la primera condición era que se corriese la baliza de posición, y la segunda, que los trenes de ese fabricante circularan a 75 kilómetros/hora mientras que los trenes de los demás fabricantes podían ir a la velocidad normal.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Quién es el encargado de...

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señora Fernández, ya no está en el uso de la palabra. Excúseme, Alexandra Fernández.

A continuación tiene el uso de la palabra el portavoz del Grupo Socialista, don Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, presidente. Señor Lanchares, gracias por comparecer hoy aquí.

¿Usted participó y de qué manera en los trabajos de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): No. La normativa existente en el momento en que se investiga el accidente, que posteriormente se ha cambiado, establecía que las empresas ferroviarias tienen que colaborar en la investigación del accidente con dos actuaciones. La primera es elaborar su propio informe y facilitárselo a la comisión, a la CIAF, y la segunda es facilitar toda la información que la CIAF quiera solicitar, cosa que así se hizo. Esa fue la única participación en la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Es más, en este caso la coordinación con la comisión para facilitarle los datos que la comisión pedía no se tramitaron a través de mi persona, sino a través de una persona de mi equipo, que en aquella época era el gerente de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Prácticamente ni la empresa ferroviaria ni los administradores de infraestructuras participan más allá de estos dos hechos, que son aportar el informe de parte, si se quiere, que hace en este caso la empresa ferroviaria, y aportar toda la información que va solicitando a lo largo de la investigación la CIAF. Más allá de eso, la empresa ferroviaria no participa. En concreto, yo no he tenido reuniones ni he participado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 40

ninguna reunión con la CIAF sobre este accidente, ni sobre ningún otro. La CIAF en este sentido es totalmente independiente.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Pero me acaba de decir, si no he entendido mal, que una persona de su departamento elaboró un informe que trasladó a la CIAF.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): No, no. Renfe hizo un informe que firmé yo junto a otra persona, y ese informe fue el que se trasladó a la consideración de la CIAF.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Eso es.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Lo que he dicho es que una persona de mi equipo era el coordinador, al que se dirigía la CIAF cada vez que el técnico de investigación de la CIAF necesita un dato, como por ejemplo el registro del tren u otros datos de interés para el técnico de la comisión que estaba haciendo la investigación.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Ese informe que Renfe trasladó a la CIAF, ¿incluía algunas recomendaciones que luego fueron recogidas en el informe final de la CIAF, en relación con el punto del accidente?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): No, en absoluto. El informe de Renfe solamente se limitaba, cumpliendo la normativa europea, a establecer las causas del accidente y nada más. No daba recomendaciones.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Una vez que se produce la desconexión del sistema ERTMS, explíquemelo de una manera gráfica para que yo pueda entenderlo, funcionaba el sistema de seguridad ASFA entre Ourense y los 4 kilómetros antes del punto dramático de la curva. ¿En qué consistía el sistema de seguridad ASFA? ¿Qué aportaban esos equipos al maquinista? ¿Qué función desarrollaban?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): El sistema de seguridad ASFA, al igual que el ERTMS, se basa en un sistema de balizas que cuando el tren pasa por encima de esa baliza envía una información al tren. Esta información puede ser de dos tipos: una información relacionada con el aspecto que presenta la señal, y a partir de ahí el ordenador del ASFA procesa esa señal de entrada y establece unos controles de velocidad, o si estamos hablando de balizas fijas, por ejemplo, de limitación de velocidad, lo que hace es que en ese momento establece un control de velocidad en función del valor que le dice la baliza. Así es como funciona el ASFA.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, no debo haberme explicado bien. En concreto, los equipos instalados entre Ourense y los 4 kilómetros anteriores a la curva, qué función desempeñaban exactamente. En el supuesto de que el tren fuese a una velocidad superior a la indicada en el manual, ¿pueden actuar esos equipos sobre la velocidad, frenar o reducir el tren con independencia de que el maquinista no estuviese atento?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): El sistema ASFA embarcado, que es el que funciona a partir de la información que le proporciona las balizas de vía. En el caso de la línea que usted me dice las balizas que estaban colocadas eran balizas ligadas con el aspecto de las señales. A la altura de las señales avanzada y de entrada hay dos balizas por cada señal. Esas balizas cuando pasa el tren sobre ellas, si las señales están en indicaciones restrictivas, por ejemplo en amarillo o en rojo, es decir si exige un frenado del tren, trasladan esa información al tren. Si las señales están en verde, como en el caso del día del accidente, las balizas no transmiten ninguna información.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Pero esa transmisión de información de las balizas al tren, ¿qué conlleva? ¿Aparecen dispositivos en el panel del maquinista, actúan automáticamente sobre la velocidad reduciéndola o frenando el tren?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Por ejemplo, imaginemos el caso de una señal que está en rojo. Cuando el tren se está aproximando lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 41

que está haciendo esa baliza es si a 300 metros de esa señal va a más de 60 kilómetros/hora detiene de urgencia, y si va a menos le deja acercarse hasta 30 kilómetros/hora a la baliza. Si la baliza está en verde, que repito que es como estaba el día del accidente, no establece ningún control de velocidad. No sé si he respondido su pregunta.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Pues no.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Pues perdóneme.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿A lo largo del recorrido, antes de llegar?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Sí. Esto que le digo es para todas las señales de la línea. Usted sale de Ourense y cada estación tiene dos señales, la señal de entrada y la señal avanzada, que normalmente está a 3 kilómetros y en algunos trayectos además hay señales intermedias. Por cada señal que usted se encuentre en vía hay dos balizas: una baliza avanzada que está a 300 metros y una baliza de pie de señal que está aproximadamente entre 5 y 10 metros. Esas balizas retransmiten al ordenador del ASFA del tren información sobre la velocidad máxima, o dicho de otra manera, el control de velocidad que tiene que establecer el tren y en un *display* al maquinista le aparece cuál es la velocidad de control que debe aplicar. Si el maquinista no respeta esa velocidad de control, el tren se frena.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Entonces nunca tiene una repercusión automática en la velocidad del tren, bien limitando o bien reduciendo y frenando esa velocidad?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Hay dos casos en los que sí actúa sobre la velocidad del tren. El primero es que cada tren, en función de su capacidad de frenado, tiene una velocidad máxima. Cuando el equipo ASFA se monta en ese tren, automáticamente se programa para que nunca se rebase la velocidad máxima permitida del tren. Por ejemplo, si un tren tiene una velocidad máxima de 120 kilómetros/hora cuando se programa el equipo ASFA del tren, si este en algún momento rebasa esa velocidad, el sistema va actuar de manera automática. La otra actuación es que si hay una limitación de velocidad en vía y esa limitación está protegida por baliza, automáticamente lo que va hacer el sistema es solicitarle al maquinista, al paso por esa baliza, un reconocimiento de la baliza y si es un sistema ASFA Digital le va hacer un control de velocidad para bajar la velocidad a 80 kilómetros/hora. Si el maquinista no reconoce mediante una pulsación ese paso por la baliza, o no baja la velocidad con la tasa que está prevista, el sistema le frena.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Le frena. Ya ha costado que yo me enterase realmente de en qué consiste el sistema y que usted afinase un poco la respuesta. Se puede decir que en ese recorrido entre Ourense y los 4 kilómetros antes del punto fatídico, el tren mediante el sistema ASFA, mediante las balizas y su traducción, su lectura en el equipo embarcado, tenía una capacidad para frenar o para intervenir en la velocidad del tren. Vale, dicho de modo muy simple. Yo quería llegar a eso desde el comienzo.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Perdóneme.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Ahora dígame sobre el sistema ASFA existente en el momento del accidente entre los 4 kilómetros y la entrada a la estación, ¿en qué consistía y que efectos tenía —si tenía alguno— de cara a reducir la velocidad del tren, en el supuesto de que el maquinista no estuviese, como fue, atento?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): He dicho que no hay diferencia entre un sistema ASFA y otro, es el mismo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Es el mismo?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Sí.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Por qué el sistema no actuó sobre la velocidad del tren?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 42

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo no sé si me explico bien.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Había baliza?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Había balizas de señal, pero lo que no había era la baliza de control de velocidad.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Eso es.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Lo he reconocido desde el principio.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Le estoy preguntando eso mismo ahora. ¿Había balizas de control de velocidad en esos 4 kilómetros?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): No, no había.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Eso quería oír.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Bueno, pues ya está.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Me puede explicar un poco el trayecto, el recorrido entre Ourense y esos últimos 4 kilómetros? ¿Es un recorrido muy sinuoso, con mucha curva o es un recorrido más bien en línea recta?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Es un recorrido más bien en línea recta.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sin embargo, tenía un sistema ASFA que actuaba de la manera que usted ha indicado y que yo no quiero repetir para no equivocarme. Usted como responsable, como director de Seguridad de Renfe, ¿nunca le llamó la atención de que en una línea recta hubiera este sistema una vez desconectado el ERTMS —en el que no voy a entrar porque ha habido muchas preguntas, sobre todo de Alexandra—, nunca se planteó si eso era seguro, si no había que haber intervenido? ¿Nunca le llamó la atención esto al tener que producirse una disminución tan radical de la velocidad en una curva aparentemente cerrada? Aunque quien ha comparecido antes ha dicho que la curva hubiera permitido sin ningún riesgo de accidente hasta el doble de la velocidad permitida, hasta 160 kilómetros/hora, algo que me ha llamado también la atención. ¿A usted nunca le llamó la atención esa situación tan desguarnecida, tan especial, de modo que en la recta el maquinista sí tenía asistencia y entre la aproximación y la curva no tenía un sistema adecuado? Ha reconocido varias veces, lo cual le honra, que luego se cambió la normativa después del accidente. ¿No tenían claro antes del accidente que esa normativa no era la adecuada?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): He comentado también otro aspecto. La Comisión de Investigación de Accidentes desde el año 2008 ha investigado accidentes por exceso de velocidad y he dicho un poco cuáles eran las recomendaciones. Esas recomendaciones para la empresa ferroviaria eran que se diese formación al maquinista y eso se ha venido haciendo.

Respecto a la cuestión de si había que poner baliza o no, por una parte le digo que la normativa no obligaba a ello, punto primero, y punto segundo, en ninguno de los informes de accidentes que se habían producido, creo recordar que eran seis, se menciona que se ponga baliza. Yo no le puedo decir otra cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza, ¿podría concentrar sus preguntas?

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, concentro y acabo, creo que me he extendido mucho. Me ha costado explicarme o que él me entendiera o que me quisiera entender, no lo sé.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 43

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): No, le aseguro que no ha sido intencionado. Perdóneme, pero nada más lejos de la realidad el intentar ocultar la información que yo tengo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No, no hablaba de ocultar.

Explíqueme a cualquier persona de la calle, a un familiar o a una víctima, ¿cómo es posible que existiendo un responsable y un equipo de Seguridad en Renfe y otro equipo responsable de Seguridad en ADIF se acuerde en un trayecto, más bien en recto, el dotarle de un sistema de seguridad eficiente y suficiente, pudiera ser, y que en cambio en el tramo final de entrada a la estación nadie repare en darle continuidad al mismo sistema ASFA de seguridad con un gasto muy pequeño, nada caro, nada extraordinario? ¿Cómo es posible que eso no hubiera sido objeto de análisis por su parte y que tenga que ocurrir el accidente para que el sistema culmine y se implemente hasta el final?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Creo que está mezclando dos cosas. Vamos a ver si somos coherentes, señor Elorza. Por una parte, me está hablando del ERTMS, pero, por otra parte, aceptamos que desde el kilómetro 80 hasta el 84 no hay ERTMS. Ahora me está cuestionando el tema del ERTMS en el que no voy a entrar porque ya he dicho todo lo que tenía que decir.

Respecto a la segunda parte yo no he dicho que no me preocupa la seguridad de los viajeros, esa es una conclusión que ha sacado usted aunque le rogaría que la no manifestara, por favor, por dignidad personal. ¿Que piense usted que no me preocupa la seguridad de los viajeros, cuando ha sido mi trabajo durante veinticinco años, me parece que es impropio? Pero bueno, se lo tengo que aceptar y lo acepto.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No era en esos términos.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Pues perdóneme, pero yo lo he interpretado en esos términos.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No era en esos términos.

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

A continuación para terminar tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, don Celso Delgado.

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

Señor Lanchares, buenas tardes. Gracias por sus informaciones, aunque ya tuvimos ocasión el 28 de octubre de 2014 de escucharle en la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español, donde nos hizo una exposición muy completa sobre un conjunto de retos que tenía el sistema ferroviario español y el servicio ferroviario europeo y clarificó algunos de los aspectos que hoy aquí también ha citado. La primera pregunta es bastante concreta. El informe de investigación del accidente que realizó Renfe, ¿es cierto que se elaboró en cumplimiento de lo que prevé la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y también el artículo 21.5 del Real Decreto 810/2007, que señala que Renfe llevará a cabo una investigación interna de todos los accidentes ferroviarios en los que se hubiera visto implicada, con independencia de las actuaciones realizadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Eso es correcto y, además, en este caso creo recordar que el juzgado instó a las partes, a Renfe y ADIF, para que aportasen un informe que, de hecho, se aportó y está unido a las actuaciones judiciales.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y está unido a las actuaciones judiciales?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Está unido.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿En algún momento usted participó en las deliberaciones o reuniones de la CIAF para emitir este informe?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): En absoluto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 44

El señor **DELGADO ARCE**: En absoluto.

Usted ha aludido en su intervención a un conjunto de temas, a algunos no me voy a referir porque los ha desarrollado, pero sí ha hecho referencia al informe de la CIAF en cuanto al estudio y análisis de otros accidentes de carácter similar. Ha citado el punto 3.6, aunque es el punto 3.7

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): El 3.7, perdón.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero estaba usted ahí, muy cerca. Efectivamente, en ese apartado se analizaron una serie de accidentes cuya causa principal residía en excesos de velocidad al paso por curvas. Son el expediente de un accidente por descarrilamiento en el año 2008 en Medina del Campo, otro en Asturias del año 2009, uno en Ortigueira del año 2010, otro en Ribadeo en el año 2010, otro en Arriendas del año 2012 y, finalmente, uno en Pesués, Cantabria, del año 2013. Como usted dijo, cinco de FEVE y uno de ADIF, y en ninguno de ellos había dispuestas balizas porque no eran preceptivas según la normativa. Las recomendaciones del informe de la CIAF, dirigidas en este caso a FEVE, se centraron en reforzar acciones tendentes a evitar comportamientos de riesgo del personal de conducción. Se pidió a ADIF una relación de sucesos similares, se informó del siniestro y fundamentalmente de que se habían catalogado veinte sucesos cuya causa principal había sido exceso de velocidad, y solo dos se habían producido en curvas, uno de ellos en Medina y el otro es el accidente objeto de la investigación. Se dice en el informe que no hay ninguno con características similares a las del descarrilamiento de Santiago; es decir, incumpliendo velocidad máxima de trayecto prescrita en el cuadro máximo de velocidades y libro horario. Esto viene a ratificar lo que usted afirmaba. La intensificación de la formación de los maquinistas es una responsabilidad de la Dirección de Seguridad en la Circulación de Renfe. Y la pregunta es si el maquinista que conducía disponía de la habilitación y la formación adecuada para conducir el tren que se accidentó.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Recibió la formación reglamentaria a través de un centro de formación homologado y disponía, por tanto, de todos los requisitos exigidos para conducir por esa línea.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que la formación en concreto para esta habilitación consistió en un curso de treinta y dos horas, de las cuales unas eran de tipo teórico y otras de tipo práctico?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Es correcto, la información que yo tengo es que eran treinta y dos horas porque eran cuatro jornadas de ocho horas.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Es cierto que según se establece en el informe y en otros documentos que he visto, además se realizaron acompañamientos en cabina por parte de personal de Renfe?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Al señor Garzón se le hicieron varios acompañamientos. **(El señor Lanchares Asensio busca el dato entre sus documentos).**

El señor **DELGADO ARCE**: No le estoy preguntando el detalle, le pregunto si consta en los informes.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Me consta que se le hicieron y creo que tengo por ahí el dato exacto. Se le revisaron algo así como 2500 kilómetros de registros de tren y fue objeto de varios acompañamientos en todo el periodo desde el año 2008.

El señor **DELGADO ARCE**: El informe de ustedes, de Renfe, que también se reproduce en el informe de la CIAF, hace constar que este maquinista había realizado un total de cincuenta y nueve servicios por esta línea, todos ellos efectuados con la protección del sistema ASFA digital, y hace la distribución de los trenes; en concreto, con la serie 730 realiza dieciocho viajes. ¿Considera usted que, además de la formación que tenía, de su habilitación propia y de esta práctica, esto permitía a este conductor tener un buen conocimiento de las características de la línea en concreto donde se produjo el accidente?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 45

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Yo entiendo que lo tenía.

El señor **DELGADO ARCE**: Ha hecho usted referencia en su intervención inicial a la problemática del uso de la telefonía por parte de los conductores. La pregunta que le hago es si Renfe evaluó el riesgo del uso del móvil y, en concreto, si este tema fue objeto de algún aviso por parte de Renfe y en qué fecha.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): El aviso fue de fecha 18 de julio de 2011, es decir, anterior a la puesta en servicio de la línea. Y es una ficha informativa número tres que se repartió a todos los maquinistas, y el señor Garzón lo recibió en agosto de ese año 2011. Dicho aviso dice que los teléfonos móviles y otros dispositivos de comunicación pueden ser muy útiles, pero también pueden introducir riesgos. En concreto comenta que a medida que pasan los segundos, a partir del primer minuto de conversación la persona se implica más, relegando la conducción a un segundo plano y a los procesos automáticos. Tras minuto y medio de hablar por el móvil el cerebro humano no percibe el 40% de las señales. Esto estaba en la ficha informativa, y en la investigación del accidente la llamada telefónica duró un minuto y cuarenta segundos. Respecto a las recomendaciones, se dice que cuando sea necesario hacer uso del teléfono móvil debido a algún tipo de emergencia, por avería o disfuncionalidad del equipo de comunicaciones, asegúrate de que no existe riesgo y limita la conversación a lo estrictamente necesario. Eso es lo que dice la ficha informativa.

El señor **DELGADO ARCE**: Al señor Iglesias Mazaira, jefe de maquinistas, cuando compareció en esta misma Comisión yo le pregunte si se había incidido en la formación de este y de otros maquinistas sobre los llamados puntos singulares de esta línea, que según se decía eran un cambio de tensión poco después de salir de Ourense, la situación ERTMS-ETCS y después la transición de velocidad de A Grandeira. Le pregunté si ese punto en concreto era uno de los puntos singulares y si en la formación que recibían los maquinistas de Renfe este aspecto era destacado. Ahora le pregunto a usted como responsable de la seguridad, ¿es cierto que esto se hizo y se hacía?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Es cierto. Yo tengo aquí un certificado del técnico de formación que impartió la formación no solamente al señor Garzón, sino a todos los maquinistas en ese periodo, y dice que los puntos singulares que se estudian son: la bifurcación A Grandeira, la bifurcación Coto da Torre, la reducción de velocidad en el kilómetro 84,230, el cambio de tensión, los puntos de transición de ETCS, de ERTMS a ASFA y el ámbito de cambio de prescripciones técnicas de operación a Reglamento de Circulación porque ahí cambiaba la normativa, la entrada y salida de Orense, las zonas neutras y el perfil de vía. Ese es el contenido de la formación que se daba a los maquinistas, al señor Garzón también.

El señor **DELGADO ARCE**: El cuadro de velocidades máximas, que es el que incluye las velocidades máximas por trayecto y las limitaciones de velocidad permanentes por trazado de la vía, entre otras informaciones, ha sido considerado por algún interviniente en esta Comisión como un simple papel, sin más. ¿Qué relevancia tiene para un maquinista el cuadro de velocidades máximas?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): El cuadro de velocidades máximas y el libro horario son dos documentos que debe portar el maquinista porque, junto con la formación que recibe para la habilitación de la línea, debe llevarlos siempre para consulta, de manera que se vaya anticipando a los cambios de velocidad que se van a producir a lo largo de su circulación. Por tanto, son obligatorios y relevantes a todos los efectos, evidentemente, porque son la referencia que tiene el maquinista.

El señor **DELGADO ARCE**: Bien. En relación con la señalización, en las páginas 14 y 15 del informe de Renfe que emitieron hacen un análisis detallado y puntual, que luego refrendan con un reportaje fotográfico, de la relación de señales e instalaciones que existían en esta línea 082 desde el punto kilométrico 80 hasta el punto del descarrilamiento. Ustedes hablan de una primera pantalla de proximidad E'7, de una segunda, de una baliza, y van referenciando todos los avisos. La pregunta que le quiero hacer es si estas señales, con independencia de que estuviera en verde la señal avanzada que daba paso, para un maquinista que prestase una atención razonable constituían un conjunto de referencias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 46

más que suficiente como para prever en qué punto se encontraba y las decisiones de reducción de velocidad que había que acometer, o si, por el contrario, toda esta señalización, como se ha dicho aquí, no constituía ningún tipo de barrera para la circulación.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Efectivamente, esas señales que son las balizas de proximidad o una señal avanzada son especiales y distintas del resto de la línea. En concreto, las de la señal avanzada de la bifurcación tienen una forma en «V», lo cual indica que se está aproximando a una bifurcación, y la única bifurcación que había una vez que entras en la línea es la de A Grandeira. Por otra parte, existen también otras referencias como el cambio de modo ASFA, los propios puntos kilométricos de referencia, las denominaciones de los túneles; todo eso son referencias que normalmente utilizan los maquinistas para identificar en qué punto de la línea se encuentran. Por tanto, junto con el libro de velocidades máximas o el libro horario, son referencias tan válidas como pueda ser un cartelón de limitación de velocidad.

El señor **DELGADO ARCE**: Concluyo, señor presidente, con la última pregunta. En relación con el ERTMS, usted en aquella subcomisión del año 2014 ya nos estaba hablando de los problemas que tenía la interoperabilidad por las diferencias de versiones. En este caso creo que una de las conclusiones que he extraído de los trabajos de esta Comisión son los problemas de los tecnólogos, de los distintos fabricantes de las tecnologías. Este mismo tren no tenía problemas con el material embarcado de Ansaldo y sí lo tenía con el de Bombardier. Leíamos esta semana pasada informaciones sobre las dificultades y los retrasos en la implantación del ERTMS en el eje atlántico ferroviario, que está en operaciones y funcionando con gran éxito de público desde marzo de 2015 en régimen ASFA, pero todo son problemas porque en diferentes tramos están instalados distintos tecnólogos. Por tanto, mi última pregunta, constatando esta problemática que está pendiente de resolver, ¿es más seguro circular con un sistema que da fallos y pasar a un sistema de responsabilidad del maquinista o pasar al sistema de ayuda a la conducción ASFA, que fue la decisión que se tomó en su día?

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): El ASFA es un sistema de protección de tren clase B reconocido en la Unión Europea y, por tanto, válido para su uso en España. Desgraciadamente, la evolución del ERTMS es muy lenta y yo creo que hay que echar números, porque si se calcula la tasa media de puesta en servicio de kilómetros de ERTMS en España y se vincula con el número de kilómetros que ahora mismo tenemos con ASFA, con un cálculo rápido veremos que, si se mantiene la tasa actual de puesta en servicio de ERTMS, tardaremos de setenta a ochenta años en equipar. Y esa tasa se está ralentizando en los últimos años como consecuencia de esos problemas que hemos citado. Por tanto, necesariamente el ASFA va a seguir siendo el sistema de protección de tren de referencia en la red ferroviaria española durante muchos años. Y no quiero que se interprete que yo soy un abogado defensor del ASFA, yo deseo el ERTMS, pero un ERTMS que funcione y no dé problemas. He comentado aquí que en el año 2017 la Comisión Europea en un informe sobre el retraso en el despliegue, entre otras razones, apuntaba a la desconfianza en la seguridad que aporta el sistema no porque sea inseguro *per se*, sino por los fallos que tiene y por esa tendencia a que exige circular a veces con una baja fiabilidad.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias.

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

Señor Lanchares, gracias especiales por la claridad de su exposición, que para los legos la verdad es que se agradece muchísimo, y por la paciencia que ha tenido con todos nosotros a estas horas. Siempre estará aquí en su casa, que es la suya porque es la de todos. Y sencillamente, muy agradecido.

El señor **LANCHARES ASENSIO** (exdirector de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora): Muchas gracias.

— **DEL SEÑOR DÍEZ ARROYO (EXDIRECTOR DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD NOROESTE DE ADIF Y EXDIRECTOR DE LA AGENCIA DE SEGURIDAD FERROVIARIA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001416).**

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos aquí con nosotros a don Carlos Díez Arroyo, exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, para informar de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 47

los temas objeto de la Comisión. Lo primero que tenemos que hacer es pedirle nuestras más humildes disculpas por el retraso que llevamos. Se lo he dicho de forma particular y quiero que conste que la Comisión lo expresa de forma general. Ya sabe el formato, usted tiene cinco minutos y luego el turno de preguntas y respuestas.

Por tanto, adelante, señor Díez, tiene la palabra.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Buenas tardes, voy a hacer una especie de introducción para presentarme. Mi nombre es Carlos Díez Arroyo, soy ingeniero de Caminos, pertenezco al Cuerpo de Ingenieros de Caminos y entré en la Dirección General de Infraestructura Ferroviaria —que ha tenido sucesivos nombres, Ferrocarriles, Infraestructuras del Transporte, etcétera— hace más de treinta años. Cuando llevaba veinte años, con la creación de ADIF en el año 2005 entro a formar parte de la plantilla de ADIF, donde desempeñé distintos trabajos. Uno de ellos es el de director de la línea Orense-Santiago, cuyo cometido o la misión que se me encomienda es coordinar la actuación de las distintas técnicas que entran a trabajar en la línea y que acabarán por construirla. Mi misión era coordinarles a todos y darles un lugar en el espacio y en el tiempo. Posteriormente me jubilo a finales del año 2014 y, estando ya jubilado, me ofrecen la posibilidad de presidir la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y el consejo rector. Acepto y el consejo rector me nombra director de la agencia el 1 de abril de 2015, llevaba tres meses jubilado. En junio de 2017 vuelvo otra vez a mi situación de jubilación y hasta ahora. A grandes líneas este es mi cometido en estos últimos tiempos.

Dicho esto, espero que pueda aportar algún tipo de información, y si la sé o la conozco estaré encantado de hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, don Carlos Díez Arroyo.

No estando presente ningún representante del Grupo Parlamentario Mixto, excepto el que les habla que no tiene preguntas que efectuar, ni tampoco del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el representante de Esquerra Republicana de Cataluña, el señor Rufián.

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

Buenas tardes, señor Díez, gracias por estar hoy aquí. Usted autorizó un cambio de proyecto que vino a simplificar las medidas de seguridad en el trazado, sobre todo a su llegada a Santiago, y que según se ha publicado supuso un ahorro de 26 millones de euros. ¿Esto es correcto?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No. Yo como director de la línea ni propongo ni autorizo un cambio en la funcionalidad de la línea de ningún tipo. El modificado de la línea Orense-Santiago se origina como consecuencia de la decisión, no mía, de cambiar el ancho en la línea y adecuarlo a la entrada y salida para que no haya cambiadores en la entrada y salida y evitar tener una zona aislada de 80 kilómetros. Ese es el motivo que se expone en la tramitación del modificado, pero, insisto, yo ni lo propongo ni lo apruebo. Simplemente en la tramitación en algunos de los documentos formales pongo un visto bueno, un enterado de que ese modificado está en marcha porque me afecta en la programación de las técnicas. Tenga en cuenta que ese modificado supone cambiar el ancho, con lo cual hay que tener en cuenta el desplazamiento de la catenaria, hay que atender los dimensionamientos de las ménsulas de los postes de catenaria, los carriles tienen otro proceso de montaje; en fin, una serie de cuestiones que me afectan y que alteran la programación de las distintas técnicas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Díez, concédame que ese enterado del que usted habla de forma directa o indirecta —yo diría que bastante directa— es un okey a esta modificación. Es decir, usted como director de la línea de alta velocidad pudo haber paralizado ese cambio.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿No?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No. Como director de la línea no tenemos posibilidad de paralizar ese

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 48

cambio. Lo he intentado decir al principio en mi presentación, el director de la línea no decide qué técnica, qué sistema o qué modo se pone en la línea; es decir, no decides el tipo de canaleta, no decides la resistencia del conductor eléctrico, no decides el tipo de señalización, no decides el tipo de foco, si es led o no, no decides el tipo de bloqueo, no se decide nada de eso. El director de la línea lo que hace es gestionar todos los recursos y tratar de llevarlos a buen fin colocándolos en el espacio y en el tiempo para que no choquen unos con otros, pero no tiene capacidad de veto ni de promover otro cambio distinto ni nada por el estilo, es un gestor.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿De quién fue la decisión?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No lo sé. Es una decisión que a mí me viene dada...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero bueno, usted se dio por enterado, entiendo que leyó

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Sí, sí, ya le he dicho que comprendo y sé en lo que consistía el modificado, eso sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero no sabe quién tomó la decisión.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, no lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: O sea, usted recibía papeles sin nombre, sin un membrete.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, yo no recibo papeles sin nombre, yo firmo en la tramitación del modificado una propuesta de autorización de la redacción. Se propone la autorización de la redacción, y a mí me llega el papel y firmo el enterado o el visto bueno.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Díez, de verdad, es para intentar entenderlo. Usted recibe una modificación que entendemos que es bastante importante —a los hechos me remito— sobre todo teniendo en cuenta lo que ocurrió, y no sabe quién tomó esa decisión.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Insisto, si quiere luego entramos y estaré encantado de hablar en profundidad de la importancia o no importancia del modificado, pero tiene que entender una cosa, que el gestor no decide lo que tiene que gestionar.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Eso lo he entendido. Pero realmente ¿no sabe quién realizó ese cambio, quién tomó esa decisión?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): La autorización del modificado al final viene firmada por el presidente o el consejo de administración, no recuerdo, que es el que aprueba el modificado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bien. Señor Díez, de todas formas al final, desde fuera, ¿en ese momento le pareció normal que un proyecto de quince años se modificara solamente en unos días o unos meses, por mucho ahorro que supusiera?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Perdón, la modificación no se hace como consecuencia del ahorro, se hace como consecuencia de lo que he expuesto antes de adecuar el ancho para no perder la ventaja que supone el circular a más velocidad poniendo dos cambiadores a la entrada y al final de la línea, lo que haría absurdo poner una infraestructura en servicio cuando se tardaría más no poniéndola en servicio.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero al final ¿no le parece extraño que eso se decidiera en tan poco tiempo teniendo en cuenta que era un proyecto de tantos años?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 49

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, no es poco tiempo, lleva su tiempo el tomar la decisión de cambiar el ancho.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Cuánto tiempo?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No lo sé.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo tengo entendido que quince días.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, en absoluto. En la tramitación del modificado —que yo recuerde, porque hay que tener en cuenta que esto se hace en 2009— se hace una propuesta de autorización. Esa propuesta de autorización, que es el primer papel que se genera, tiene que ir a la Inspección y esta pide nuevos detalles, con lo cual se vuelve a hacer una nueva propuesta de autorización. No sé si tiene usted el expediente, supongo que sí. Una vez que se hace esa nueva propuesta de autorización va a la Inspección, y la Inspección hace su informe pertinente en el que comprueba que se dan las circunstancias legales para tramitar ese modificado. Luego pasa por un servicio jurídico que hace el informe pertinente. Con el informe del servicio jurídico y de la Inspección va a tramitación económica, y pasa por la Intervención para fiscalizar el gasto. Sabe usted que en ADIF como es una empresa pública no hay fiscalización previa, pero sí hay fiscalización de todas las tramitaciones del gasto. Esto pasa por Intervención, se tramita la justificación y la aprobación del gasto, y una vez que está todo eso se aprueba el modificado, y eso no son quince días, son meses. Además, hay que tramitar la propuesta que se aprueba de continuación provisional de las obras, porque cuando se inicia un modificado no se puede hacer nada de lo que está recogido en el modificado si no tienes una propuesta de continuación de las obras. Una vez aceptada esa propuesta de continuación de las obras, es cuando se puede empezar a ejecutar unidades de obra del modificado. Un modificado de esas características no se hace en quince días.

Y otra cosa que también me gustaría dejar clara: el modificado no se hace para disminuir presupuesto ni para quitar seguridad. Es más, le recuerdo que el modificado se hace en 2010, y en ese año estaba vigente una orden ministerial que promulgó la Administración de medidas de eficiencia o algo así. Con esa norma se pretendía hacer un mejor gasto, es decir, gastar mejor. Eso obligaba a que en los nuevos proyectos no se contratase un sistema de seguridad como el ERTMS con dos sistemas de respaldo. En la línea Orense-Santiago teníamos contratado el nivel 2 y el nivel 1 y el sistema ASFA de respaldo. El ADIF, acogiéndose a esta norma, podía haber eliminado uno de los dos sistemas de ERTMS para cumplir la orden ministerial de eficiencia, no hubiera sido nada descabellado, pero se mantuvieron los dos sistemas, el nivel 1 y el nivel 2 y, además, el sistema ASFA de respaldo. O sea, que la finalidad no fue, ni mucho menos, quitar seguridad ni quitar inversión ni nada por el estilo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor Díez, a usted un año y medio después del accidente, concretamente en abril del año 2015, le hacen director de una agencia que se crea expresamente, de la Agencia de Seguridad Ferroviaria. De hecho se crea a raíz de las sanciones o de las advertencias por parte de la Unión Europea

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, perdone que le contradiga, pero no se crea por eso. La Agencia estatal de Seguridad Ferroviaria se crea por una necesidad, precisamente de Europa, de que existiera una autoridad ferroviaria en el sistema ferroviario español. Ya la había que era la Dirección de Ferrocarriles, pero se transformó en agencia estatal quitando a la Dirección de Ferrocarriles todas sus competencias constructivas. Perdone si...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No, no, si se lo agradezco, pero entiéndame que es difícil de creer que no tenga absolutamente nada que ver el hecho de que mueran 81 personas en una curva con que se cree un organismo diferente al que había. Se puede decir que no tiene nada que ver, pero algunos de nosotros consideramos —de hecho, está bastante comprobado— que sí que tiene que ver. Yo se lo pregunto sin acritud.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 50

Esta es mi última pregunta. Hay una máxima que desde fuera se ve claramente en todo esto, que a todos aquellos cargos involucrados de forma directa o indirecta en este accidente les ha ido muy bien. Han tenido enormes responsabilidades, me refiero a cargos políticos, *a posteriori*, comenzando por el propio ministro Catalá, y acabando incluso por usted. ¿Usted cree realmente que era el apropiado para ocupar ese cargo después de haber estado involucrado en el accidente?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Primero, el juicio de valor de que yo he estado involucrado en el accidente es un juicio desde mi punto de vista un poco...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Lo digo por el cargo que ocupaba, no digo que usted sea el responsable. Pero esto son lentejas, como decía mi abuela. Usted estaba ocupando un cargo cuando ocurrió el accidente. Vamos, estuvo involucrado, no quiero decir con ello que usted sea el responsable, ni mucho menos.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Usted dice que estuve involucrado en el accidente. Los accidentes desgraciadamente, muy a pesar nuestro, ocurren. Primero, yo no me considero responsable del accidente, y segundo, estoy involucrado en el sentido de que trabajé en un sitio donde se produjo un accidente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Eso es.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Si a eso lo llama involucrado, pues sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Es etimológico, es un debate filológico.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Yo trabajé donde se produjo un accidente, vale.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Exacto.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Pero eso no tiene mayor trascendencia. Es decir, el que trabajaba en el edificio Windsor cuando se incendió el edificio, pues trabajaba en el Windsor cuando se incendió, o el que trabaja en cualquier empresa o en cualquier trabajo y se produce un accidente de un rayo que descarga, pues trabajaba allí y se produce el accidente. Por supuesto.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero si el del Windsor igual es el bombero, lo mismo sí tiene algún tipo de responsabilidad.

Muchísimas gracias, presidente.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Yo no era bombero en la línea Ourense-Santiago.

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

Por el Grupo el Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea... **(El señor Garaulet Rodríguez pide la palabra)**. Perdona, se me ha ido el señor Navarro y no le he visto a usted.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Claro, se va el señor Navarro que es su favorito y a mí no me ve. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, don Miguel Garaulet tiene mi más profundo respeto, al igual que el señor Navarro. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente. El respeto es mutuo.

Señor Díez Arroyo, en una de las últimas comparecencias, que fue bastante interesante ya que todas las anteriores comparecencias habían sido sota, caballo y rey, el señor Tamarit abrió otra posibilidad, otra forma de ver todo el conjunto de lo que pasó y por qué pasó. Nos aclaró que en el informe de la CIAF no se incluían las causas subyacentes. Y yo le pregunté: ¿qué son las causas subyacentes? Todos nos lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 51

estábamos preguntando. Digo esto por su trabajo de gestor de los técnicos que hacían las obras. Decía que la coordinación entre ADIF y Renfe no fue la adecuada, que en esta obra y en otras muchas que se estaban haciendo no había una coordinación ni una eficiencia en la gestión, que siempre había un descabalgamiento entre lo que hacían unos y lo que hacían otros y que todo eso se notaba en el resultado final de cualquier obra. No estoy hablando de esta en concreto, estoy hablando de todas. Efectivamente, si uno se ha dedicado a gestionar algunos procesos de construcción de obras un poquito amplias, siempre hay unas indicaciones por parte del contratante, de quien hace la obra, que intenta cumplir con el cronograma definido y muchas veces para cumplirlo, si ha habido algún tipo de retraso causado por una modificación para terminar en tiempo y forma, se suele correr en la finalización del proyecto. No me estoy refiriendo a su proyecto, esto ocurre en todo tipo de proyectos porque algún proyecto he llevado y se lo puedo decir. Al final, todos hemos corrido para intentar llegar a la fecha de término o por lo menos con la menor desviación.

La pregunta que yo le hago, saltándonos su posicionamiento en esa gestión, es la siguiente: ¿usted cree que en este proyecto hubo, por llegar a término en una fecha correcta, algún tipo de desarrollo u acción que limitara o pudiera inducir a una reducción de la seguridad del proyecto?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, de ninguna manera. La línea Ourense-Santiago quizás sea la única que se pone en servicio con ERTMS activo porque la línea Madrid-Valladolid se puso con ASFA. La línea Madrid-Barcelona creo recordar que se puso primero con ASFA. Quizás la línea Madrid-Valencia...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Esa va con ERTMS, ya se lo digo yo, desde el primer momento.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Bueno, Ourense-Santiago ha sido de las pocas líneas que se inaugura con ERTMS activo. Si hubiera habido prisa, cuando el ASFA hubiera estado listo hubieran dicho «venga, date prisa, que lo vamos a poner en servicio». No fue así. En ningún momento yo conocía la fecha de puesta en servicio de la línea, creo recordar que fue el 10 o el 11 diciembre. A mí nadie me dijo: «oye, que nos hemos comprometido para el 10 de diciembre». Nadie me dijo nada al respecto, yo conocí las fechas cuando ya estaban hechas las pruebas, cuando se estaban ejecutando los viajes de simulación comercial, que como sabe se utilizan para fijar los horarios de los trenes, las paradas, etcétera, ya se estaban ejecutando y se estaban dando los cursos de formación a los maquinistas. No sé si ya lo saben, pero se dan cursos a los maquinistas donde se hacen los itinerarios con formadores, formándolos por grupos a los maquinistas. Todo eso se hizo sin prisas pero sin pausas, porque cuando se tiene que poner en servicio una inversión pública, esta tiene que rentabilizarse cuanto antes. Yo no tuve la sensación de que hubiera prisas, ni nadie me metió prisa, ni nadie me dijo que había que llegar a una fecha. No la tuve.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor Díez, si no la tuvo y hubo tiempo para estudiar todos los pasos y todos los trámites... Dudo que no hubiera un cronograma o un *planning* de inicio y de final, lo dudo, pero a lo mejor en la obra pública no existen; es posible que haya obras que tardan diecisiete o dieciocho años, que no digo yo que no.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Sí, sí que los hubo.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Si ocurrió como usted ha dicho, que hubo tiempo para trabajarlo, para desarrollarlo, ¿por qué nadie de ADIF y Renfe fue consciente del riesgo de la curva de Angrois?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Antes de contestar, quiero decirle que sí había un cronograma y había unos plazos que cumplir. Lo que estoy diciendo es que nadie presionó para cumplir unos plazos determinados y para que hubiera un cumplimiento, de hecho no recuerdo si hubo alguna prórroga del contrato. Esa es la sensación que quería transmitir. Perdóneme, pero ahora no recuerdo la pregunta.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Si estaba todo más o menos bien, con un trabajo continuo y concienzudo en la gestión, ¿por qué nadie de ADIF y Renfe fue consciente del riesgo de la curva de Angrois?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 52

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): A ver si soy capaz de explicarlo...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Se está explicando muy bien, siga por ahí.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): La curva de Angrois es una situación en la que se produce una limitación permanente de velocidad, que hoy llamaríamos significativa. Esa limitación permanente de velocidad, que hoy entendemos como significativa, se produce en muchas más zonas de la red ferroviaria española. En la transición, creo recordar, de ERTMS a ASFA en la entrada a Valladolid vuelve a haber una transición significativa de velocidad, una transición fuerte de velocidad. Yo creo que se identificaron del orden de trescientos puntos cuando surgió el accidente y rápidamente todo el mundo se puso a examinar la situación. Cuando se examinó qué puntos había salieron en torno a trescientos puntos con una situación muy similar a la curva de Angrois, donde había transiciones de 160 a 40 kilómetros/hora, en fin, de limitaciones fuertes de velocidad.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No fueron trescientos puntos, fueron cuatrocientas situaciones peligrosas.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Bueno, algo así, cuatrocientas.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Cuando se terminó el estudio se vio que existían unas cuatrocientas situaciones peligrosas, cuando aparentemente en casi ninguno de estos puntos había un riesgo de descarrilamiento similar al del accidente. Yo me pregunto: ¿sacar estos cuatrocientos puntos similares no fue una medida interna de protección de los responsables de ADIF, señor Díez?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, yo no lo veo así.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿No fue una medida interna de protección de los responsables de ADIF, por no señalizar y balizar esa curva?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, yo no lo veo así. Cuando se viene aplicando una serie de reglas de ingeniería y códigos prácticos, que por otra parte es lo que se recoge en todas la normativa europea porque si lo lee está en todos los reglamentos europeos, lo que le están diciendo a la Administración ferroviaria es «aplique usted los códigos prácticos». Entonces uno comprende que lo que ha venido haciendo es lo correcto porque es lo que cumple la normativa vigente, lo que cumple las reglas de ingeniería de ADIF, lo que cumple toda la normativa vigente que hay en ese momento. Además, todos los análisis que se hacen, se realizan con esas premisas.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ya, señor Díez, pero ¿por qué cree que se desconectó el ERTMS?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Primero, cuando habla de la desconexión de ERTMS me imagino que se estará refiriendo al del tren.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí, al de la máquina.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Se refiere al del tren. Como usted comprenderá, no tengo conocimientos suficientes en cuanto a por qué se desconecta el ERTMS del tren.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Hay un correo electrónico que se le manda, que se desconecta en un día...

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): ¿A mí?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 53

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, no, a usted no, solo se lo estoy explicando.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Vamos a ver, como director de Línea mi misión es la que antes he comentado.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Se lo estoy preguntando como Agencia de Seguridad Ferroviaria.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Ya, me imagino.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Yo no le pregunto como director de Línea, ahí me ha quedado claro que usted hacía una gestión técnica, le pregunto como responsable de una agencia especial.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Además de ser director de línea, yo poseía unos conocimientos de ERTMS y de señalización ferroviaria como podía haberlos dispuesto de electrificación porque cada uno tiene los conocimientos que tiene. Ya se me ha ido el santo al cielo, ¿cuál era la pregunta?

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No se preocupe.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Dígame, dígame.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Le estaba preguntando que por qué se había desconectado el ERTMS del tren.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): En cuanto a la desconexión del tren, lo ignoro; ignoro qué procedimiento llevó a desconectar el ERTMS del tren, pero sí que conozco que ese tren concretamente tenía un problema de fiabilidad en la captación de los telegramas de ERTMS.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, si eso ya nos lo han explicado. Pero también nos han dicho que si hubiera estado puesto el ERTMS, no hubiera habido ese accidente.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): En la curva si el tren hubiera tenido ERTMS...

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ... no hubiera ido a 198 kilómetros/hora.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No lo sé.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, dicen que hubiera llegado a menor velocidad.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No lo sé porque si el tren va en ERTMS y conmuta a ASFA en la baliza de anuncio de cambio de señal y entra en ASFA, el ASFA le permite circular a 200 kilómetros/hora, hubiera podido llegar perfectamente a 200 kilómetros/hora.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: No, porque se hubiera desconectado ya que tenía que haber pulsado antes el conductor.

Una pregunta más y termino, señor presidente. Ahora vuelvo a su responsabilidad como director de la agencia, sobre todo para ver si después del accidente hemos tomado alguna decisión alternativa. Entiendo que los técnicos de la AESF tienen formación y experiencia suficiente para valorar la situación, más allá de la documentación que reciben de ADIF y Renfe; entiendo que sí.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Sí, son grandes técnicos ferroviarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 54

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Para el futuro, para un caso parecido a esa curva de Angrois, si Renfe y ADIF no han tomado o no han detectado un riesgo aparente y sí lo detectan los técnicos de la AESF, ¿estarían capacitados para levantar una bandera y decir «aquí hay un riesgo y hasta que no esté solucionado no debe hacerse el trayecto»?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Si le entiendo, pero vamos a ver una cuestión. Me parece que en el reglamento del sector —no estoy seguro porque cuando uno se jubila olvida cosas— dice que todos los agentes ferroviarios son responsables de su cometido y que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) lo que tiene que hacer es velar por que cada uno de los agentes cumpla con su obligación, algo así viene a decir.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Más o menos lo que le estoy diciendo.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Entonces la agencia tiene que velar por que cada uno de los intervinientes tenga en su sistema de gestión de seguridad los procedimientos para detectar todas las particularidades que tengan en sus líneas y en sus operaciones, no solamente en las líneas, estoy hablando de hasta cambios en la organización, desde cambiar a un director general y nombrar a otro hasta cuando se unen dos direcciones generales. Todo eso tiene que tener su sistema de gestión interno y ser tratado tal como dice el sistema de gestión interno, por eso es por lo que deberá velar la agencia. Cuando ocurre una situación de este tipo la agencia tendrá que preguntar al ente «¿has tenido en cuenta todo el proceso?, ¿has hecho el análisis correspondiente? Pues déjame que lo vea».

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

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

Por el Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor Díez.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Buenas tardes.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted ha dicho que no sabe quién cambió el proyecto, pero supongo que a usted le habrá llegado algún tipo de comunicación. Me gustaría saber quién era el remitente.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, a mí no me llegó una comunicación ex profeso que me dijera «oye, tienes que cambiar el proyecto». Yo no cambio el proyecto, a mí llega la notificación de que hay un modificado en marcha que consiste en esto, esto y esto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y quién le envía la notificación?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Ya le digo, es una propuesta de autorización. Si tiene el documento, que me imagino que lo tendrá, verá que lo firman cinco o siete personas, el director de la obra, el director general y otros más. Ese es el banderazo de salida para que haya un modificado en tramitación. Después como documento final viene la aprobación del modificado, que creo recordar que viene firmado por el presidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En declaraciones de Alfonso Ochoa de Olza, director de Operaciones e Ingeniería, dice que el origen del cambio lo sitúa en Fomento. ¿Usted corrobora estas palabras?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No lo sé. Desconozco los conocimientos que tiene el señor Ochoa de Olza, yo no lo sé.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 55

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: A ver si nos ayuda un poco más no con el quién tiene la responsabilidad de cambiarlo sino con el porqué, a ver si nos echa una mano. El juez dice que hubo un regateo en la seguridad con esta decisión y que se produjo por motivos comerciales o productivos derivados tanto de una insignificante rebaja de los costes de obra y mantenimiento como de la reducción de minutos. ¿Usted certifica que uno de los motivos pudo ser la rebaja de los tiempos?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Yo le digo las cuestiones técnicas, en qué consiste el modificado, pero la evaluación de una cosa u otra se escapa de mi cometido. Perdón que insista, el modificado surge como consecuencia de que si un tren tiene que recorrer 80 kilómetros a 200 kilómetros/hora, si echa la cuenta, se tardan más o menos veinte minutos. Si para recorrer 80 kilómetros a 200 o 250 kilómetros/hora estoy consumiendo veinte minutos, y luego gasto quince minutos en un cambiador y otros quince minutos en otro cambiador, no he ganado prestaciones en la línea porque el viajero lo que quiere, además de seguridad, es llegar a su destino cuanto antes, entiendo yo. Yo como viajero, todo el mundo lo ha sido alguna vez, lo que quiero es que ese tren me lleve pronto a mi casa; pronto y en condiciones seguras, claro. Entonces perder quince minutos en un cambiador, recorrer en veinte minutos los 80 kilómetros y meterle otros quince minutos en el cambiador de salida, yo entiendo que eso sea por lo menos motivo para pensárselo y entiendo ese proceso. Aparte de la servidumbre que generan los dos cambiadores, hay que tener una línea cautiva de ancho 1435 frente a una 1668 que son las exteriores con la maquinaria de mantenimiento cautiva en esa zona, que solo puede circular por ancho UIC y que no puede circular por el resto de la red. Luego allí habría que tener concentrado las bateadoras, las amoladoras, las niveladoras, todo el aparato logístico de mantenimiento para mantener 80 kilómetros.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces ratifica que es una cuestión de reducir los tiempos.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, insisto, no es de reducir los tiempos es de aplicar la lógica. No estoy justificando el cambio de ancho, pero piense que si quiere ir de aquí para allá y va a poner un obstáculo aquí y otro obstáculo más allá tiene que tener maquinaria cautiva, es decir, no puede sacar de la línea toda la maquinaria de mantenimiento de la línea 1435, que es el ancho UIC.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero yo no estoy centrándome en el ancho de vía sino en el modificado del proyecto, en cuanto a que no se instale el sistema de seguridad ASFA en los últimos kilómetros. ¿Cuál es la motivación para ese cambio?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Déjeme que le explique el proceso. Una vez que se llega a la conclusión de que hay que quitar los cambiadores —quien sea, no sé quién fue— porque evita tener maquinaria cautiva, porque evita tal y porque evita cual, y quitamos los cambiadores, ¿qué ocurre? Desaparece el punto físico de transición de ASFA a ERTMS. Cuando está el cambiador el cambio físico de sistema es en el propio cambiador, si desaparece el cambiador entran las reglas de ingeniería que establecen cómo debe de hacerse el cambio de ERTMS a ASFA. Reglas de ingeniería que se han venido aplicando en Madrid-Valladolid, en Madrid-Barcelona, en todos los demás cambios de sistema, donde dice cómo debe de hacerse para la transición de un sistema a otro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale, entiendo que un cambio de sistema se puede hacer con un intercambiador o sin intercambiador, porque al final en este caso se acaba haciendo el cambio de sistema sin intercambiador.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No. A ver, es que no me estoy expresando bien, yo creo. Cuando hay cambiador el punto frontera físico de ERTMS a ASFA es el cambiador, en el propio cambiador el maquinista cambia de sistema porque es un punto singular y de parada. Cuando quitamos el cambiador el tren por explotación no se para; quitamos el cambiador, pero como aquí había un cambiador tú paras el tren aquí y cambias de sistema.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si lo he entendido, que caben las dos posibilidades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 56

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Eso no se tiene de pie. Entonces lo que hay que hacer, puesto que no hay punto singular para el cambio de sistema, apliquemos las reglas de ingeniería, que son las reglas de ingeniería de ADIF para cambio del sistema. No solamente las reglas de ingeniería para cambio del sistema, sino las reglas de ingeniería de cómo se hace la maniobra, cómo se hace el modo de entrada en vía ocupada, de todo el despliegue de ERTMS. El cambio de transición de un sistema a otro se hace previo a la señal de avanzada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Llevar el ERTMS hasta Santiago —le pregunto— hubiese ampliado los plazos de obra? ¿Hubiese durado más la obra?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Llevar el ERTMS hasta Santiago no podía hacerse porque el ERTMS es un sistema que da al tren una autorización de movimiento. Cuando el tren lee una baliza le está dando perfiles estáticos muy por detrás de la posición del tren, porque un tren que va a 200 kilómetros/hora en poco más de un minuto recorre algo así como 3,6 kilómetros, casi 4 kilómetros. Luego para llevar un tren a 200 kilómetros/hora yo tengo que darle la información muy por delante. El sistema ERTMS no puede meter un tren en Santiago con autorización de movimiento por detrás de Santiago, porque no conozco que hay detrás de Santiago.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le pediría al señor presidente que modere un poco el debate porque si no, es un poco complicado. No está respondiendo a mis preguntas.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Sí, me está diciendo...

El señor **PRESIDENTE**: Yo no sé por qué hay portavoces que están teniendo problemas, yo no lo he tenido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Voy a pasar a la siguiente pregunta.

A continuación voy a referirme al análisis de evaluación de riesgo, cuando se modifica el proyecto y la modificación del proyecto supone un cambio sustancial en la seguridad. La ERA, la Agencia Ferroviaria Europea, de hecho, dice que ahí faltó una evaluación de riesgos en esa modificación del proyecto. ¿Me puede explicar por qué no se hizo esa evaluación de riesgos como exige la normativa?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Primera cuestión. Vuelvo a hablar de mi trabajo como director de Línea. Mi trabajo como director de Línea no es ese, pero no quiero obviar la pregunta. Como director de Línea yo no entro en esas cuestiones. Pero usted dice que no se hizo análisis de riesgo. Primero, el análisis de riesgo recogido en el Reglamento 352 no se aplica a proyectos de avanzado estado de desarrollo. Si haces un modificado para aplicar las consecuencias del 352, lo que tienes que ver primero es si el cambio afecta a la seguridad y después si es un cambio significativo. Si el cambio no afectara a la seguridad, el análisis de riesgo no existe, y si el cambio no es significativo, tampoco existiría el análisis de riesgo.

Respecto a la particularidad de cambio significativo o no significativo el propio Reglamento 352 da una serie de pautas para discernir si el cambio es o no significativo —estoy hablando como Agencia de Seguridad—, donde dice si el cambio es tecnológicamente novedoso, si es un cambio que aplique procedimientos nuevos, etcétera. Pero ese cambio —insisto— es el cambio que se viene haciendo y tal como se hizo en Madrid-Valladolid, en Madrid-Barcelona y en la entrada a Chamartín de Madrid-Valladolid los trenes entran exactamente igual.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, pero usted me reconoce aquí una cosa, lo dijo hace un rato. La línea 082 se pone en servicio desde un inicio con el ERTMS. Por tanto, la puesta en servicio y todo el análisis de la información de lo que es la línea, se hace basándose en que entre el ERTMS desde el inicio, no me lo puede comparar con otra vía en la que sí existía un ASFA previo en el inicio. Aquí no existía un ASFA previo. La autorización se hace para la puesta en servicio con el ERTMS.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): ¿Qué autorización?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 57

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La autorización de la puesta en servicio.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No. La autorización de la puesta en servicio de la línea, creo, porque yo no la he visto, se tiene que hacer por lógica para ERTMS y para ASFA a nivel de respaldo, y el ASFA a nivel de respaldo es el que se utiliza tanto para entrar en la estación de Ourense como en la estación de Santiago.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Está en desacuerdo con lo que dice la Agencia de Seguridad Europea de que esto suponía un cambio sustancial?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, yo no estoy en desacuerdo con lo que dice la agencia, me estoy limitando...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le pregunto su opinión. Se lo voy a leer: «La evaluación de riesgos debe tener lugar en la fase de diseño y revisarse siempre que se efectúe un cambio en la infraestructura durante el proyecto, o siempre que un cambio en las condiciones de funcionamiento o un nuevo material suponga nuevos riesgos en la infraestructura». Y para la ERA esta modificación en el proyecto era uno de esos momentos donde se debería haber evaluado los riesgos. ¿Usted está de acuerdo con lo que dice la ERA o no?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Yo creo que el cumplimiento del Reglamento 352, y la ERA en sus informes lo viene reconociendo, ya levantó ciertas controversias entre todas las administraciones ferroviarias. El procedimiento para asignar la significatividad o no significatividad del cambio depende de los órganos gestores, de ADIF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted consideraba que era un cambio significativo?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ¿puede concentrar sus preguntas? Ha superado de largo su tiempo.

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

La Plataforma de Víctimas le escribió a principios de 2017 para reunirse con usted y tratar algunos asuntos, que habían ya tratado en Bruselas con la Agencia Ferroviaria Europea. Se personaron varias veces, pero usted nunca los recibió, tampoco contestó a las cartas ni al teléfono. ¿Le parece a usted una forma normal de tratar a las víctimas de un accidente?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): El día que llegaron no estaba yo en la agencia.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y las cartas, las llamadas y no haberlos recibido nunca?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): En cuanto a recibirlos o no, yo consideré que era un proceso que estaba en un juzgado de instrucción y que podía ocurrir alguna intervención que pudiera dar lugar a alguna intromisión en el proceso judicial. Eso por un lado y, por otro, yo ya había solicitado mi pase a la situación de jubilación, y tampoco me parecía pertinente concertar una cita en la que posiblemente no hubiera estado para recibirlos porque mi pase a la situación de jubilación era inminente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¡Cuánta diferencia entre la Agencia Ferroviaria Europea que los recibió a la primera y quien estaba en la Agencia de Seguridad Ferroviaria Estatal! ¿Querría pedirles disculpas a las víctimas por su actitud?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Para mí las víctimas tienen todo el reconocimiento del mundo, si hay alguien inocente aquí son ellas, por supuesto, pero yo no puedo devolverles a sus seres queridos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 58

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, lo que le pedían era una reunión.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Pero yo no podía concertar tampoco esa reunión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No podía contestar a las cartas, ni a las llamadas, ni...

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Porque ya le digo que yo pensaba abandonar el cargo inminentemente, y luego me pareció que podía intervenir en un proceso judicial que ya tenía bastante iniciado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una pena que no haga autocrítica.

El señor **PRESIDENTE**: Dejémoslo aquí. Muchas gracias, señora Fernández.
A continuación, como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Elorza.

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

Gracias, señor Díez Arroyo, por su comparecencia. Unas preguntas muy sencillas, la primera, en el proyecto original de esta línea 082 Orense-Santiago, antes de la modificación que se opera, como se ha comentado antes, ¿estaba previsto que el sistema de seguridad ERTMS llegara de punto a punto, es decir, de Orense hasta estación de Santiago?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): De cambiador a cambiador.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Explíqueme dónde estaba el cambiador.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Creo que el cambiador de Orense estaba antes de Orense y el cambiador de Santiago estaba después de Santiago.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Después de Santiago, bien. ¿En qué momento y por qué razón se excluye o se elimina el sistema de seguridad ERTMS de los últimos cuatro kilómetros hasta la llegada a la estación de Santiago?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Lo he intentado explicar antes, pero a lo mejor no he tenido el acierto suficiente. Si desaparece el punto singular de cambio que es el cambiador, entran en juego las reglas de ingeniería que dicen cómo hay que efectuar los cambios. Hay que cumplir el documento de reglas de ingeniería, y estas dicen que se transita antes de la señal de avanzada.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Está claro, tiene usted razón.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Señor Elorza o señoría —no sé cómo llamarle—, no lo decido yo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No he dicho que lo decida, digo que tiene razón en que lo ha explicado antes, efectivamente. ¿Participó usted de alguna manera en la comisión de investigación del accidente?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Vale. Siguiendo pregunta, por sus conocimientos y habiendo leído —supongo— en su día el informe de la ERA, ¿considera que esta comisión de investigación, CIAF, tenía la condición de ser independiente en cuanto a su composición a la hora de juzgar los hechos y las responsabilidades?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Perdóneme, pero no estoy capacitado ni creo que sea mi cometido el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 59

juzgar la independencia de un órgano independiente como la CIAF. No sería propio, sería una temeridad por mi parte. No puedo hacer eso.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Usted es director de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de España y entiendo que tendrá algún criterio respecto a un órgano como es la CIAF, encargado de analizar, estudiar y definir con una serie de conclusiones y recomendaciones, y que para hacer esa labor debe tener una composición de personas, de técnicos, etcétera, que garanticen la independencia de las conclusiones. Entiendo que su campo de trabajo actualmente como director guarda una evidente relación con cómo debe ser el funcionamiento de la CIAF.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No. No soy director ahora de la agencia, pero como director que fui, usted perdone, pero haría un flaco favor al servicio ferroviario si entro a juzgar cometidos de un órgano independiente. No puedo hacerlo, no tengo elementos de juicio ni tengo motivos para hacerlo. Es un órgano independiente, es como criticar al juez porque toma una decisión judicial, es un órgano independiente que hace lo que tiene que hacer y cuando lo tiene que hacer. Y yo no tengo nada más que decir.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Entonces, no le formularé más preguntas sobre esta cuestión porque me temo que no me las va a responder. Tampoco la CIAF tuvo a bien convocar en su momento o dar audiencia al colectivo de víctimas, lo cual es una cosa que por lo menos me parece extraña.

La última pregunta, a ver si soy capaz de formularla para que usted me ayude a entender esta cuestión tan técnica. Según usted, ¿en qué consistía hasta el momento del accidente —luego fue modificado una semana después— el sistema de seguridad existente en los últimos cuatro kilómetros de la línea Orense-Santiago? ¿Cómo se denominaba ese sistema de seguridad y qué elementos tenía para garantizar la seguridad de un tren que, llegando aproximadamente a 200 kilómetros/hora a cuatro kilómetros de la estación de Santiago, luego tenía una transición, un cambio importante de velocidad que realizar? ¿Qué equipos de seguridad existían en la vía y en el tren para garantizar la seguridad?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Yo le explico las condiciones técnicas que existían en la vía, no voy a juzgar ni una cosa ni otra. Al aplicar las reglas de ingeniería he dicho que el tren cambia de sistema al llegar a unos 300 o 500 metros —no sé— antes de la señal de avanzada. La baliza de ERTMS le anuncia el cambio yendo el tren en ERTMS, insisto.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No es el caso.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, este tren no iba en ERTMS.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Por eso.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Yendo en ERTMS la baliza le anuncia: vas a cambiar de sistema, reconócelo. El maquinista debería reconocer que está enterado pulsando el reconocimiento, y a partir de ahí el ERTMS no existe, a partir de ahí el funcionamiento y el sistema que protege al tren es el ASFA. Todo el funcionamiento del tren está bajo dominio del ASFA.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Le vuelvo a preguntar porque no me está respondiendo. Primero, el tren que se accidenta no viene con sistema ERTMS, por tanto, no es el supuesto, no me responda por ahí, por favor, porque no viene con el sistema ERTMS, viene con ASFA. Cuando el tren llega a cuatro kilómetros de la estación, ¿qué sistema existe, cómo se denomina, qué elementos tiene de aportación de seguridad al tren que viene con un maquinista en ese momento despistado? ¿Qué sucede en los últimos cuatro kilómetros, qué sistemas tiene de apoyo o de ayuda?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Le explico la transición cuando viene con ERTMS. Cuando viene con ASFA, sigue con ASFA y va en ASFA, igual que viene desde Madrid, pasa por Olmedo y pasa por el resto de las líneas con el ASFA, y su sistema de protección es el ASFA.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 60

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Y en qué consiste?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): ¿El ASFA?

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, en los últimos cuatro kilómetros.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): ¿Quiere que le explique cómo funciona el ASFA?

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No, ¿qué sistema estaba instalado en los últimos cuatro kilómetros?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Insisto, el ASFA.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿En qué consiste? ¿Tiene balizas?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): El ASFA tiene balizas.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿En este caso en los últimos cuatro kilómetros había balizas?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): El ASFA en las señales luminosas tiene balizas.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Y en las vías en este caso?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): En las vías, pero cuando se pasa una señal. El ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático, lo que da al tren es información de cómo está la señal. Entonces, cuando el tren pasa por una baliza que está al pie de señal y 300 metros antes la baliza previa, lo que le va a dar es la situación de la señal, solo la situación de la señal, le va a decir si está en amarillo, si está en verde. El ASFA maneja cinco frecuencias, no maneja telegramas, no maneja dígitos, no maneja números, maneja frecuencias. Y el sistema de abordaje tiene que detectar qué frecuencia es la que ha captado la antena. Es una frecuencia —perdone que lo dibuje con los dedos— así o es una onda de este tipo, la frecuencia es la que va a detectar. Esta frecuencia es de este orden, por lo tanto, la baliza es de este tipo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Vuelvo a preguntarle, en los últimos cuatro kilómetros antes de llegar a Santiago, ¿ese sistema que usted denomina ASFA contemplaba balizas en la vía que podían provocar el frenado automático o la disminución de velocidad de ese tren en el supuesto de que el maquinista estuviera despistado o no? ¿Tenía algún sistema de ayuda especial?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): En su momento, cuando se inaugura la línea, el despliegue del sistema ASFA que existe en Orense-Santiago es el mismo despliegue del sistema ASFA que existe en el resto de las líneas, exactamente igual. Y la protección la misma, exactamente igual. Me podrá decir que luego se ha modificado, efectivamente, como se ha modificado después en 300 o 400 puntos cuando se examinan esos puntos de cambio significativo de velocidad que requieren una protección adicional.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Le vuelvo a preguntar, ¿existía o no una baliza en la vía que automáticamente provocaba una reducción de velocidad o un frenado de la velocidad en el tren?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): El ASFA no tiene un sistema de reducción de velocidad. El ASFA que se pone en la línea Orense-Santiago es el mismo ASFA y con la misma funcionalidad que existe en el resto de las líneas en España. **(El señor Pascual Peña: Hay digital y analógica).**

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No me está respondiendo usted a una pregunta concreta. Discúlpeme, no me está respondiendo usted.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 61

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): La baliza ASFA digital es exactamente igual que la analógica, exactamente igual, lo que varía es el equipo embarcado. Un equipo embarcado analógico cuando pasa por una baliza ASFA, que lo único que emite es una frecuencia, hace un control puntual, nada más. **(El señor Pascual Peña: Todo o nada).**

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): No, todo o nada, no. **(El señor Pascual Peña: Vía libre o vía no libre).**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Pascual, no está en el turno de intervención, no cabe.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): La baliza ASFA hace un control puntual al paso por la baliza, es como si al pasar el tren por la baliza, esta se asomara al interior del tren y viera la velocidad que lleva, pero en ese momento, no un minuto más tarde o un kilómetro más tarde, ese es el ASFA analógico. Con el ASFA digital cuando el tren pasa por una baliza, si el equipo embarcado es digital, el maquinista tiene que reconocer en el panel de conducción qué tipo de baliza ha leído; si es una baliza de señal, si es de limitación temporal de velocidad, lo que sea. Tiene que reconocerlo y al reconocerlo es el equipo embarcado el que hace una curva de frenado, que en realidad es una recta velocidad-tiempo, que va a vigilar cómo evoluciona la velocidad del tren en el tiempo, pero es el equipo embarcado, no la baliza. **(El señor Pascual Peña: Pero si no hay baliza, el equipo embarcado).**

El señor **PRESIDENTE**: No, uno tiene tolerancia, pero ya es suficiente.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Yo creo que no lo ha entendido o no ha querido...

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): De verdad que mi intención no es ocultar nada.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Una última cuestión, ¿el sistema ASFA existente en la línea era el mismo hasta los cuatro kilómetros antes de la llegada a Santiago que a continuación en el momento del accidente?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Exactamente igual. La baliza ASFA que tiene la señal de avanzada es exactamente igual que la baliza ASFA que tiene la señal de entrada, exactamente igual. La baliza ASFA de la señal de avanzada que tiene que leer el tren en ASFA, porque ya ha transitado de ERTMS a ASFA, es el mismo tipo de baliza que posteriormente lee en la señal de entrada a Santiago. Es la misma baliza, el mismo tipo de baliza, con la frecuencia que dé, la que sea, pero es el mismo tipo de baliza.

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

Creo que hasta aquí hemos de llegar. El interviniente tiene libertad de palabra.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Celso Delgado.

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

Señor Díez, buenas tardes, gracias por sus informaciones. Yo no le voy a hacer preguntas para confundirle ni para crear confusión. Yo voy a intentar situar el papel que usted dice que tuvo en esta línea en concreto de la que usted era director, y cuáles eran sus responsabilidades. He examinado una reciente documentación que llegó este mismo mes a la Comisión enviada por parte del ministerio, en la que nos ha mandado todo el proyecto modificado. Leyendo la documentación, todo el proyecto se gesta en la etapa de Gobierno del Partido Socialista, en las responsabilidades del anterior Gobierno socialista, y es aproximadamente en diciembre, a finales de 2009-2010, cuando se toma la decisión de hacer un modificado de lo que era la línea que, como ya se ha dicho, tenía unas características. Se tomó la decisión de modificarlo por una serie de razones que constan en el expediente y que son de todos conocidas, y no me voy a poner a cuestionar. Son decisiones que se tomaron en la Administración socialista y por responsables en ese momento del Gobierno socialista fundamentadas en una serie de informes. Estoy seguro que informes técnicos, porque si uno examina desde el primer al último documento, por ejemplo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 62

si uno coge el informe propuesta para redactar la modificación del contrato ve aquí la firma de usted con un visto bueno, pero también ve la firma del director del contrato, del director de instalaciones de control de tráfico, del director de telecomunicaciones, del director de operaciones de ingeniería de la red de alta velocidad y el conforme del director general de operaciones e ingeniería. Y si uno va viendo todos los documentos para intentar desentrañar qué participación tiene cada persona se da cuenta justamente de esto, de que aparece el señor Antonio González Marín, anterior presidente de ADIF en la etapa de Gobierno del Partido Socialista, y de que aparece aquí su firma en todos estos modificados con las de los técnicos que avalaban que se estaban haciendo las cosas conformes. **(El señor Elorza González: ¡A mí qué me cuentas!).** No, lo digo porque justamente a la persona que participa en el periodo que tiene que ver con la modificación no se le mencione ni se le pregunte absolutamente nada de esto. **(El señor Elorza González: Yo pregunto lo que me da la gana).** No, ya lo sé. Yo estoy haciendo énfasis en que hay un informe técnico de adecuación de la obra a la orden del Ministerio de Fomento... **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Elorza, le llamo al orden por primera vez.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ:** Me parece que está provocando él.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Elorza, le llamo al orden por segunda vez.

El señor **DELGADO ARCE:** Como decía, hay un informe técnico de adecuación de la obra a la orden del Ministerio de Fomento de 25 de enero de 2011, hay documentos de las mismas fechas, de finales de diciembre de 2011, firmados por este mismo presidente y otros técnicos. Efectivamente, también está el informe de la Inspección General de Fomento al que usted se refirió porque es preceptivo. No estoy poniendo en cuestión que aquí se haya hecho nada que no estuviera previsto en la norma, pero sí estoy diciendo que las decisiones que se toman en relación con la modificación de la línea, las toma una Administración en una etapa determinada, y que eso no se puede obviar porque forma parte de los hechos que esta Comisión también ha de analizar. La pregunta es por su función de coordinación, porque veo que es un visto bueno, ¿consiste básicamente en tomar buena nota de si estas diferentes direcciones incorporan los documentos y trasladan los informes que corresponden?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Desde el momento en que yo tengo conocimiento de que algo va a cambiar, tengo que empezar a estudiar cómo afecta esto a la programación. Es decir, si está previsto hacer la cimentación de los postes de catenaria en un determinado momento, ¿cómo afecta a esa cimentación de los postes, cambia o no cambia? Si el tendido del hilo de contacto ahora va a tener que ir desplazado porque se desplaza el eje de la vía y, por lo tanto, las ménsulas de los postes son distintas, ¿cómo afecta eso a la programación de las ménsulas? Si el montaje de vía tiene los escapes o los aparatos de dilatación de distinta manera, ¿tenemos o no suministro de los escapes y aparatos de dilatación? Si lo tenemos, ¿afecta o no al plazo?, ¿tenéis elementos suficientes o no los tenéis? En fin, hay que adecuar la nueva programación de actividades a las nuevas vicisitudes que se generan como consecuencia de esos cambios del modificado. Y lo mismo en instalaciones de seguridad, el tendido de cables es evidente que es el mismo, luego tender cables en las instalaciones de seguridad es una actividad o tajo que no se va a ver afectado por el modificado, puesto que en la canaleta, la destape la técnica de instalaciones o la destape la técnica de energía, ahí van a tener que meterse cables de comunicaciones, de instalaciones, de energía, en fin, todo tipo de cables van en la canaleta. Tendré que comprobar qué técnica es la que destapa la canaleta, qué técnica es la que tiende primero un cable y luego otro y luego el del otro, qué técnica tapa la canaleta, cuándo entra uno, cuándo entra otro. Todas esas variables son las que me afectan y tengo que conjugar en la programación final.

El señor **DELGADO ARCE:** ¿El papel que usted desempeña como director de la línea tiene una función más relevante hasta el momento de la puesta en servicio que desde la puesta en servicio? ¿O digamos que sus funciones son básicamente iguales en ambos momentos?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Mis funciones prácticamente acaban cuando termina el montaje de las técnicas. En el momento en que las técnicas están terminadas, que han hechos sus pruebas, que han hecho su verificación del plan de pruebas y que han hecho su cumplimiento de la normativa, la labor del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 63

director de la obra ha terminado. La línea está terminada y lo único que ya tiene que hacer es ponerla en disposición de entrar los trenes a realizar los viajes de simulaciones comerciales, formaciones de maquinistas, etcétera.

El señor **DELGADO ARCE**: Dentro de las competencias que usted tenía en esta línea como director y coordinador, que ya ha dicho que eran las que eran, desde su función de dar el visto bueno y de fiscalizar —entre comillas— que se estuvieran haciendo determinadas cosas bien, a su juicio la línea que se pone en servicio en diciembre de 2011 ¿cumplía la normativa vigente en todas las materias y de conformidad con lo que estaba en vigor en aquella fecha?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): A mi juicio, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Incluido todo lo que se refiere al subsistema de control, mando y señalización?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Es una obviedad que hemos repetido aquí algunas veces, para que el sistema de seguridad ERTMS funcione tiene que estar instalado en vía y en el tren. En el caso de esta línea, como ya ha quedado de manifiesto, inicialmente estaba de cambiador a cambiador, después con el modificado quedan fuera de este sistema ERTMS esos kilómetros que van desde un poco antes de la curva de A Grandeira hasta la estación de Santiago y, por lo tanto, ahí va funcionando bajo el sistema ASFA. Yo le pregunto si usted, ingeniero con esa experiencia que ha puesto de manifiesto, considera, primero, que el circular, como se circulaba ese día, con el sistema ASFA daba seguridad y protección a los viajeros y a las personas que iban en ese tren, o si, por el contrario, estaban circulando con un modo de seguridad inseguro.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Eso tiene una réplica porque, claro, si yo digo que el sistema es totalmente seguro, me van a decir que hay 80 muertos. Las condiciones de circulación del tren en ASFA en la línea Orense-Santiago son las mismas condiciones de circulación que existieron y se pusieron en práctica en el resto de las líneas que se inauguraron, en todas. No hay ni un solo elemento discordante en la línea Orense-Santiago distinto de los que existieron en las líneas Madrid-Valladolid, Madrid-Barcelona o cualquier otra línea. Las transiciones eran similares y los tratamientos eran similares.

El señor **DELGADO ARCE**: Unos kilómetros antes de la famosa curva, ¿conoce usted la señalización allí ubicada para advertir de que se iba a producir una modificación de la velocidad? Me refiero a la señal E'7 avanzada, a las balizas, a la propia señal E7, al cartelón de cambio de sistema a modo ASFA, al cartelón bajo disposición del Reglamento General de Circulación. ¿Conocía usted la existencia de esta señalización?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Sí. Permítame que haga una disquisición. Como director de la línea, yo lo único que tengo que comprobar es que todas esas cuestiones se han tenido en cuenta. Lo que pasa es que dentro de mi conocimiento sí tengo algunos conocimientos de cómo funciona el ERTMS, cómo funciona ASFA y qué tipo de señalización. La señalización que tiene la curva está acorde con el Reglamento General de Circulación, está señalizado en vía de la manera que está señalizado, porque posteriormente a la curva ya no tiene ninguna posibilidad de incrementar la velocidad, si baja a 80 kilómetros/hora ya hasta Santiago no va a subir, por lo tanto, la señalización es la correcta. Estoy hablando del año 2011 en el que se pone en servicio la línea, no de la significación de los cambios que se consideran a posteriori.

El señor **DELGADO ARCE**: Después del accidente.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Eso es, pero todo lo demás es exactamente igual que en otras líneas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 97

17 de octubre de 2018

Pág. 64

El señor **DELGADO ARCE**: Última pregunta. El informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios —que usted respeta y no se mete en la independencia o no de las personas que la integran— plantea una hipótesis: De ser posible que el material accidentado —o sea, el tren— hubiera circulado con ERTMS en su actual extensión hasta el punto kilométrico 80,069, este sistema no habría limitado la velocidad de acceso a la curva de Angrois, pues desde dicho punto se podía circular a 200 kilómetros con ASFA, siendo el maquinista el que debe reducir la velocidad, si bien este tendría que haber activado el pulsador de reconocimiento de salida del ERTMS en la pantalla DMI de cabina, lo que hubiera sido teóricamente un elemento más para centrar su atención a la conducción; de no haber activado el sistema hubiera aplicado el freno de servicio, que se liberaría en el momento de activarse dicho pulsador. ¿Está usted de acuerdo con esto que dice el informe?

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Sí, absolutamente.

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

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

Muchas gracias a todos y, sobre todo, al compareciente, primero por el rato que le hemos hecho esperar y luego por su paciencia con todos nosotros. Su trabajo no habrá sido en vano y tendremos muy en cuenta sus conclusiones.

Recuerdo a los miembros de la Comisión que la semana que viene no tendremos sesión, porque mañana alargamos el periodo de comparecencias y necesitamos los quince días para convocar a los nuevos comparecientes. Yo me atrevería a sugerirles que la semana sin Pleno volviéramos a celebrar sesión un miércoles con cinco intervenciones. ¿Qué les parece?

El señor **DELGADO ARCE**: Pues depende de las personas que sean. Si son sesiones como hoy con personas que tienen que aportar tanto, como ha sucedido hoy con estas tres personas que son protagonistas, pues la preparación de las cosas no es lo mismo para tres que para cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón. Muy bien, parece razonable lo que dice el señor Delgado. La señora Fernández está de acuerdo, el señor Elorza también. En lo que sí estamos de acuerdo es en que el miércoles nos volvemos a reunir con más comparecencias. Veremos si tienen un perfil similar, dénos un poco de confianza, y entonces celebraríamos una menos porque la verdad es que cunden mucho. Le hemos hecho esperar, ya lo sé, pero sus comparecencias cunden mucho.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): Si me permite, señor presidente, me gustaría decir que si en algo no he sido suficientemente claro, discúlpenme, pero no ha sido, créanme, con ningún afán de ocultismo ni de contar cosas que no son ciertas ni nada por el estilo.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, esto está claro.

El señor **DÍEZ ARROYO** (exdirector de la línea de alta velocidad noroeste de ADIF y exdirector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria): He tratado de explicar cosas que además no están dentro de mi cometido, porque dentro de mi labor como director de la línea no están esos conocimientos, lo que pasa es que los poseo y es inevitable hacer mención a ello, pero yo podía haber sido un perfecto ignorante del sistema ERTMS como director de la línea.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Nos lo ha dicho, ha dejado claro que lo conocía, aunque no era su cometido. Señorías, se levanta la sesión.

Eran las ocho y treinta minutos de la noche.