



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 681

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 47

celebrada el miércoles, 5 de febrero de 2003

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de RENFE (Corsini Freese) para informar sobre:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Las conclusiones del informe sobre el accidente ferroviario de Tobarra (Albacete). A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001407.) | 22064 |
| — El accidente sufrido por el tren Talgo en Reliegos (León) y sobre la acumulación de accidentes ferroviarios en la provincia de León durante los meses de diciembre de 2002 y enero de 2003. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001422.).. | 22064 |
| — Las circunstancias de los accidentes ferroviarios que se han producido en el mes de enero de 2003. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001112.).. | 22064 |

— El estado de la red ferroviaria convencional, nivel de inversión y su efecto en los recientes accidentes ferroviarios. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001145.)	22064
--	--------------

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión número 47 de la Comisión de Infraestructuras. Damos la bienvenida al presidente de RENFE, don Miguel Corsini, que comparece para celebrar las cuatro peticiones de comparecencia: primero, del presidente de RENFE para informar sobre las conclusiones del informe sobre el accidente ferroviario de Tobarra, en Albacete, de la que es autor el Gobierno; segundo, del presidente de RENFE para informar sobre el accidente sufrido por el tren Talgo en Reliegos, León, y sobre la acumulación de accidentes ferroviarios en la provincia de León durante los meses de diciembre de 2002 y enero de 2003, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista; tercero, del ministro de Fomento para informar de las circunstancias de los accidentes ferroviarios que se han producido en el mes de enero de 2003, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y que, por acuerdo de la Mesa y la junta de portavoces la sustanciará el presidente de RENFE y cuarto, del ministro de Fomento para que explique el estado de la red ferroviaria convencional, nivel de inversión y sus efectos en los recientes accidentes ferroviarios, de la que es autor el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y que, igualmente, por acuerdo de la Mesa y la junta de portavoces, sustanciará el presidente de RENFE.

Señorías, las cuatro comparecencias se harán con una intervención del presidente de RENFE y sucesivas intervenciones de los portavoces en el orden en el que han sido solicitadas las comparecencias.

Dicho esto, damos la palabra al presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Buenos días, señoras y señores diputados.

Comparezco ante ustedes para detallar, como ha indicado el señor presidente, los resultados de las investigaciones realizadas por RENFE acerca de los accidentes ocurridos en Tobarra, provincia de Albacete,

y Reliegos, en León. En el primero de los casos, comparezco a petición del Gobierno, en tanto que en el segundo lo hago a petición del Grupo Socialista. También me encuentro aquí para informar de las circunstancias de los accidentes ferroviarios que se han producido en enero, a petición del Grupo Socialista, y para explicar el estado de la red ferroviaria convencional, inversión y sus posibles efectos en los recientes accidentes; petición formulada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

En primer lugar, y como muestra de mi absoluta voluntad de transparencia, me voy a referir al accidente que ocurrió ayer por la mañana muy cerca de Madrid, entre las estaciones de El Goloso y Fuencarral. A las once y veinte horas de ayer martes un tractor de maniobras alcanzó por cola a un tren de cercanías que se encontraba detenido en la bifurcación de Valdelatas. A falta de la investigación definitiva, la primera inspección apunta a un error humano en la conducción del tractor de maniobras que alcanzó al tren de cercanías. RENFE activó el protocolo para casos de emergencia y comunicó inmediatamente el hecho a los servicios sanitarios de Protección Civil, que atendieron a 18 personas. Una viajera del tren de cercanías y el jefe maquinista precisaron hospitalización. Personalmente me desplazé al lugar y posteriormente me trasladé a los hospitales donde se encontraban los heridos para interesarme por su estado. He quiero informar de este tema puntual porque es una cuestión que está fuera de las comparecencias parlamentarias —sucedió ayer por la mañana— y quería que estuviesen ustedes informados.

Continúo con los motivos fundamentales de mi comparecencia. El accidente producido en Tobarra, Albacete, se produjo el pasado 4 de enero a las 19:05 horas. El tren era el Talgo 224 de grandes líneas, que procedía de Madrid con destino a Murcia y Cartagena. Cuando circulaba entre las estaciones de Navajuelo y Hellín, a la altura del punto kilométrico 338/100 de la línea Chinchilla-Cartagena se produjo el descarrilamiento del primer eje de la locomotora. El tren, que iba en esos momentos a una velocidad de 137 kilómetros por hora,

continuó su marcha con el eje descarrillado hasta el punto kilométrico 338/200, momento en el que la locomotora se salió de la vía por el lado izquierdo provocando el descarrilamiento posterior de los dos vehículos que la seguían, el furgón generador y el primer coche de viajeros. El suceso fue conocido de inmediato por el puesto de mando de Renfe en Valencia, que recibió comunicación del propio maquinista. En ese mismo momento, el puesto de mando activó el plan de emergencia para la atención y evacuación urgente de los heridos y del resto de los viajeros, a la vez que solicitaba la asistencia de ambulancias. RENFE habilitó teléfonos de información para los familiares de los viajeros y facilitó después el balance definitivo de los daños personales de este accidente que, como todos ustedes saben, fue de dos personas fallecidas y 32 viajeros más con heridas diversas. El dispositivo de RENFE se completó finalmente con un plan alternativo de transportes que se concretó en transbordos por carretera y desvíos por Alicante de cinco trenes más de grandes líneas. Por supuesto, la Dirección de Seguridad en la Circulación inició inmediatamente la investigación de rigor y colaboró activamente con la autoridad judicial, la cual inició una investigación que será la que finalmente determine las responsabilidades que se deriven de este caso. El equipo de la Dirección de Seguridad en la Circulación de RENFE analizó detalladamente la vía en el lugar de los hechos, la locomotora y su registrador —lo que vulgarmente se llama caja negra— y el material remolcado. El equipo responsable de la investigación también tomó declaración al maquinista. Como todos ustedes saben y RENFE comunicó oficialmente, la primera inspección confirmó que ni la vía, ni el material, ni tampoco el comportamiento del maquinista —que circulaba dentro de los márgenes de seguridad— fueron el origen del descarrilamiento. La investigación realizada con posterioridad por el equipo antes mencionado confirma todo esto. Durante la investigación se observaron restos de materiales machacados sobre ambos carriles en el punto kilométrico 338/090, que fueron el origen del accidente. Catorce metros después, en el punto kilométrico 338/104, se observa la marca del remonte de la pestaña de la rueda sobre el carril izquierdo, momento en el que se inicia el descarrilamiento. El bogie de la locomotora queda totalmente descarrilado en el punto 338/175. Veinticinco metros después, el segundo bogie de la locomotora choca contra el carril y lo rompe. Cincuenta metros más allá, en el punto 338/250, se observan las marcas de la salida de la vía del furgón generador y del primer coche de viajeros. Ya en su primera declaración el maquinista del tren afirmó haber notado —y leo el informe— un golpe en los bajos de la máquina, como si hubiese algo en la vía. La investigación técnica realizada por RENFE camina en la misma dirección y dice lo siguiente: A la vista de las consideraciones anteriores, se concluye que la posible causa del accidente, a falta

de las investigaciones que está desarrollando la autoridad judicial, ha sido el arrollamiento por parte de la máquina del Talgo de obstáculos en cantidades sin determinar colocados encima de los carriles.

Paso a comentarles los detalles del accidente que ha motivado la segunda petición de comparecencia formulada por el Grupo Socialista. Se trata del accidente ocurrido el pasado 16 de enero en el punto kilométrico 92/112 de línea León-Madrid, entre las estaciones de Santa Martas y El Burgo Ranero, término municipal de Reliegos. A las 12:05 horas de ese día se produjo el descarrilamiento de seis vehículos del tren Talgo Gijón-Alicante. Como consecuencia de este descarrilamiento se produjeron entre los viajeros 8 heridos leves. Tras producirse el accidente, el Centro de Control de Tráfico de RENFE avisó inmediatamente a los organismos de Protección Civil y personal sanitario, que se desplazaron, junto con el propio personal de RENFE, al lugar del accidente. Desde un punto de vista técnico, el tramo en el que se produjo el descarrilamiento es de vía doble electrificada, dotada de tecnología adecuada para que en ella puedan circular los trenes a una velocidad de 155 kilómetros por hora. RENFE inició una investigación momentos después del accidente, para lo cual requirió la declaración del maquinista y de todo el personal que tiene intervención en esta línea. La investigación realizada como consecuencia de este accidente refleja claramente que no se produjo anomalía alguna ni en el tren Talgo ni en la conducción realizada por el maquinista. Sus comportamientos fueron correctos en todo momento. La primera inspección ya reflejaba la excesiva acumulación de balasto en un punto de la vía. Esta acumulación mayor de la normal fue lo que produjo el descarrilamiento del furgón generador y de cinco coches de viajeros. La investigación se centró en averiguar qué pudo provocar esa excesiva acumulación de balasto sobre la vía. Efectivamente, durante los días previos se habían producido en la zona cuantiosas lluvias que provocaron, como es sabido, daños en todas las infraestructuras de la provincia; lluvias que habían afectado a la infraestructura ferroviaria. Como consecuencia de esos daños, RENFE ordenó la realización de tareas de mantenimiento intensivo en toda la zona; tareas que se llevaron a cabo a través de distintas brigadas de técnicos en el mantenimiento de infraestructuras. Fruto de ese mantenimiento intensivo, se decidió la descarga de un tren de balasto en ese tramo de forma que, con ese aumento del mismo, se acondicionara correctamente la vía y se consiguiera recuperar las condiciones de seguridad en la circulación. Pues bien, las brigadas de mantenimiento de infraestructura descargaron el balasto sobre las vías en ese tramo. Al producirse la labor de descarga del tren de balasto, esta brigada observó que las piedras se habían apelmazado como consecuencia de que este material había estado almacenado durante los días previos en tolvas y había sufrido los rigores de las lluvias y las heladas posteriores. Esto

fue detectado sobre el lugar por los propios técnicos. En ese momento, el responsable de la brigada ordenó su disgregación y la dispersión de las piedras, sin embargo, de la investigación se desprende que el personal operativo no distribuía de forma homogénea el balasto y, como es preceptivo en estos casos, tampoco ordenó que se estableciera una precaución al paso de las primeras circulaciones. En este caso la conclusión de la investigación es clara y detalla que una distribución irregular del balasto produjo el descarrilamiento del Talgo.

En este momento, y para que les sirva a todos ustedes para tener más datos, quisiera exponer algunos detalles adicionales acerca de las circunstancias que han rodeado a cada uno de los dos siniestros, de forma que conozcan convenientemente todos los pormenores. Quiero referirme en todos los casos al año 1994 como ejercicio de partida de mi análisis, puesto que este fue el año en el que se suscribió el último contrato-programa entre RENFE y el Estado. En el caso del accidente de Tobarra, en Albacete, se trata de una línea que comunica la región de Murcia con el centro peninsular. Para RENFE es una línea que tiene una importancia estratégica de gran utilización y a la que RENFE ha destinado una importante cuantía económica. De hecho, RENFE ha destinado desde 1994 a la línea Chinchilla-Cartagena un total de 26,2 millones de euros todos ellos en partidas destinadas a mejorar la gestión de la infraestructura en los tramos Chinchilla-Tobarra, Tobarra-Calasparra, Calasparra-Alguazas, Alguazas-Murcia, Murcia-Los Ramos y Los Ramos-Cartagena. Todas estas partidas han servido para dotar a esta línea de más y mejores medios y mantener la infraestructura adecuada a la intensidad del tráfico en esta zona. La realidad del accidente de Tobarra es otra y nada tiene que ver ni con el estado de la infraestructura ni con los trenes. Para calificar este hecho habrá que esperar el resultado de la instrucción sumarial que instruye el Juzgado de Hellín.

En el caso del accidente ocurrido en el término municipal de Reliegos, en León, es necesario despejar algunas dudas que sobre él se han cernido. Esta línea recibe anualmente grandes inversiones, la mayor parte de ellas para asegurar un adecuado mantenimiento de la infraestructura. Se trata de una línea con vía doble y electrificada de gran utilización. No se sostienen, pues, las declaraciones realizadas con posterioridad por personas que no conocen el ferrocarril en el sentido de acusar de un descenso de las inversiones y de realizar un escaso mantenimiento. Debo decir que desde 1994 RENFE ha destinado a la línea Palencia-León 25,1 millones de euros en su práctica totalidad para el mantenimiento de la infraestructura. Estos datos dejan claro cuál es la realidad del mantenimiento de la red ferroviaria en esta línea, una línea que pertenece a la provincia de León de importancia estratégica desde el punto de vista ferroviario, desde donde parten y a donde llegan las líneas que unen la meseta norte con Asturias y

con Galicia. La realidad del accidente no tiene nada que ver con un escaso mantenimiento de la red en este tramo. Este accidente tiene su origen precisamente en la realización de tareas de mantenimiento de la infraestructura, tareas —es cierto— que se realizaron de una forma inadecuada y que conllevaron la acumulación de balasto de las vías. Sin embargo, me constan algunos datos que quiero comunicarles. Sólo en la provincia de León las brigadas de mantenimiento de infraestructura descargaron, en el año 2002, un total de 79 trenes de balasto. En el ámbito de gerencia, que tiene como base León, RENFE descargó durante este último año 320 trenes de balasto. Estas operaciones se han repetido con la misma intensidad durante los últimos años y forman parte del mantenimiento preventivo de la red ferroviaria. No ha habido ningún accidente de las características del ocurrido en Reliegos durante los últimos diez años, periodo durante el cual las brigadas de mantenimiento han descargado cerca de 803 trenes de balasto en la provincia de León, más de 3.000 en el ámbito de la gerencia de León y cerca de 20.000 en toda España. Durante los últimos años, como luego les demostraré, RENFE ha tomado una serie de iniciativas destinadas a introducir nuevas tecnologías que redundan en la mejora de las condiciones de la seguridad en la circulación. Estas medidas, tanto de carácter operativo como técnico y de personal, se han traducido en una reducción muy sustancial de la accidentabilidad que ha descendido a la mitad desde 1994. Les he detallado pormenorizadamente todos los aspectos de cada uno de los dos accidentes que constituyen parte de mi comparecencia. Sin embargo, es público y notorio que durante las últimas semanas se han producido en la red ferroviaria española otros accidentes que constituyen el motivo de una nueva petición de comparecencia del Grupo Socialista y que han tenido un gran despliegue informativo en los medios de comunicación y, en consecuencia, han producido una cierta alarma social, alarma que es mi deber eliminar para tranquilidad de todos.

Dispongo de algunos datos de interés que sirven para ampliar nuestra visión acerca de la coincidencia en muy poco tiempo de varios accidentes en zonas próximas unas a otras. Diciembre ha sido un mes extraordinariamente lluvioso en Castilla y León. De hecho, sólo en León las lluvias duplicaron durante ese mes la media de precipitaciones de los últimos 30 años y se alcanzó un volumen casi desconocido de 126 litros por metro cuadrado. A finales de mes se registraron los días más lluviosos y, en concreto, el día 26 fue el más aparatoso de todos. La concatenación de esas lluvias extraordinarias con las fuertes heladas y nevadas de las primeras semanas de enero tuvo un efecto negativo sobre todas las infraestructuras viarias de Castilla y León y, cómo no, también sobre el ferrocarril. Es posible que todo ello se encuentre en el origen de la coincidencia de varios accidentes en Castilla y León. En estos otros accidentes como el ocurrido en Pancorbo (Burgos) se

han iniciado las investigaciones que aún se encuentran en fase de realización. En todos ellos, la primera inspección ya permite vislumbrar las causas a falta de la conclusión de la totalidad de las demás comprobaciones, como sucede en el caso del mencionado accidente en Pancorbo (Burgos) en donde un tren Talgo descarriló como consecuencia del estado de la vía y sin que se detectaran otras anomalías. Además, en las últimas semanas se han producido otros incidentes que todos ustedes conocen y que los medios de comunicación han reflejado. Así ocurrió con la caída de un eje de la locomotora de un tren de grandes líneas cerca de Ponferrada (León) o el descarrilamiento de un tren regional en Canfranc (Huesca). Estos dos sucesos tuvieron relación con el clima adverso y fueron directamente provocados por el desprendimiento de tierras. En ninguno de los dos hubo que lamentar daños personales. También en este mes de enero se produjo la caída de un eje de un tren de mercancías en Medina del Campo (Valladolid). Quiero reflejar este incidente, tal y como lo he hecho con los demás —a pesar de que este caso no tuvo ninguna consecuencia— para demostrarles precisamente mi voluntad de transparencia, tal como decía al comienzo de mi intervención. Durante las últimas semanas se han producido algunos accidentes en pasos a nivel bien porque los conductores de los vehículos se saltaron las señales de stop, como en el caso ocurrido en Lorca (Murcia), bien porque la persona arrollada se saltó las semibarreras con el consiguiente peligro para él, como luego se demostró en Beniel (Alicante) ya que falleció al ser arrollado. El último de los incidentes a los que hoy me refiero fue un acto vandálico ocurrido en Cartagena (Murcia), en donde unos desconocidos cortaron los manguitos de frenos de un tren que había estado estacionado allí durante toda la noche. Este acto que RENFE ha denunciado oportunamente no habría acarreado peligro alguno para las personas ya que los técnicos de RENFE realizan siempre y en todos los casos una serie de verificaciones previas a la puesta en marcha de un tren entre las que se encuentran las pruebas de frenado. Precisamente fueron los técnicos de RENFE los primeros en descubrir este acto vandálico. En definitiva, y con respecto al total de los accidentes e incidentes de enero, y aunque las investigaciones definitivas no están concluidas en algunos de estos hechos, les puedo avanzar que, salvo en los atribuibles a la climatología adversa, todos los demás no tienen ninguna relación entre sí, han ocurrido en lugares distanciados y su origen es absolutamente dispar.

Como decía antes, el hecho de que hayan ocurrido varios accidentes en un corto espacio de tiempo y la difusión que han tenido a través de los medios de comunicación han producido cierta alarma social y una serie de dudas tanto entre la opinión pública como entre los representantes de los ciudadanos. Estas dudas se han centrado en dos aspectos concretos que quiero aclarar para eliminar esta alarma social que tanto perju-

da a la confianza que los ciudadanos depositan en este modo de transporte. Los dos aspectos a los que me refería que han sido el eje de las dudas y de multitud de comentarios son, primero, los propios trenes Talgo y, segundo, el mantenimiento que RENFE hace de la infraestructura ferroviaria. Me voy a centrar de forma breve y en primer lugar, siguiendo este orden, en los trenes Talgo.

Talgo es una empresa española creada hace 60 años. Desde entonces, por su fiabilidad y por la calidad del producto, ha fabricado trenes y ha resultado adjudicataria de importantes concursos de fabricación de material en España y en el extranjero, el más importante, para la fabricación de los 16 trenes de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona. Seguramente, muchos de ustedes se han preguntado por qué han ocurrido estos accidentes a los trenes Talgo. Quiero dejar clara una cuestión. De los accidentes a los que he hecho alusión anteriormente, sólo tres han afectado a trenes Talgo. El nombre del fabricante y del producto, y la espectacularidad de estos tres accidentes, ha incrementado la notabilidad y la difusión de la marca, y han establecido una relación equivocada entre su nombre y el suceso. Como he señalado anteriormente —y valga esta afirmación para despejar dudas—, ninguno de los tres Talgo implicados en los accidentes demostró anomalía alguna. Se trata de accidentes independientes entre sí, que no guardan relación alguna, y sin origen común. Por lo tanto, los trenes no tienen nada que ver con los accidentes. Quizá muchos de ustedes insistan en por qué les ocurre esto, de manera sistemática, a los trenes Talgo. Para aclarar esta cuestión, me gustaría darles algunos datos. La mayor parte de los recorridos realizados por los servicios de grandes líneas de RENFE son llevados a cabo por trenes Talgo; en concreto, más del 70 por ciento de los kilómetros recorridos por los coches de grandes líneas de RENFE son realizados en estos momentos con material Talgo. El segundo de los elementos sobre el que han girado las dudas surgidas a raíz de los accidentes ha sido el mantenimiento y el estado de la infraestructura ferroviaria. Admito que, tras los últimos accidentes, surja la duda. Sin embargo, carece de fundamento cierto, y valgan algunos datos para confirmarlo. Desde 1994 hasta el año 2002, RENFE ha invertido en la gestión de la infraestructura 1.686 millones de euros en toda la geografía española. Esta cantidad supone el 52 por ciento del total de las inversiones ejecutadas por RENFE en estos nueve años; inversiones que ascendieron a más de 3.000 millones de euros. Los ejercicios en los que las inversiones fueron más cuantiosas han sido precisamente los últimos. En el año 2002, RENFE destina a la gestión de la infraestructura inversiones por un total de 275 millones de euros, en tanto que en el año anterior, 2001, las inversiones fueron de 263,5 millones de euros. Estas cifras superan notablemente la media de los nueve años objeto de nuestro análisis, ejercicio durante los cuales

RENFE destinó a la gestión de la infraestructura una media de 187 millones de euros. Quiero decir con ello algo muy claro, y es que el esfuerzo inversor ha sido muy intenso, creciendo año tras año, y aun mayor durante los últimos ejercicios. El resto de las inversiones ha tenido como destino final, fundamentalmente, la compra de trenes —algo más de 1.070 millones de euros, el 35 por ciento del total—, y otras partidas financieras y de medios técnicos necesarios para adecuar la gestión a la realidad de cada día. Nuestros estudios de mercado dicen claramente que lo primero que percibe el cliente del servicio que presta RENFE es el tren. En este aspecto, la valoración que RENFE merece a los ciudadanos es muy alta. Todos ustedes han podido apreciar el esfuerzo importante que RENFE ha realizado durante los últimos años para convertir su flota de trenes en una de las más modernas de todo el mundo. Sin embargo, la apuesta real de RENFE ha sido por la seguridad. A la gestión de la infraestructura y a la tecnología asociada a su gestión, RENFE ha destinado, durante los nueve años que analizamos, 600 millones de euros más que a la compra de trenes. Se trata de una inversión que los viajeros y la opinión pública no perciben directamente. En conclusión, la seguridad en la circulación es lo primero para nosotros. No lo duden y no permitan que nadie lo dude, porque las inversiones lo demuestran.

Me gustaría extenderme un poco más en todos los aspectos que han rodeado la siniestralidad que ha sufrido el ferrocarril en el mes de enero, de forma que puedan ser eliminadas las dudas que, a pesar de todo, persisten sobre este asunto. RENFE es una empresa en la que existe un empeño especial por la formación continua de sus trabajadores. Desde 1994 —y como consecuencia de la aplicación de un plan de jubilaciones y bajas incentivadas, aprobado por el Ministerio de Trabajo y suscrito entre la dirección de RENFE y los representantes del comité general de empresa—, el número de trabajadores ha disminuido paulatinamente de 41.628 en ese año, hasta los 31.422 de finales de 2002. En el capítulo de la formación destinada a la seguridad en la circulación, en 1994 se impartían algo más de 75.000 horas, mientras que en el año 2002 han sido más de 162.000; cifra que duplica con creces la de nueve años antes.

Quiero darles más datos que reflejan la realidad y que sólo pretenden contribuir a aclarar lo que ha sucedido este mes pasado. Enero es tradicionalmente un mes difícil para la explotación ferroviaria. Las abundantes lluvias, heladas y nieves, dañan las infraestructuras; todas sin excepción sufren las consecuencias del clima adverso, y el ferrocarril no escapa a esta adversidad. En enero de 2002, se produjeron en la red ferroviaria española ocho accidentes. El índice de accidentalidad de ese mes fue de 0,52 accidentes por cada millón de kilómetros recorridos; porcentaje mayor al de la media de todo el año 2002, lo que denota las difí-

ciles condiciones que se producen en este mes tan especial. En enero de 2003 se han producido en la red española, exactamente, el mismo número de accidentes que en el mismo mes del año pasado. Y déjenme que les aporte un dato más, que, sin duda, servirá para despejar posibles incógnitas. En 1994, los trenes de RENFE sufrían 0,79 accidentes por cada millón de kilómetros recorridos. Ya entonces se trataba de un índice excelente, que demostraba una accidentalidad muy baja. Desde ese año, los índices de accidentalidad han continuado mejorando año tras año. Así, en 1998, este índice era de 0,51 por cada millón de kilómetros recorridos. Esa tendencia descendente ha continuado hasta nuestros días. En el año 2002, el índice de accidentalidad se ha situado en el 0,38, lo que quiere decir que se produce un accidente cada 2.631.579 kilómetros recorridos por nuestros trenes. Dicho de otro modo, nuestros trenes dan 66 vueltas a la tierra sin sufrir accidente alguno. Esto supone que nuestro ferrocarril es el tercero más seguro de Europa.

A continuación, les detallo algunos datos que aclaran totalmente la realidad de la gestión de la infraestructura en RENFE y reflejan la tendencia de los índices de accidentalidad durante los últimos años. En el año 1994, los recursos humanos de mantenimiento e infraestructura eran de 7.147 trabajadores; las inversiones en elementos de seguridad en la infraestructura convencional eran de 85,33 millones de euros y el índice de accidentalidad —accidentes por cada millón de kilómetros— era de 0,79. En el año 1995, el número de trabajadores destinados a labores de mantenimiento e infraestructura era de 6.699, las inversiones en elementos de seguridad eran de 99,07 millones de euros y el índice de accidentalidad era de 0,70. En el año 1996, el número de trabajadores era de 6.384; las inversiones en elementos de seguridad eran de 135,10 millones de euros, y el índice de accidentalidad de 0,65. En el año 1997 había 6.142 trabajadores en infraestructura, 109,68 millones de euros en inversiones en elementos de seguridad y el índice de accidentalidad era de 0,64. En 1998, había 5.957 trabajadores, las inversiones eran de 110,95 millones de euros y de 0,51 el índice de accidentalidad. En 1999, el número de trabajadores era de 5.706, las inversiones en elementos de seguridad eran de 108,96 millones de euros y 0,53 el índice de accidentalidad. En el año 2000, había 5.475 trabajadores, con una inversión en elementos de seguridad de 166,36 millones de euros y 0,46 el índice de accidentalidad. En el año 2001, 5.286 trabajadores, contra 195,77 millones de euros en inversiones, y un índice de accidentalidad de 0,40. Y en el año 2002, 5.027 trabajadores de mantenimiento de infraestructura, 194,39 millones de euros en inversiones en elementos de seguridad y un índice de accidentalidad de 0,38.

Con todos estos datos, y los que aporté con anterioridad, he respondido a la cuarta petición de comparecencia, formulada por el Grupo Parlamentario Federal de

Izquierda Unida. No pretendo decir nada en relación con estas cifras. Sencillamente, la realidad del ferrocarril, de sus inversiones y del esfuerzo inversor para reducir la accidentalidad están ahí. He intentado arrojar alguna luz sobre el tema que nos trae aquí, que es una situación absolutamente singular, una serie de sucesos dispares y distribuidos de forma irregular a lo largo de la geografía, con causas distintas.

Estoy absolutamente seguro, si tenemos ocasión de volver a exponer estos datos, de que los que tengamos a finales de este año seguirán siendo positivos en cuanto a la accidentalidad.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, intervendrá el Grupo Socialista como primer peticionario de la comparecencia. Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVEL**: ¿Cómo organizaremos las intervenciones? Puesto que son puntos diferenciados, es aspiración del Grupo Parlamentario Socialista realizar intervenciones parciales, tal y como viene en el orden del día. Si la presidencia lo estima oportuno, nuestra aspiración es fraccionar las intervenciones en un tiempo razonable por parte de varios intervinientes del grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: La presidencia no tiene ningún inconveniente en que los grupos fraccionen sus intervenciones con la participación de diferentes oradores, ateniéndose siempre a que el tiempo será repartido. No obstante, si se fraccionan en un número excesivo, lo tendremos en cuenta para que el tiempo no quede reducido. No hay ningún inconveniente en que todos los grupos puedan actuar mediante distintos intervinientes repartiéndose el tiempo entre ellos, como está previsto en el reglamento.

Dicho esto, quisiéramos saber cuántos intervinientes harán uso de la palabra por parte del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor presidente, el primer punto del orden del día es el informe sobre el accidente ferroviario de Tobarra en la provincia de Albacete. La intervención la llevará a cabo la señora Valentín. En el segundo punto, relativo al accidente del tren Talgo en Reliego, provincia de León, intervendrá la diputada doña Amparo Valcarce. Respecto a los puntos 3 y 4 intervendrán otros dos diputados, pero todo dependerá de la evolución del debate. En cada uno de los puntos nos corresponde una intervención, la que esté tasada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, concretando su intervención, en el primer punto intervendrá la señora Valentín, en el segundo, la señora Valcarce y en los otros dos puntos lo deja usted pendientes. Así lo haremos.

En primer lugar, tiene la palabra la señora Valentín, rogándole brevedad puesto que reparte el turno con

cuatro portavoces. (**Rumores.—El señor López-Amor García pide la palabra.**) Por favor, señorías, guarden silencio.

Tiene la palabra el señor López-Amor García.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Señor presidente, si estamos en una comparecencia es para un tema determinado, aunque sea sobre la acumulación de unas peticiones de comparecencia efectuadas por el propio Gobierno, el presidente de RENFE y algunos grupos políticos que aquí están sentados. Señor presidente, es una sola comparecencia, una distribución de tiempo y yo, como portavoz, le pregunto qué tiempo tiene el Grupo Socialista para intervenir.

El señor **PRESIDENTE**: Como dice el señor López-Amor, se trata de una única comparecencia del presidente de RENFE, aunque se hayan agrupado, como se ha hecho otras veces. Como todos saben, el reglamento prevé diez minutos para la intervención de los portavoces. En este caso la presidencia dará veinte minutos, el doble, para que pueda ser repartido el tiempo. (**Rumores.**)

Señorías, guarden silencio. Si alguien quiere hablar solamente tiene que hacer un leve gesto a la presidencia y le daremos la palabra. (**El señor Sedó i Marsal tiene la palabra.**)

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, quisiera saber si va a haber una segunda intervención de matizaciones o no.

El señor **PRESIDENTE**: Como sabe el señor Sedó, la segunda intervención es potestativa de la presidencia. Al igual que el señor Segura nos ha dejado en la duda de cuántas personas van a intervenir y quiénes son, la presidencia se reserva ese derecho hasta el final para mantener la intriga de esta Comisión.

Tiene la palabra la señora Valentín. Dispone S.S. de cinco minutos y le ruego se atenga al tiempo.

La señora **VALENTÍN NAVARRO**: Señor Corsini, reciba el agradecimiento del Grupo Parlamentario Socialista por la exposición que ha tenido a bien hacer en relación con los accidentes de trenes producidos en el mes de enero.

En primer lugar, queríamos trasladar nuestras condolencias a los familiares de las dos personas fallecidas en el accidente de Tobarra el día 4 de enero y también nuestra solidaridad y nuestros deseos de recuperación a las 32 personas heridas, de distinta consideración como consecuencia de este accidente. Antes de entrar en la materia, me gustaría resaltar la excelente coordinación que hubo en todo momento en el accidente producido por el descarrilamiento del Talgo en Tobarra, que permitió de una forma instantánea que se pusieran en marcha todos los servicios de seguridad, de urgencias y de emergencias, no solamente de la provincia de Albacete

sino también de las provincias de Murcia y Alicante; ambulancias, Cruz Roja, Protección Civil, Policía local de Tobarra, Policía judicial, servicio de bomberos y un importante número de personas que, de forma voluntaria, acudieron con la intención de echar una mano debido a las primeras noticias de la magnitud del accidente. Un comportamiento ejemplar que hizo posible que esos primeros momentos de tensión, confusión y tragedia se pudieran organizar de la mejor manera posible.

Agradeciendo a todos los profesionales que intervinieron su trabajo, señor Corsini, quiero manifestar en nombre del Grupo Parlamentario Socialista que he escuchado con mucha atención su intervención y sinceramente me ha decepcionado. Esperaba que se aportara algún dato más de los que ya en el momento del accidente y al día siguiente se fueron desgarrando por responsables políticos del Partido Popular, incluido el ministro Álvarez-Cascos. Señor Corsini, el Grupo Parlamentario Socialista pide formalmente en esta Comisión que se nos envíe el informe elaborado por RENFE en el que se establece la única conclusión que yo le he escuchado como causa y que me preocupa profundamente por la gravedad de la afirmación: Concretamente el accidente se debe a obstáculos colocados encima de los raíles en cantidad sin determinar. Estas son las palabras que textualmente he podido recoger de su comparecencia. Me gustaría que nos remitieran formalmente el informe para ver en qué se basan para haber llegado a esta conclusión y realizar esta información, porque si son colocados se presume intencionalidad. ¿Si o no, señor Corsini? Nos han quedado muchas dudas e interrogantes por resolver. ¿Cómo es posible que doce horas después del accidente el ministro Álvarez-Cascos y usted mismo afirmaran que se descartaban como causas del accidente las cuestiones relacionadas con fallos humanos, con defectos en las infraestructuras e incluso del tren. Horas después del accidente apuntaban como única causa una acción voluntaria ejercida en ese tramo de la vía. Fuentes judiciales se apresuraron a preguntar cómo era posible que determinados políticos hicieran estas declaraciones cuando la investigación estaba sub iudice, declarado el secreto del sumario y todas las hipótesis abiertas como posibles causas del descarrilamiento del Talgo Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena.

Señor Corsini, la línea férrea Albacete-Murcia necesita actuaciones urgentes, no solo de conservación, sino también inversiones importantes de reposición y modernización en obra nueva. No es cierto lo que usted dice. Se está debilitando la inversión pública, también en las infraestructuras de carácter ferroviario. En los Presupuestos Generales del Estado 2002, en el anexo de inversiones del Ministerio de Fomento aparecía una cantidad para infraestructura del transporte ferroviario de 7.500 millones de pesetas para la modernización de la línea férrea Albacete-Murcia, inversión establecida de forma plurianual hasta el año 2003, apareciendo para cada uno de los años la inversión que se iba a rea-

lizar. Primera pregunta: ¿Por qué en los Presupuestos Generales del Estado del año 2001 desaparece la inversión prevista para la modernización de la línea férrea Albacete-Murcia? En enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista tanto desde la provincia de Murcia como desde la de Albace se ha reiterado la reposición de esta cantidad porque consideramos que es preciso y necesario que se haga ese tipo de inversión; nunca más ha vuelto a aparecer en el anexo de inversiones de los Presupuestos Generales del Estado. Nos hablaba usted de las inversiones que se hacen. La contestación oficial a una pregunta efectuada por una parlamentaria del Grupo Parlamentario Socialista, doña Rosario Juaneda, diputada por Murcia, acerca del estado de la ejecución del presupuesto en materia de inversiones ferroviarias a octubre de 2002, es que de los 14 millones de euros se han ejecutado 238.000, es decir el 1,7 por ciento de la inversión en la Comunidad Autónoma de Murcia en infraestructuras ferroviarias.

Señor Corsini, los presupuestos se hacen para cumplirlos. Están ustedes practicando la política presupuestaria de los fuegos de artificio: un momento de gloria y un año entero perdido desde el punto de vista de las oportunidades y de la inversión real en cuanto a las infraestructuras. Los presupuestos no se pueden hacer pensando en una rueda de prensa en cada provincia para el 1 de enero. Se tienen que hacer para que cada obra y cada inversión prevista sea ejecutada y ese dinero sirva para mejorar las infraestructuras, en este caso del Ministerio de Fomento. Pero preguntas y dudas nos quedan muchas: ¿Qué tipo de obstáculo se colocó en las vías para producir el descarrilamiento? ¿De qué tamaño era el obstáculo? ¿Qué clase de obras se han hecho últimamente en la línea férrea Albacete-Murcia-Cartagena, en qué tramos, desglosado por provincias, qué importe? ¿Cuándo se va a electrificar la línea férrea Albacete-Murcia? ¿Cuándo se va a acondicionar para que la velocidad se sitúe en torno a los 160-180 kilómetros por hora? ¿Para cuándo la variante de Camariñas, que está licitada y qué ha pasado con esa obra? Se han perdido dos o tres años desde el punto de vista de su ejecución. ¿Cuándo se va a suprimir el paso a nivel sin barreras de Lorca, que este año ha vuelto a provocar otro accidente cuando ustedes dijeron hace dos años que lo iban a solucionar tras la muerte de 12 trabajadores ecuatorianos en ese mismo punto? ¿Cuál es la evolución de la plantilla de RENFE de 1996 a 2000 y cuántas son las empresas externalizadas para el mantenimiento? ¿Por qué se lleva sin renovar el contrato-programa de RENFE más de dos años? Son muchas las preguntas que han quedado sin responder y estas son sólo algunas por si tiene a bien contestar o por si nos la puede enviar por escrito. El transporte ferroviario convencional, el viejo ferrocarril, tiene que ser objeto de reformas, de mejoras y de una importante modernización con nueva tecnología porque tiene que cumplir esa función social que todos queremos asignarle para que

efectivamente pueda ser usado por el mayor número de ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, recuerdo a los portavoces socialistas que si consumen más tiempo va en detrimento de sus propios compañeros. (**La señora Valentín Navarro: ¡En un asunto tan importante!**). La señora Valentín ha consumido nueve minutos, sólo les digo eso para que lo sepan; tienen posibilidad de comprobarlo.

A continuación, tiene la palabra la señora Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Señor presidente de RENFE, en el último mes se ha producido tal acumulación de accidentes ferroviarios que es lógico que haya habido alarma social y también que muchos nos hayamos preguntado por la seguridad del ferrocarril en España. La mitad de esos accidentes ferroviarios se ha producido en una sola provincia, en la de León. Ciertamente ésta no es la provincia más extensa de España. La provincia de León no es por la que circula mayor número de trenes. La provincia de León no es la más accidentada de España. Le aseguro que la provincia de León no es la más lluviosa de España; ni siquiera es la provincia en que más nieva. Es verdad, y usted tiene razón, que este invierno ha sido especialmente lluvioso en la provincia de León y que las nevadas han sido muy copiosas. Sin embargo, el ministro de Fomento, la Junta de Castilla y León y el subdelegado del Gobierno han dicho que no había temporal, que no se habían dañado las infraestructuras de la provincia de León y que no había ninguna razón para declarar zona catastrófica y por lo tanto poder solicitar las subvenciones correspondientes para la reparación de estas infraestructuras. Desde luego yo voy a utilizar sus palabras en esta comparecencia para hacerlo llegar al Gobierno a fin de que revisen la posición que han mantenido hasta este momento. Ahora bien, si RENFE conocía la especial situación de la climatología en la provincia, la pregunta que todos nos hacemos es por qué si la situación climatológica era excepcional RENFE no tomó ninguna medida excepcional para prevenir lo que después iba a suceder, que la mitad de los accidentes ferroviarios de España se hayan concentrado todos en la provincia de León.

El 27 de diciembre un convoy con 23 vagones descarriló a las cero treinta horas en las proximidades de la estación de Ponferrada. Este hecho motivó la salida de un tren taller desde San Miguel de las Dueñas al rescate del accidentado. Diez horas más tarde este tren taller también descarrila, lo que motivó que durante 36 horas se viese interrumpido el tráfico ferroviario, y usted sabe que esta línea es de un solo sentido. Afectó a 3.000 viajeros y a 12 trenes. Aquí no terminaron las cosas. El 3 de enero el Estrella de Galicia, con 492 viajeros a bordo, descarriló a las seis cincuenta y dos en Montearenas, muy cerca de Ponferrada; también muy cerca de

Torre del Bierzo, señor Corsini: el mismo día y en unas condiciones muy parecidas a las que produjeron la catástrofe del túnel número 20, cuyo documental, por cierto, ha sido premiado con un Goya. Sabe usted que en ese túnel fallecieron muchas personas. El mismo día y en unas condiciones muy parecidas se produjo una auténtica alarma cuando 492 viajeros permanecieron dentro del túnel número 31 durante varias horas. Esto produjo que durante 11 horas se paralizase también el tráfico ferroviario. Once vagones permanecieron dentro del túnel número 31 el mismo día y en condiciones muy parecidas y muy cerca de donde se había producido la catástrofe del túnel número 20. Aquí tampoco terminan las cosas, señor Corsini, porque el 16 de enero de 2003 se produce el descarrilamiento del tren Talgo, con 203 pasajeros, a las 12 horas del día 16 de enero. Permanece cortado el tráfico ferroviario durante dos horas.

Los problemas para los ferrocarriles de la Comunidad de Castilla y León no concluyen aquí, puesto que el 25 de enero se produce un nuevo descarrilamiento en Pancorbo que afecta a dos trenes. Comprenderá usted que esta situación haya encendido todas las alarmas en la provincia de León y en la Comunidad de Castilla y León y que muchas voces se hayan levantado preguntándose por qué está sucediendo. Porque usted recordará que hace aproximadamente un año, en esta misma Comisión de Infraestructuras, esta diputada le preguntó sobre el descarrilamiento, pero también sobre el hundimiento de un puente ferroviario en la provincia de León, en Veguellina. Existe tal acumulación de accidentes que hay mucho más que una alarma social, hay una preocupación enorme en la Comunidad de Castilla y León sobre la situación de los ferrocarriles de la comunidad. Personas que conocen muy bien el ferrocarril, como el responsable de la Federación de Transportes de la UGT, señalaba que en la Comunidad de Castilla y León, y especialmente en la provincia de León, es imprescindible hacer más inversiones en las vías férreas, porque Castilla y León es la comunidad donde menos invierte RENFE y donde menos invierte el GIF. Además, exigía una inversión para mantenimiento de las vías; un mantenimiento que tildaba de manifiestamente deficiente y, además, pedía la renovación del material ferroviario de Castilla y León, acusando a RENFE de utilizar el material más anticuado en esta comunidad y le recordaba que el 70 por ciento de los vehículos que circulan por esta comunidad tienen de media una antigüedad de 30 años.

Don Carlos López, representante de la Federación de Transportes de Comisiones Obreras, conector del ferrocarril, también le señalaba que era absolutamente imprescindible recuperar el nivel de empleo en RENFE y acusaba a RENFE de haber reducido en un 60 por ciento el personal de conservación. Daba algún dato, y yo sólo le voy a repetir uno. En 1998 la brigada de mantenimiento de la ciudad de Valladolid estaba for-

mada por 53 operarios y en el año 2002 sólo eran 21. Pero, además, el problema lo señalaba en las subcontratas. RENFE subcontrata el mantenimiento de las líneas, pero esa subcontrata sólo incluye la reparación de las vías dañadas y no las labores de prevención y de mantenimiento integral de las líneas. Por tanto, señor Corsini, hay un abandono del ferrocarril por parte de RENFE en León y en Castilla y León, que lleva a situaciones de una gravedad enorme.

Por lo que se refiere al accidente de Reliegos, usted ha señalado que la causa que se desprende del informe oficial de RENFE (aprovecho la ocasión para solicitar al señor presidente de esta Comisión que le sea remitido al Grupo Parlamentario Socialista formalmente) ha sido un balasto mal distribuido en la vía. Quiero señalarle lo siguiente. Cuando se produce el accidente de Reliegos, hacía más de 20 días que en la provincia de León no se había producido ningún temporal extraordinario; es decir, que era una situación climatológica normal. RENFE procede a realizar las labores de mantenimiento y consistencia de la vía habituales, como es la distribución de balasto. Para la distribución del balasto hay dos procedimientos, que usted seguramente conoce muy bien. Uno, que esta distribución se haga por parte de operarios —como fue en este caso—, o bien, que se haga por un tren taller, por una máquina especializada. Señor Corsini, estas máquinas no trabajan en estas líneas, y esto es algo que nos debe preocupar enormemente y, además, usted ha señalado que se hace de forma manual por una brigada. Usted ha reconocido que se ha hecho de manera deficiente ese trabajo. Además, no se tomaron las medidas adecuadas, puesto que se detecta por la propia brigada una distribución irregular del balasto y no se toman las medidas preventivas, como son poner una señalización de reducción de velocidad, una señalización de peligro, etcétera. Por tanto, podemos decir que ha habido negligencia. Querríamos saber qué medidas va a poner en marcha RENFE, y sobre todo, qué exigencia de responsabilidades ha puesto en marcha RENFE.

En cualquier caso, señor Corsini, para nosotros lo más importante es restaurar la confianza de los ciudadanos leoneses y de todos los usuarios de estas líneas en el servicio ferroviario. Para restaurar esta confianza es absolutamente imprescindible que RENFE ponga en marcha un plan extraordinario de revisión del estado del tendido ferroviario en la provincia y en la Comunidad de Castilla y León y que se incrementen las inversiones en el mantenimiento de las líneas ferroviarias en León y en Castilla y León. Pero además ustedes, después de esta acumulación de accidentes, no pueden continuar sin poner en marcha un plan de mantenimiento integral que no sea simplemente parchear, sino que es absolutamente imprescindible la prevención y la vigilancia intensiva en el tendido. Señor Corsini, es absolutamente imprescindible renovar el material ferroviario que circula por las vías de León y de Casti-

lla y León. La única forma de restaurar la confianza de los ciudadanos es con una información clara y rápida, pero sobre todo con unas soluciones sobre la mesa que no sean sólo meras palabras, sino que además hay que poner en marcha planes que tengan la financiación adecuada. Le recuerdo que en los Presupuestos Generales del Estado ustedes no sólo no presupuestan, sino que lo poco que presupuestan no lo ejecutan. Esta es nuestra preocupación, que es la que compartimos con los responsables de RENFE tanto de la UGT como de Comisiones Obreras, pero también de los ciudadanos de León y de Castilla y León.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, entre los dos portavoces socialistas han consumido 21 minutos. Por tanto, teóricamente se ha acabado el turno del Grupo Socialista. Hago una apelación al Grupo Socialista para que resuelva los temas en el tiempo previsto, que como ustedes han visto ha sido el doble del habitual. Les ruego a los señores Gallego y Contreras, y apelo a su caballerosidad parlamentaria, que dispongan de 5 minutos extraordinarios cada uno. No he sido yo el que ha consumido su tiempo, sino su propio grupo. Por tanto, daremos una prórroga de 5 minutos a cada uno de ellos.

Señor Gallego, tiene la palabra.

El señor **GALLEGO LÓPEZ**: Intervendré en menos tiempo y muy telegráficamente.

Señor Corsini, usted lo sabe muy bien, en Murcia no llueve ni hiela y, si embargo, las vías están en muy malas condiciones. En otros tiempos, con otro gobierno usted resolvía problemas en Murcia. Usted se acordará, yo también me acuerdo. Problemas de pasos a nivel, que ahora en la línea Murcia-Lorca-Cartagena no se resuelven ni en otras partes de la vía Chinchilla-Murcia-Cartagena. Telegráficamente le diré que alguno de los incidentes que se han producido en esa línea, concretamente en la estación de Cartagena, es porque no hay suficiente seguridad. Se pagan tasas de seguridad y, sin embargo, durante el día hay un solo guardia y durante las horas nocturnas no hay guardia.

Respecto a las inversiones en la línea se ha hecho un lavado de cara, pero es evidente el abandono en lo fundamental, mientras se nos vende desde el Gobierno regional un AVE virtual en zigzag, que sale de Madrid, pasa por Toledo, por Cuenca, por Albacete, por Almansa y al final llegará a Murcia. Está sobre los papeles y sólo se invierte en esa línea el 1,7 de lo poco que se presupuesta. Respuesta parlamentaria a mi compañera Rosario Juaneda. Se utiliza material de desecho en cercanías y material bastante deteriorado en la línea convencional Murcia-Chinchilla-Cartagena-Lorca. No se ha querido invertir en lo esencial. Ya se ha citado antes la variante de Camarillas, presupuestada durante varios ejercicios, incluso a punto de contratarse, y sin embargo no se pone en marcha. Cuando se produce alguna

avería, como la rotura de una junta en los raíles, se arregla de una forma chapucera, con unos remaches como se hacía en los años veinte o veinticinco. Desde los gobiernos regionales del Partido Popular, cuando se produce un nuevo accidente en el desgraciadamente célebre paso a nivel de la línea Murcia-Lorca-Águilas, se dice que el ayuntamiento corte el camino o que ponga los semáforos, responsabilizando al ayuntamiento, que, por cierto, tiene alcalde socialista, de la falta de inversiones en esa línea. Usted ha echado la culpa a la lluvia. Ha dado cifras generales de la siniestralidad, que se ha rebajado en estos años, mientras el Gobierno ha ido rechazando las enmiendas para inversiones que hemos presentado desde el Grupo Socialista.

En otros tiempos, y con esto termino, señor presidente, usted aparecía por allí con mucha frecuencia, iba sobre el terreno y resolvía los problemas. Me acuerdo cuando usted resolvió, por cierto, con Gobierno socialista, el paso a nivel de Lorca ciudad, donde más de 3.000 escolares atravesaban las vías diariamente. Le ruego que vuelva a aquella gestión que con otros gobiernos usted sí sabía hacer.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Gracias, señor Corsini, por la información que nos ha proporcionado, aunque esa información no va a despejar esa alarma social que usted ha dicho que existe, porque cuando se dice que las causas son que ha llovido mucho, que ha nevado, elementos que evidentemente nosotros no podemos controlar, es difícil dar seguridad a los ciudadanos que utilizan este modo de transporte.

Me gustaría recordarle en este momento que, cuando hubo un accidente similar al que ha habido en esta ocasión en Lorca, inmediatamente el ministro de Fomento compareció con una batería legislativa, que nos impresionó mucho a la Comisión, hay que reconocerlo. Dijo que se iba a bajar el momento de circulación de 24.000 a 1.500, para que los pasos a nivel con momentos superiores a esos se eliminasen. Rápidamente se hizo un desarrollo de ese decreto. Pero, ¿en qué se ha quedado toda aquella campaña publicitaria? Porque hoy hemos visto que efectivamente lo que se hizo aquí fue una campaña publicitaria. Eso suponía que existían aproximadamente 800 pasos a nivel que superaban ese límite establecido por la legislación. ¿Cuántos se han quitado desde entonces? Muy pocos, a pesar de que en la página web del ministerio ponga que se está actuando sobre 1.800 pasos a nivel, que es totalmente falso. Sería más actual si se pusiese en una hoja: En este paso a nivel vamos a hacer algún tipo de inversión. A eso se le llama actuación. Sin embargo, cuando nos preguntan cuántos pasos se han eliminado realmente en el año 2002, con momento de circulación superior a 1.500, que es lo que establece la legislación, decimos que no ha llegado a 30.

A ese ritmo no sé cuándo vamos a eliminar los 789 pasos a nivel que no cumplen con la legislación vigente.

Tampoco existe voluntad por parte del Gobierno para actuar con medidas claras y concisas. Digo esto porque la comparecencia que estaba prevista era la del ministro de Fomento y algunos temas de estos no van directamente con usted.

Al Grupo Socialista le viene preocupando desde hace tiempo el tema de los pasos a nivel. Nosotros instamos al Gobierno a que hiciese un plan para la eliminación de pasos a nivel donde hubiese unas prioridades y que no se hiciese esa eliminación en función de los intereses políticos de cada momento por parte del Gobierno. Cuando se produce un accidente en un paso a nivel en Zaragoza el 4 de noviembre de 2002, otro el 11 de noviembre de 2002 también en Zaragoza, el 27 de diciembre de 2002 en Alicante, el 9 de enero de 2003 en Lorca, nos encontramos con que para tratar todos estos accidentes los englobamos con otra serie de accidentes que no tienen nada que ver con pasos a nivel, como son descarrilamientos, que en algunos casos se saben las circunstancias o se sospecha y en otros todavía no se tiene idea del origen.

Este es el resultado de que el Ministerio de Fomento no tiene clara una política ferroviaria y va dando palos de ciego. Prueba de ello —y ya se ha nombrado aquí— es que había un contrato-programa en el año 1994, que venció en el año 1998, luego se prorrogó en los años 1999 y 2000 y ahora no sabemos en qué condiciones estamos, si está prorrogado, si no, si se cumple, si no se cumple. Esta es una situación grave y de despreocupación del Gobierno, en concreto del Ministerio de Fomento, sobre lo que va a hacer con RENFE y cuál es el futuro de nuestro sistema ferroviario.

Otro dato que insiste en este concepto es el de la deuda. Una de las prescripciones que había en ese contrato-programa es que una comisión de trabajo tenía que haber establecido ya los mecanismos para resolver la deuda histórica por cuenta del Estado con RENFE. Ese problema sigue sin resolverse, en un momento en el que ya parece que existe un anteproyecto para ver cuál va a ser el futuro del sistema ferroviario. Queremos insistir hoy aquí en la preocupación que tiene el Grupo Socialista porque estos accidentes no son fortuitos o puntuales, sino que se deben a una política del Ministerio de Fomento que está afectando a RENFE, al GIF y, por supuesto, a la propia Dirección General de Ferrocarriles.

Para terminar, por cumplir el mandato del presidente que siempre se pone nervioso cuando nos pasamos del tiempo, quería decir una cosa. Me preocupa que hoy aquí, señor Corsini, no se haya dicho que se va a hacer nada nuevo. No se va a hacer ningún plan ni de conservación ni de eliminación de pasos a nivel ni de nada. No se sabe la causa de algunos de estos accidentes porque cuando parece que ha sido un tema del balasto luego se dice que no hay problemas de inversión para

mantenimiento y que todo está en condiciones. Con las intervenciones que hoy ha habido aquí es difícil que se pueda despejar la alarma social que se ha creado en la sociedad española.

Le pediría a usted, y en concreto al Gobierno, que presente planes concretos y de forma inmediata para la eliminación de pasos a nivel y de conservación. Termine poniéndole un ejemplo. En la línea Almería-Madrid, en los últimos cinco años no se ha invertido ni una peseta y hay tramos donde los trenes no pueden circular a más de 15 kilómetros por hora. Son circunstancias sobre las que hay reflexionar porque no podemos hablar de la alta velocidad para toda España, para todas las capitales de provincia, con trenes que van a 200 kilómetros por hora y luego la realidad, el día a día, es que hay trenes que no pueden ir a más de 15 kilómetros por hora. Le reitero nuestra petición de que traigan planes concretos, inversiones concretas, destinados a solucionar esos problemas que está padeciendo el sistema ferroviario en España en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, tengo que decirle que no me ha puesto nervioso porque ha cumplido su tiempo y el que le ha cedido el señor Gallego.

Para continuar con la comparecencia, damos la palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, por tiempo de 20 minutos.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Intentaré no ponerle nervioso y no consumir, si no es necesario, los 20 minutos.

Señor Corsini, agradecemos su información, aunque nos ha parecido escasa en el sentido de que los datos que nos ha facilitado sobre los accidentes ocurridos en el mes de enero era la información de la que disponíamos a través de los medios de comunicación. Cuando comparece, no sólo a petición de los grupos parlamentarios sino también a petición propia, un representante del Gobierno o de una empresa pública, a los grupos parlamentarios nos cabe esperar que nos facilite algo más de información de la que ya disponemos porque, si no, estas comparecencias servirían de poco.

Voy a mantener el orden que ha establecido en su primera intervención. Comparto con la portavoz del Grupo Socialista que sus declaraciones, como presidente de RENFE, y las del ministro de Fomento pueden haber inducido a un determinado nivel de investigación por lo ocurrido en Tobarra. Nos parece bastante grave e importante. Respecto al accidente, despejaron inmediatamente la posibilidad de que hubiera habido mal funcionamiento, mal estado del material del tren o mala situación o mantenimiento de la propia vía. Se han limitado, y usted lo ha repetido aquí, a decir que lo que parecía ser causa del accidente era algún tipo de material que obstaculizaba la vía y seguimos sin saber

qué material era, aunque han corrido determinados rumores que nos gustaría que usted nos despejara.

Llegó a decirse que ese material podía provenir de las traviesas de hormigón que se utilizan ahora en algunas líneas de ferrocarril, de algún cambio que se podía haber producido, y que se habían quedado en los márgenes de las vías. Nos gustaría que lo despejara usted, si es posible, entre otras cosas porque el mantenimiento de las vías del ferrocarril no está exclusivamente en un buen funcionamiento, sino en que no pueda haber materiales en los márgenes de las vías que puedan ser utilizados o que puedan producir algún tipo de accidente, y eso sí sería una negligencia por parte de RENFE y del Ministerio de Fomento si no se retira ese tipo de materiales, porque —y lo vemos normalmente quienes circulamos en el tren— después de cualquier tipo de obra que se produce en las vías se suelen quedar durante bastante tiempo los materiales que se han desechado en los márgenes de la vía con un riesgo bastante importante, desde nuestro punto de vista.

De todas formas, señorías, nos vamos a sumar —y haremos la petición formal— al informe técnico del accidente de Tobarra que se haya emitido por parte de los técnicos de RENFE y del Ministerio de Fomento.

A mi grupo parlamentario no le gusta entrar en guerras de cifras entre lo que dicen ustedes cuando comparecen, los papeles de que disponemos nosotros o las conclusiones que llegamos a sacar, pero, sin darlo por válido, tengo en mis manos un documento del ministerio —no es un documento que yo extraiga de un trabajo realizado a partir de los Presupuestos Generales del Estado—, con fecha 20 de junio del año 2002, que dice: inversiones realizadas en infraestructuras ferroviarias durante el período 1996/2001 en mantenimiento. En ninguna de las páginas de este documento, y tiene once, aparece ninguna inversión en mantenimiento en la línea que produce el accidente de Tobarra ni en la línea León-Madrid, ni en ninguna otra línea que tenga que ver con los accidentes que hoy aquí estamos comentando, ni una sola peseta, y usted nos habla de más de 26 millones de euros desde 1994 hasta 2002 en la línea de Tobarra y más de 25 millones de euros en mantenimiento en la línea León-Madrid. Yo puedo dar por válido que esto sean inversiones sólo del Ministerio de Fomento y que lo que usted nos ha dicho sean inversiones directas desde RENFE que yo no tengo aquí, se lo puedo admitir. Lo que no me puedo creer es que hayan invertido ustedes en esas dos líneas más dinero del que el propio ministerio, en dos años menos que ustedes, ha invertido en toda la red convencional. Eso es lo que no me puedo creer. Por tanto, sin entrar en esa guerra de cifras, no me sirven los datos que usted me está dando, porque no me los puedo creer con los datos que maneja el propio Ministerio. A lo mejor necesitamos una mayor concreción, no solamente las cifras globales, sino tramo a tramo, inversión a inversión y los períodos en los que se ha invertido.

Respecto al accidente que se produce en la línea León-Madrid, usted nos ha dicho que la investigación que se ha llevado a cabo descarta cualquier mal funcionamiento del tren o un posible fallo humano, y que es consecuencia —cosa que ya había sido publicada— del balasto acumulado en la vía. Quizá vaya usted a oír una reiteración más de lo que ya se ha dicho anteriormente, pero eso demuestra que hay una negligencia a la hora de revisar las operaciones de mantenimiento que se están llevando a cabo por los operarios o por las empresas subcontratadas, y eso a pesar de que usted aquí nos haya querido demostrar —y nosotros lo reconocemos— que se ha mejorado en algunos aspectos la seguridad en Renfe, que por parte de los usuarios del ferrocarril hay una buena impresión, no solamente de la seguridad, sino del funcionamiento en general del transporte de viajeros, algo que esta diputada personalmente puede comprobar porque viaja en el tren de manera normal todas las semanas. De todas formas, no nos parece lógico que cuando se producen este tipo de fallos que ocasionan accidentes podamos sentirnos orgullosos de un descenso de los recursos humanos, aunque haya aumentado la seguridad. También hay que decirle que ustedes están mejorando permanentemente los sistemas no manuales, sino electrónicos o que no necesitan manejo humano, y lo que está claro es que esa inversión está en la modernización de los sistemas de seguridad, que a nosotros nos parece bien, aunque siempre nos pueda parecer mejorable o que se pudiera aumentar la inversión.

Lo que usted no nos puede negar es que el descenso de personal en aquellas obras o labores de mantenimiento que se producen y en las subcontrataciones que se están llevando a cabo para mantenimiento está ocasionando que además se puedan producir accidentes por un mal mantenimiento, por falta de revisiones y por un buen trabajo que se realiza en unas determinadas condiciones que usted conoce tan bien como las pueda conocer yo o mejor. No nos venga a poner como algo a tener en cuenta de una manera inmejorable que se vayan reduciendo los recursos humanos; aumentando la inversión se reduce la accidentabilidad, pero no porque se reduzca el personal, eso demuestra que determinados errores o malos mantenimientos que luego no tienen una revisión adecuada producen accidentes que son evitables. La meteorología no puede ser una excusa, porque ustedes conocen tan bien como todos los ciudadanos y ciudadanas que durante los meses de invierno se producen determinadas situaciones en las vías férreas, en las carreteras o en cualquier otro sistema de comunicación que pueden provocar determinadas actuaciones, y ustedes deben prever no sólo el mantenimiento, sino las buenas condiciones de funcionamiento, para que eso no redunde en un incremento de los accidentes en un tiempo determinado que puede generar desconfianza en los usuarios en cuanto a la seguridad.

Vuelvo a insistir en que ustedes descartan en seguida la posibilidad de que se haya producido un mal funcionamiento de los trenes, del material que se utiliza. Puede ser verdad, pero tengan en cuenta que, por mucho que ustedes se empeñen en decir que los trenes funcionan bien, cuando los usuarios ven que los trenes tienen un montón de años y que siguen funcionando desde hace treinta años con los mismos materiales, la gente tiene desconfianza, y a esa desconfianza ustedes no le pueden dar carpetazo o intentar eliminarla diciendo sólo que los trenes funcionan bien. Necesitan ustedes renovar la flota en las redes convencionales, necesitan renovar los talgos, que llevan tantos años funcionando, a pesar de que ustedes digan que funcionan bien, porque siempre se pueden producir malas reacciones de los materiales a la hora de cualquier incidente, precisamente porque, aunque funcionen bien, son viejos y no tienen la misma capacidad de reacción que los modernos.

En cuanto al accidente de Lorca, del que usted ha hecho escasa mención y se ha limitado a decir que se saltó el stop y se produjo el accidente, le tengo que recordar que en este mismo paso a nivel hace unos años se produjo también un accidente con la muerte de un número importante de personas y que, a raíz de ese accidente, se publicó un plan de supresión de pasos a nivel, y este iba a ser uno de los prioritarios porque además es una zona bastante transitada. Está sin ejecutar. Yo no le voy a pedir un plan nuevo de pasos a nivel, no le voy a pedir un plan nuevo de mantenimiento, le voy a pedir que ejecuten los que están en marcha. El Ministerio de Fomento, junto con RENFE y la Comunidad Autónoma de Murcia, hicieron un convenio para la supresión de pasos a nivel, y el de Lorca era uno de los que estaba incluido en este convenio y apenas se ha ejecutado. Ejecútenlo, no nos hagan un plan nuevo. Ejecuten lo que tienen porque se van dilatando los plazos y están siendo ustedes responsables de que se siga produciendo determinado tipo de accidentes. Las personas se pueden equivocar y se pueden saltar un stop o una barrera bajada, y eso produce sin quererlo un accidente, pero ustedes se comprometieron a raíz de esos accidentes a llevar a cabo determinados planes, sobre todo en la supresión de pasos a nivel, y no los están ustedes ejecutando. Por tanto, deberían ustedes hacerlo de una manera diligente.

Para terminar, ustedes dicen que siguen invirtiendo y que se hacen las revisiones de mantenimiento y el mantenimiento que corresponde. Le voy a hacer una pregunta concreta. Sobre el tramo en el que se produjo el día 5 de enero el accidente de Tobarra, ustedes dijeron que se había realizado una revisión de mantenimiento por técnicos de RENFE. Quiero que me diga en qué fecha se había hecho esa revisión de mantenimiento porque en ella no se detectó nada anormal. Díganos también cuántas revisiones al año se hacen en la línea férrea Albacete-Murcia-Cartagena, o durante cuánto

tiempo se han hecho esas revisiones en los últimos cinco años. Díganos con qué periodicidad se hacen esas revisiones para poder tener, de una manera u otra, una visión mucho más global de lo que está pasando.

Usted nos ha dicho que se hacen todas las inversiones necesarias, pero hay inversiones que están aplazadas en el tiempo y que incluso dejan de figurar en los Presupuestos Generales del Estado. Le reitero la pregunta que le formuló en su intervención la portavoz del Grupo Socialista: ¿Cuándo van a hacer ustedes la variante de Camarillas? ¿Qué previsiones tienen ustedes? Dénnos plazos, fechas y presupuesto.

Señor presidente, por mi parte y a la espera de que se nos permita una segunda intervención en caso de que no nos satisfagan las explicaciones que nos dé el presidente de RENFE, doy por concluida mi intervención inicial.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Sedó, representante de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Corsini, mi intervención va a ser relativamente breve; no necesito 20 minutos, ni mucho menos, con lo que el tren empezará a recuperar tiempo, cosa que a todos nos gusta.

En primer lugar, he de decirle que como usuario del tren, en largo recorrido principalmente, pero también en trenes de cercanías y regionales alguna vez y muchas veces mi familia, por los niveles en que nos movemos, sabemos que los usuarios están contentos y otorgan una alta calificación al funcionamiento de la red ferroviaria, al menos en la zona de nuestro entorno, la mediterránea y la catalana, así como en la extensión hacia el centro. Por tanto, no tengo necesidad de hablar de que se nota alarma social, pues yo no la he notado, aun cuando sí se ha dado la circunstancia de una serie de accidentes, pero, por lo que usted nos ha explicado y por lo que ya conocíamos, se ve que no existe una ligazón entre ellos. Además, me parece bien la información que usted nos ha dado de toda una serie de índices, porque a través de ella se pueden sacar muchas consecuencias, si se quiere. En la información que manejo no he visto ninguno de estos índices —número de trabajadores, cantidad de inversiones año por año, así como accidentabilidad respecto a los kilómetros de recorrido— y verdaderamente son indicativos de que ha mejorado mucho la red, aun cuando desde 1994 a 2002 ha bajado ostensiblemente el número de trabajadores de mantenimiento, pero esto se compensa por los medios que hoy en día se están utilizando.

De todas maneras, quiero comentarle dos o tres cosas. Acepto toda la información que usted nos ha dado; sé que por problemas de la línea, del estado de la vía, en épocas de muy mal tiempo, como el de estos días, pueden pasar cosas, por ejemplo algún accidente en la zona de Pancorbo, pero también me preocupan

otras dos cosas, en concreto. La primera, la no buena distribución del balasto en la zona de Reliegos, para concretarlo allí. Pienso que RENFE quizá debiera actualizarlo o hacer una revisión; la revisión no quiere decir que lo que hay esté mal sino que a veces supone un acicate para mirar mejor las cosas. El hecho de dejar pasar el tren sin que el balasto estuviera en condiciones quiere decir que algo falló en la inspección aceptando el trabajo realizado, cuando es algo que verdaderamente puede producir y produjo el accidente y es fácil de corregir. Los miembros de la Comisión hicimos una visita a las obras del GIF, recorrimos un tramo en un automotor, en la zona de Zaragoza hacia Calatayud, y, como estaba en obras, hubo momentos en que el automotor tuvo que pararse porque el balasto imposibilitaba prácticamente que el automotor, que circulaba con todo tipo de precauciones, pudiese avanzar. Por tanto, si hay algo que no se ha controlado bien y llega el tren a su velocidad normal, esto tiene sus problemas. En todo caso, me preocupa y le pediría que me dijese algo respecto a si las inspecciones son adecuadas o si habría que revisar este esquema de revisiones, ya sea con personal de RENFE o con personal subcontratado.

El otro tema, que ya se ha citado por otros intervinientes, es el paso a nivel de Lorca. Ahí nos han cogido, porque, por desgracia, aunque se estudió en la Comisión lo que pasó y se dijo que había que resolver el problema del paso a nivel de Lorca en un par de años aproximadamente todavía no está resuelto. No es por echar las culpas a nadie, pero a la persona que ha perdido su vida allí, qué le vamos a decir, no le podemos decir nada. Tiene mucha visibilidad aquel paso a nivel, pero el compromiso y el acuerdo que podía haber entre el Ministerio de Fomento, RENFE, la comunidad autónoma y el propio ayuntamiento de la zona no se ha llevado a cabo. Es un aspecto que tendríamos que analizar, no sólo en el caso de Lorca sino en todos los que pueden estar en esas condiciones.

Por último, quisiera hacer una cita. Usted ha hecho una gran defensa de la empresa Talgo, y me parece muy bien, pero la empresa Talgo, en realidad, trabaja para RENFE, se trata de una sociedad que debe estar participada en parte por RENFE. Algo que también se ha dicho es que hay trenes de la primera generación que todavía están circulando, los plateados para decirlo de una manera más clara, y estos trenes quizá deberían estar jubilados porque uno de los fallos que se originan se produce en uno de estos trenes.

También quisiera hacerle una pregunta que, tal vez, no es usted quien me la puede responder. El material que se ha comprado y que se utiliza en la nueva línea que tiene que entrar en funcionamiento dentro de muy pocos días, en su tramo Madrid-Lleida, está en pruebas; los problemas se han producido en la señalización, y, aunque va a funcionar, se dice que el tren Talgo que hizo las primeras pruebas tenía unos problemas de vibraciones, que no correspondían a la red. Entonces se

empieza a decir si hay o no alarma social o si no tenía la experiencia Talgo para estas velocidades. Por tanto, le agradecería que me dijese algo sobre esto; si no, en su momento, en pregunta escrita se lo consultaríamos.

Quiero reiterar que tenemos que saber conservar bien el buen nombre y la muy buena impresión que los usuarios tienen del funcionamiento actual de RENFE en todos sus aspectos.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Gracias señor Corsini, por sus explicaciones, aun cuando entre las que nos ha dado ha metido de rondón, para justificar la calidad del Talgo, el contrato que RENFE le ha dado para los trenes futuros de alta velocidad. Precisamente si algo se ha criticado es que ese contrato fue sobre un material no experimentado. Es mejor ver primero los resultados para luego hablar de las calidades. Puedo coincidir con algunas apreciaciones que ha apuntado el señor Sedó, pero no es esa la cuestión de la comparecencia y por tanto, no voy a entrar en ella. No voy a hablar del nacimiento del Talgo, ya que más suena a botín de guerra que a ejercicio de ingeniería.

Si un ciudadano o ciudadana en la Comunidad Autónoma de Euskadi quiere recrear un ambiente decimonónico, o incluso hacer un viaje de aventura, no tiene que visitar hemerotecas o archivos cinematográficos, basta con que se dirija a Irún, a Bilbao, a Vitoria o a cualquier estación intermedia y coja un tren hasta la capital del Estado y si el tren es un Talgo ya se puede llegar al súmmun, aunque eso sí a costa de sufrir incomodidades sin cuento por el uso de un material que debería estar en la chatarrería. Todo ello si elegimos la línea Vitoria-Burgos-Valladolid-Madrid, porque si elegimos la línea Burgos-Aranda-Madrid el resultado puede ser inenarrable. Seguimos teniendo una vía aún no duplicada en algunos tramos y con unos ascensos en el puerto de Orduña que, si uno tiene tiempo de disfrutar del paisaje, lo puede emplear allá porque va a tardar en hacer el recorrido un largo tiempo que le va a sedar a uno el espíritu, si no tiene alguna reunión urgente que celebrar pues sus miradas al reloj serían continuas. Es una vía que, atravesando terrenos eminentemente agrícolas, está sin cerrar y donde los atropellos de ganado, tanto doméstico como salvaje, son constantes, aunque eso parece que no preocupa. En cuanto uno va al asiento parece que ha pasado Maki Navaja haciendo ejercicios, porque no hay un asiento que esté entero; no le digo si tiene que ir al servicio o se le ocurre pretender desayunar en el bar. Es imposible encontrar una postura estable dentro del vagón porque parece que uno va bamboleándose constantemente; no hablemos del nivel sonoro porque ya es de nota. Eso sí, a uno encima le entregan auriculares, parece que burlándose un poco de él; aunque luego el sonido no funciona, auriculares

tiene y se los puede llevar a incluso a casa. A los potenciales usuarios se nos pide paciencia y esperanza porque el Gobierno del Partido Popular se compromete a instalar la línea AVE Madrid-Norte en este siglo y, entre tanto, tiene que aprovechar todo el material de deshecho. Parece que siempre nos toca a los mismos.

Ante esto, usted nos ha dado cifras de mantenimiento. Le quería preguntar si dentro de esas cifras está incluida la supresión de pasos a nivel o la mejora real de la vía en los puntos defectuosos o solamente el mantenimiento bombero, es decir, que si hay humo es que ha salido fuego. Yo creo que es éste último y que ustedes están haciendo exclusivamente en esa línea un mantenimiento bombero; donde se salta una soldadura, se pone un remache y poco más. Le quería preguntar: ¿Cómo se hace la explotación de los trenes Talgo en RENFE? ¿Quién la efectúa? ¿Está externalizada parcialmente o tiene alguna particularidad de externalización esa explotación? ¿Cuál es la antigüedad del material que actualmente tiene en servicio el Talgo en la línea Irún-Bilbao-Madrid? ¿Piensa RENFE renovar este material antes de la prometida construcción del AVE Madrid-Irún? Si piensa hacerlo, ¿cuándo? El mantenimiento de los trenes Talgo, ¿quién lo efectúa? ¿Está externalizado? ¿Bajo qué parámetros y protocolos de calidad, quién hace las inspecciones y cuándo? Habría otras muchas preguntas, pero los intervinientes anteriores ya las han hecho. Me daría por muy satisfecho si me contestase a la mitad de las que yo le he hecho. En honor a la brevedad que nos ha pedido el presidente, no voy a alargar más mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el representante del Partido Popular, señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En primer lugar, quisiera agradecer al señor Corsini su comparecencia a petición propia en esta Cámara y las explicaciones que ha dado sobre los sucesos acaecidos, en un período corto de tiempo, en la explotación de vías ferroviarias por RENFE.

Las explicaciones han sido suficientemente claras, yo diría que expeditivas, porque nos ha aportado no sólo las investigaciones de la propia RENFE, sino también los datos económicos que las soportan, desmontando algunas operaciones que parecen a piñón fijo. Después de oír la intervención del señor presidente de RENFE, se sigue insistiendo, sin datos de ningún tipo, en los mismos conceptos que se han oído en los últimos tiempos. Estos conceptos no son otros, tal como dijo algún portavoz del PSOE, sino que el presupuesto sin déficit era el culpable de los accidentes que se producían en RENFE. Ya es hora de aparcarse esto. Me sorprende que la gente practique este método Ollendorf, que cumpla con unas premisas, yo diría que absolutamente partidarias desde el punto de vista político y que no sea capaz de comprender que los accidentes a veces

se producen, y evidentemente no hay por qué estar culpando a los responsables públicos de RENFE más que en aquellos casos en que así se demuestre. Por tanto, pediría a los representantes de la oposición que así lo han hecho que, de alguna manera, vayan cambiando el piñón y sean conscientes de que todos los accidentes están, en primer lugar, sometidos a investigación judicial y, en segundo lugar, que el mayor perito que en este campo hay en este país, que no es otro que RENFE, nos ha determinado claramente cuáles han sido las causas de estos accidentes.

Sí quiero agradecer a los portavoces del PSOE que por lo menos hayan reconocido que los servicios después de los accidentes producidos, y que son objeto de la comparecencia del presidente de RENFE, y la atención a los accidentados han sido impecables, así como el comportamiento de las autoridades institucionales de la Comunidad Autónoma de Murcia, de la Comunidad Autónoma de Castilla León y de la Comunidad Autónoma de Madrid, que han prestado toda la ayuda institucional posible, pues sus servicios públicos de asistencia sanitaria se han personado en el lugar de los accidentes y han dado respuesta inmediata a las necesidades surgidas. Desde aquí, quiero también sumarme a esta felicitación que hace el Grupo Socialista por el funcionamiento de esos servicios, incluido el servicio de RENFE, después de los accidentes. De verdad, no utilicen esto como un arma partidaria porque, una vez más, se les va a volver en contra. La intervención tan generosa en tiempo que ha practicado el Grupo Socialista no tiene otro objetivo que salir dando una rueda de prensa en sus comunidades autónomas respectivas para contar su película, la versión de los hechos, sin hacer caso a los datos y a las explicaciones que aquí se les ha dado y que el señor presidente de RENFE ha tenido a bien dejar aquí en sede parlamentaria, pues a ustedes les da igual lo que aquí se ha dicho. No puedo entender a estas alturas cómo hay portavoces de grupos políticos de esta Cámara que felicitan a RENFE por el nivel de satisfacción de sus usuarios y por el crecimiento, yo diría que exponencial, del tráfico de viajeros de RENFE y hay otros a los que todo les parece mal, todo funciona mal, hay pocas inversiones en seguridad y hay pocas inversiones en material, es decir, son dos panoramas absolutamente distintos. Desde luego, lo que ha contado el señor Otxoa, con perdón, serviría de esqueleto para una obra de ficción, no sé si importante, pero le remitiría a usted a los años que ha citado del carlismo en su tierra.

Yo avalo esos datos que ha dado el señor presidente de RENFE con algunos datos precisos y alguna opinión cualificada. Las opiniones cualificadas no son otras que la opinión vertida por el sindicato español de maquinistas y ayudantes ferroviarios que, a raíz de todos estos accidentes, dice textualmente lo siguiente. A pesar de los accidentes acaecidos, que por supuesto lamentamos, esas medidas de seguridad y esos profesio-

sionales (que son los ferroviarios antes mencionados) con su actuación han minimizado al máximo las consecuencias de los mismos. El hecho cierto de que ninguno de los accidentes que han tenido lugar en estos últimos meses se haya debido a una misma causa y que, según apuntan las primeras investigaciones, varias de ellas se han debido a causas ajenas a la propia RENFE —posible sabotaje, invasión de la vía por un vehículo, inclemencias climatológicas— no puede llevar a pensar en ningún caso que exista ningún tipo de relajación en la aplicación de las normas de seguridad, o que estas sean insuficientes. Sigue diciendo el sindicato de maquinistas y ayudantes ferroviarios. Los ferroviarios tenemos claro que nuestro mayor activo es la seguridad. Por ello, el SEMAF, tanto de forma individual como conjuntamente con RENFE y el resto de organizaciones sindicales, trabajan de forma permanente en distintos foros y órganos establecidos al efecto con el único fin de evitar accidentes. Termina diciendo: Si bien entendemos la repercusión mediática que supone cualquier accidente ferroviario, creemos que ello no debe suponer generar una alarma social innecesaria, y no ajustada a la realidad.

Tengo aquí otra nota de prensa del sindicato mayoritario en RENFE, que no es otro que la Unión General de Trabajadores. La Unión General de Trabajadores dice una cosa radicalmente distinta a lo que aquí se ha dicho por el PSOE y por Izquierda Unida. Dice la UGT lo siguiente. Nuestra empresa siempre se ha caracterizado por un compromiso constante con la seguridad de sus clientes y de sus trabajadores, y ello puede ser constatado por las estadísticas de seguridad, que reflejan que el ferrocarril en general y RENFE en particular es el medio de transporte más seguro. Somos conscientes de que la concatenación de los accidentes de los últimos meses con su natural reflejo en los medios ha podido trasladar una sensación de inseguridad que no se corresponde con la realidad objetiva contrastada por los datos y estadísticas mencionadas. Termino, y no les leo toda la nota de prensa. Dice UGT que sería un error establecer una relación entre la seguridad en la circulación de RENFE y la fatalidad de los accidentes, que son únicamente el resultado de la casuística de cualquier modo de transporte a nivel mundial.

Son dos voces autorizadas, dos voces que conocen bien la empresa y dos voces que con sus dos notas de prensa, que son públicas y conocidas por todo el mundo, desautorizan todas las intervenciones del Grupo Socialista e Izquierda Unida en esta Cámara.

Tengo aquí los datos sobre inversiones realizadas en los sitios que se han producido los accidentes, y realmente me resulta sorprendente que la gente hable de oídas, porque en Castilla y León la inversión desde el año 1996 a 2002 ha crecido un 277,90; en Madrid, donde ayer tuvimos un accidente, un 309,83. Es verdad que en Murcia ha crecido un poquito menos, el 21,69, pero en todos ellos ha crecido de forma importantísima.

Me gustaría, si fuera posible, que en las actas se pudiera ver este gráfico que tengo aquí y que enseño a la oposición y a las taquígrafas —se lo puedo aportar después—, en el cual se demuestra que el índice de siniestralidad, de frecuencia, como llaman los ferroviarios, es decir el número de accidentes por millón de kilómetros recorridos, empiezan en el año 1983, arriba en el gráfico, y hoy estamos en el punto que está abajo en el gráfico. Durante la época socialista, inicialmente bajó, después creció —de 1986 a 1989, para ser más exactos— de forma escandalosa y más tarde se ha mantenido una tendencia decreciente de forma importantísima.

El señor presidente de RENFE antes les ha leído una serie de datos, en los que no voy a entrar, que ponen de manifiesto lo siguiente. Primero, que la reducción de trabajadores que se ha producido en RENFE como consecuencia de los ERE en vigor no supone un aumento de la siniestralidad, y, segundo, que las inversiones, que han crecido de forma importante en seguridad (como no podía ser de otra manera, después de que tanto el presidente de RENFE como el ministro, en su primera intervención en esta Cámara expusieran su plan de actuaciones, en la que hicieron la formulación de que la seguridad era el primer objetivo), demuestran bien a las claras, por un lado, que en inversión, se ha crecido en los últimos años de forma importantísima y hemos pasado a tener el menor número de accidentes de la historia de nuestro ferrocarril cuando el crecimiento de viajeros ha sido exponencial y, por otra parte, que la modernización de las líneas, sobre todo los trenes de alta velocidad, ha tenido unos éxitos absolutamente formidables.

Termino ya diciendo que los datos que están ahí encima de la mesa y las opiniones autorizadas, tanto de la propia empresa como de su sindicato, avalan lo que yo he estado diciendo, que no es otra cosa que evidentemente no ha existido negligencia ni dejación de las autoridades públicas, lo que por otra parte, aunque en esta Cámara se puede decir lo que se quiera, es una imputación gravísima. Yo diría que la fatalidad en algunos casos o la casuística, como decía el sindicato UGT, ha hecho que se hayan producido en un corto espacio de tiempo estos accidentes, pero que desde el año 1994, y no voy a referirme más atrás, en la época de Gobierno socialista, el índice de accidentalidad ha bajado de 0,79 a 0,38. Este dato por sí sólo avala todo lo que aquí se ha dicho por el señor presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Señorías, señor presidente, muchísimas gracias.

Va a ser un poquito complicado para mí responder a todas las preguntas que se han planteado. En cualquier caso, no duden ustedes que contestaré puntualmente en

el plazo reglamentario por escrito a cada una de sus peticiones.

Por algunas de las intervenciones, me da la sensación de que yo no he sido lo suficientemente concreto en mi exposición, porque lo que he intentado hacer aquí es lo único que puede hacer un gestor en este caso concreto, que es exponer la tozudez de los datos, de los hechos; no he venido aquí a hacer cosmética, no he venido a intentar deformar la realidad porque no es mi estilo personal. Vengo visitando esta Comisión de forma puntual desde el año 1996 y, por mi trayectoria personal y la trayectoria de esta Comisión, se puede demostrar que en cualquier momento lo único a lo que he venido aquí ha sido a exponer los hechos, y a solicitar sistemáticamente el apoyo de esta Comisión de Infraestructuras para el ferrocarril, no para mí personalmente, que siempre se me ha dado.

En el caso de Tobarra, por ejemplo, he hecho una exposición objetiva de los datos, es decir, no he querido ir más allá de lo que hay en este momento. Sé lo que ha pasado y, si quieren ustedes, me voy a mojar, no tengo ningún inconveniente, voy a decir lo que se dijo: Una gamberrada trágica. Eso lo decimos los expertos de RENFE y los técnicos de RENFE. Además, voy a decir algo más. En el año 1995, si mal no recuerdo, hubo un caso exactamente igual, un Talgo, la misma composición, la locomotora, el furgón, el mismo número de coches, tuvo el mismo descarrilamiento en Griñón, en Madrid, y se produjo siniestro por otra gamberrada. Afortunadamente no se saldó con ningún muerto, nada más que hubo heridos. Nosotros hablamos de datos objetivos y somos respetuosos con la investigación judicial porque entendemos que al final tendrá que determinar con más elementos lo que para nosotros es una realidad con nuestra experiencia. Estamos hablando de la experiencia de RENFE, no estamos en posesión de la verdad, estamos valorando los datos; los técnicos de RENFE, con la serie de hechos repetidos y con circunstancias parecidas, ofrecemos el resultado de la investigación, pero somos respetuosos. En cualquier caso quiero decirle que están a su disposición los dos informes y también los pondré a disposición del presidente para su distribución. No había que ocultar nada, ni muchísimo menos, todo lo contrario.

Se ha pedido algún dato más en relación con Tobarra respecto a cómo se produce la revisión de vía y cuándo se había producido la última. La última revisión de la vía antes del accidente, que además creo que incluso lo especifiqué en el lugar de los hechos, fue el 16 de diciembre de 2002, o sea, en una fecha muy reciente, unos días antes, igual que se había revisado el material, que tiene unas revisiones muy puntuales. La revisión se hace periódicamente, se hacen unos viajes para inspecciones quincenales y luego hay una revisión trimestral a pie, forma parte del sistema normal de revisión técnica que hacemos a nuestras infraestructuras. Por tanto, la última revisión de la vía se hizo el 16 de diciembre.

Ha habido alguna afirmación que me ha sorprendido un poquito. No quiero entrar en un campeonato de datos, he venido a darles los datos que tengo. Si hay algún dato equivocado, rectifico: no se me caen los anillos por decir que me he equivocado. Me dedico a exponer los datos que tengo y, naturalmente, contestaré puntualmente a cada una de las preguntas que me han formulado ustedes. En cualquier caso, quiero decirles que, en lo que se refiere al presupuesto de inversiones —se ha trasladado aquí la sensación de que RENFE no había cumplido el presupuesto de inversiones—, en el año 2002 ha sido de 177,55 millones de euros y el cumplimiento ha sido del 99,5 por ciento. Tengo que decir lo que tengo, no puedo decir otra cosa.

Estamos ante una serie de circunstancias que han coincidido en un periodo de tiempo corto y que han podido producir una sensación de cierta alarma social, pero eso no coincide con la realidad. No voy a manejar la estadística porque, al final, cuando se viene a una comparecencia y se tienen delante una serie de accidentes ferroviarios, hablar de la reducción de la accidentabilidad parece hasta cierto punto un sarcasmo. No es así, pero tenemos que constatar series y el esfuerzo que puntualmente está haciendo una serie de personas y de organizaciones para reducir la accidentabilidad. Los números, los datos y las series son tozudos, ahí están, yo no puedo decir otra cosa más que los datos, se ha reducido y se está reduciendo puntualmente la accidentabilidad. Cojo series del año 1994 porque coinciden con el periodo del contrato-programa, pero podría coger las series anteriores —20 años antes o 30 años antes—, y da igual; es decir, se ha visto un esfuerzo permanente de todos los gestores de RENFE por intentar reducir la accidentabilidad, oficio que corresponde al presidente de esta compañía o a cualquiera de sus gestores.

En segundo lugar, los fallos humanos. Sinceramente, no me parece bien venir aquí a decir que se han iniciado una serie de expedientes disciplinarios por negligencias que se han cometido en el mantenimiento de la infraestructura, porque corresponde a la gestión de una compañía que cuando hace una cosa mal, tiene que rectificar. En esta compañía, no hay más responsable que yo, yo no voy a matar al mensajero, ni muchísimo menos. El responsable de esta compañía tiene un nombre, que es el presidente, y el presidente soy yo. Por lo tanto, no hay que echar la culpa a la negligencia, ya nos ocuparemos nosotros de arreglar los problemas. Claro que ha habido negligencia de mantenimiento de la infraestructura. ¿Que hay detrás de la negligencia? Pues un fallo humano. Yo no he venido a explicarles aquí si al final el jefe de vía y obra es el responsable del problema. El responsable es RENFE y tiene un nombre que es el presidente de la compañía. Yo tengo que resolver los problemas de nuestra compañía, que es mi oficio, y llevo 30 años en esto. Tengo que reconocer que

ha habido una negligencia; lo he dicho y además está recogido en mi información.

En el caso concreto de Castilla y León, se ha hecho lo que se tenía que hacer, ha habido una distribución equivocada. ¿Cómo se ha hecho la distribución del balasto? Se ha hecho como siempre, con tolvas. Existe la maquinaria en León para batear y perfilar el balasto, o sea, no tiene un tratamiento desigual del resto de la infraestructura española. Hemos hablado de la climatología adversa en Castilla y León porque ha hecho más daño en nuestra infraestructura que en cualquier otro sitio. No tengo otros datos que manejar, esos son los datos, climatología singular: ha habido un mayor número de heladas que otras veces. Nosotros tenemos heladas todos los años, no nos lo inventamos, la climatología no es adversa este año y al año siguiente no, pero este año hemos tenido más problemas por las heladas y por las nevadas, lo que da lugar a mayores problemas en el mantenimiento de la infraestructura. Esos problemas han tenido como consecuencia, a lo mejor que no hayamos sido capaces de atender la cantidad de problemas que surgían. Por eso, ha habido un mantenimiento deficiente o negligencia, es lo que tenemos que resolver lo vamos a hacer.

Quiero contestar puntualmente a todo lo que se ha planteado, no quisiera volver a hablar otra vez del porcentaje de accidentabilidad, etcétera.

Respecto a Almería y lo que planteaba el señor Contreras, tengo la información, no hay ninguna precaución de 15 kilómetros por hora en toda la línea Madrid-Almería. Aparte, tengo la sensación de que ha debido de haber alguna mala interpretación, pues yo no podía resolver los problemas de la etapa anterior con el Gobierno socialista porque yo era el director de Relaciones Internacionales. Me encanta que usted lo piense, pero estaba en otro sitio. Probablemente estemos hablando de mi comparecencia concretamente a partir del año 1996, cuando fui nombrado presidente de RENFE.

Respecto al paso a nivel de Lorca, afortunadamente se ha saldado sin víctimas, se ha producido un hecho repetido de los problemas allí.

He oído alguna referencia al material Talgo. Tengo que decir la verdad de los hechos, es decir, cuando es imputable a la infraestructura es imputable a la infraestructura y, cuando es imputable a material, es imputable a material; cuando hay un error humano, como pasó ayer, porque uno de nuestros maquinistas rebasó una señal, hay que decir la verdad y lo demás son apreciaciones personales. Tengo que hablar de Talgo porque me parece una magnífica empresa; en segundo lugar, nosotros tenemos del orden de 1.000 coches Talgo, de cuyo mantenimiento se encarga la propia empresa, con una fiabilidad del 99 por ciento en línea. Funcionan bien, otra cosa es que tengan la antigüedad que tienen, pero han estado funcionando y es el material que tenemos. Poco a poco iremos renovando nuestro material.

La prueba la tienen ustedes en que todas las compras que se están haciendo de material, por muchísimos miles de millones de pesetas, hoy euros, permiten que en un plazo determinado se vaya incorporando a nuestra infraestructura y a nuestras operaciones nuevo material. Es la realidad del día a día. No podemos cambiar la infraestructura ferroviaria en 24 horas; lamentablemente no tenemos la varita mágica de irnos al supermercado, que nos pongan 26 kilómetros de línea de alta velocidad y nos los den inmediatamente. Requiere un periodo de maduración lento y las inversiones son muy cuantiosas. Ese es el ferrocarril con el que hay que convivir en el futuro, de dos anchos, con sus dificultades, sus pasos a nivel, sus problemas y sus infraestructuras, que habrá que ir mejorando, pero no lo podemos hacer en 24 horas. Esa es la realidad de nuestro ferrocarril y por aquí he pasado varias veces para explicarlo. Me parece que pedir ayuda y paciencia es bueno porque es la realidad que vamos a tener de aquí en adelante. El esfuerzo inversor que se está haciendo por este Gobierno, es absolutamente especial; poner los medios y la voluntad para transformar este ferrocarril en el mejor de Europa, por tanto del mundo, con un desarrollo de 7.200 kilómetros en línea de alta velocidad en torno al año 2007 o 2010. A mí me parece un esfuerzo importantísimo, pero necesita su tiempo. Todas las personas y todos los gobiernos que han pasado por aquí han intentado hacerlo lo mejor que han sabido y que han podido, en función de sus capacidades. Ahora estamos en la condición singular y absolutamente histórica de poder desarrollar el ferrocarril y hacer el que nos merecemos para que los españoles tengan medios alternativos de transporte y capacidad de elegir.

Señor Otxoa, no sé si le ha molestado que hayamos adjudicado la línea de alta velocidad a Talgo. Me ha parecido entender que le molestaba el hecho de que fuese una empresa española, que se podía haber adjudicado a Siemens. Se ha adjudicado a los que se lo teníamos que adjudicar. Me parece que Talgo reúne todas las condiciones. Para hacer justicia, yo debo defender a Talgo, no puede ser de otra forma. Y si Talgo hubiese considerado que era un problema de material, lo hubiese dicho, pero no ha sido así; ha sido otro problema. Independientemente de la situación puntual que hemos tenido, que vamos a definir como de mala racha, he de decirles que yo no creo en la mala racha. Yo creo en el trabajo puntual y permanente de todos los días y en las capacidades de RENFE. Esta mala racha pasará y volveremos a tener dentro de unos meses el ferrocarril normal, el que hemos tenido siempre y veremos que a lo largo del año 2003 la estadística hará justicia y seguiremos reduciendo los índices de accidentalidad, pero tienen ustedes que darnos un poco de tiempo y sobre todo apoyo, lo necesitamos en este momento, porque este ferrocarril es de todos. Por lo tanto, les ruego un poco de paciencia y vamos a ver si, entre todos, conseguimos pasar esta mala racha y encarrilar todo como Dios

manda. No se preocupen ustedes, que de los problemas internos de la casa me ocupó yo.

Respecto a las opiniones de los dos sindicalistas de Castilla y León, el representante de Comisiones Obreras y el representante de UGT, le vuelvo a repetir que opiniones personales las tiene todo el mundo, pero me encantaría que con la misma diligencia con que han acudido a los medios de comunicación, acudieran a hablar con el presidente de la compañía, con el fin de ayudar, como han hecho el resto de los sindicatos, es decir, sus sindicatos, UGT y el sindicato de maquinistas, así como los sindicatos restantes. Yo entiendo que en RENFE los sindicatos no van por un lado y el presidente por otro. Todos estamos a lo mismo: hacer esta compañía rentable desde el punto de vista social, segura y eficaz. En eso estamos todos. Por favor, que nos eche una mano todo el mundo. Yo estaré en condiciones para contestar puntualmente a todas y cada una de sus preguntas por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, como saben todos ustedes, la comparecencia ha terminado. La señora Urán había hecho anteriormente una petición que no sé si se mantiene. ¿Mantiene su petición? (**Asentimiento.**) ¿Algún otro grupo desea hacer una intervención? (**El señor López-Amor García pide la palabra.**)

¿A qué efectos, señor López-Amor?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Para hacer una aclaración.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo desea intervenir? (**Asentimiento.**)

Señorías, se va a abrir un turno de aclaraciones, como ha dicho el portavoz del Grupo Popular. Muchos de ustedes han versado su intervención sobre el tema de los pasos a nivel, que no es motivo de la comparecencia, aunque ustedes pueden hacer lo que quieran. Yo les advierto que dentro de este mes habrá una comparecencia específica relativa a ese tema. Se lo advierto para que no pierdan en ello su tiempo.

Los portavoces disponen de dos minutos para solicitar aclaraciones sobre la cuestión que se ha tratado. Les ruego que se ciñan a la cuestión.

Tiene la palabra la señora Valentín.

La señora **VALENTÍN NAVARRO**: Señor Corsini, la afirmación tajante de la gamberrada trágica, causa del descarrilamiento del Talgo Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena, no se puede hacer sin exponer en sede parlamentaria las pruebas objetivas que avalen esa afirmación y aquí no he escuchado ninguna prueba objetiva. Sigo insistiendo, queremos el informe completo de la investigación. Pero, además, sigo preguntando: ¿Qué tipo de obstáculo fue el que, según usted, se colocó en la vía? ¿Qué tamaño tenía ese obstáculo? ¿Conocen ustedes a los culpables? Como transcurre una hora desde que pasa un tren hasta que llega el tren Talgo que

descarrila, si el obstáculo era pesado, habrían sido necesarios ciertos medios para instalar ese obstáculo en la propia vía. Estas afirmaciones que se hicieron prácticamente desde el mismo momento del descarrilamiento del Talgo, o están basadas en hechos objetivos o lo que está haciendo el Gobierno desde el primer momento es eximir de responsabilidad al Ministerio de Fomento, intentando —sin datos, por lo menos que yo conozca en este momento— achacar la culpa a terceros. La frivolidad de las declaraciones, tanto del ministro Álvarez-Cascos como del presidente del Gobierno como la suya, al día siguiente de haberse producido el accidente, nos conducen al resultado de esta investigación, que usted ha calificado aquí como gamberrada trágica, y nos da la sensación que ya estaba en la mente de todos ustedes el mismo día del descarrilamiento. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les recuerdo que el presidente de RENFE ha reiterado en varias ocasiones que va a enviar los informes. Por tanto, no pierdan su tiempo en hacer pronósticos sobre los informes y solicitar su remisión. El señor presidente de RENFE ha reiterado que va a enviar los informes y cuando sean enviados, este presidente los remitirá a los grupos. Por tanto, les ruego que no pierdan su tiempo en reiterar dicha petición.

Señor López-Amor, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: A título de que la intervención de la señora diputada no ha sido para aclaraciones, ha sido para darnos su opinión que, por otra parte, ya la conocemos. **(La señora Valcarce García pide la palabra.)**

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Señor Corsini, usted ha reconocido en esta comparecencia el mantenimiento deficiente de numerosos viales en la Comunidad de Castilla y León y en la provincia de León. También ha dicho que su empresa no ha podido responder adecuadamente a una climatología adversa y ha reconocido que ha sido una distribución negligente del balasto la causa del accidente de Reliegos. Señor presidente, sin embargo, usted, a pesar de que se lo he pedido, no ha expuesto aquí qué medidas va a adoptar su empresa para que hechos como los que aquí hemos visto no se reproduzcan. Esta es la parte que más interesa a mi grupo parlamentario, porque también es nuestro interés el buen funcionamiento de la empresa RENFE y generar confianza y seguridad en los ciudadanos que utilizamos el servicio ferroviario.

Señor presidente, le ruego que me permita también una breve intervención, porque el señor portavoz del Grupo Popular ha acusado a mi grupo parlamentario de intentar aclarar las cuestiones que aquí se plantean con el único interés de dar una rueda de prensa. Solo tengo que decirle que en el último mes, en el que se han con-

centrado tantos accidentes en la provincia de León, han estado en diez ocasiones el ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos y el secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco. Ellos sí han dado ruedas de prensa para presentar fotografías, planes, proyectos, aves, ibas, venías, no sé cuantas cosas más, pero obras absolutamente ninguna, inversiones reales en la provincia, ninguna y mantenimiento, le aseguro, señor Corsini, que menos. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En función del artículo 203.3, que vuelvo a reiterar. Las intervenciones que se están produciendo aquí no son de aclaración sobre la información facilitada, como dice el artículo; artículo que dice que también se oír la Junta de Portavoces para abrir turnos excepcionales de aclaraciones. Por tanto, le ruego al señor presidente que no reabramos el tema y el debate. Este turno es para solicitar algún dato que no se entiende o alguna aclaración puntual, no son ocho minutos para el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: El presidente así lo entiende y por eso ha advertido a los grupos que se ciñan a la cuestión, solicitando aclaraciones al presidente de RENFE, pero que no reiteren peticiones que ya han sido contestadas.

Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: El Grupo Socialista tiene el mismo interés que cualquier otro, como el presidente de RENFE o el propio Gobierno, en que RENFE funcione bien y sea estimada por los ciudadanos, pero la reflexión que nosotros hemos hecho es que si se ha creado alarma social, como se ha dicho aquí —no lo hemos dicho nosotros, lo ha dicho el presidente de RENFE—, ésta no se resuelve achacando parte de los accidentes a la lluvias y las nieves. Así no se resuelve la alarma social. Por ello hemos pedido que se establezcan acciones concretas que tiendan a eliminar esa posibilidad de accidentes. En ese sentido le pregunto si, aparte de esos planes a los que no ha contestado, hay planes concretos para intentar disminuir la accidentabilidad, si se ha pensado en algún momento en cubrir las vías, qué actuaciones concretas piensan poner en ejecución tanto RENFE como el Gobierno para, en función de la tipología de accidentes, establecer medidas que tiendan a minorar esas posibilidades; no digo que en términos absolutos deje de haber accidentes, pero sí que se puedan reducir esas posibilidades que reiteradamente se dan, aunque sea en ámbitos diversos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán, tiene la palabra.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, me dirijo a usted porque es el presidente de la Comisión, para recordarle al señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular que el artículo 203 dice que en las comparencias los grupos parlamentarios harán preguntas. Si el portavoz del Grupo Parlamentario Popular exige el cumplimiento taxativo del Reglamento, los demás grupos parlamentarios también pediremos el cumplimiento taxativo del mismo en las intervenciones del Grupo Parlamentario Popular, que no hace preguntas al compareciente, sino que se dedica a contestar al resto de los grupos parlamentarios. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señora Urán.

Señor López-Amor, espere a estar en el uso de la palabra porque ahora la tiene la señora Urán; cuando termine le daré la palabra. **(El señor López-Amor García: En el Reglamento no figura lo que está diciendo.)** Señor López-Amor, no está en el uso de la palabra, ya tendrá tiempo de intervenir cuando la señora Urán termine, deje que termine. **(El señor López-Amor García: Es un tema formal que afecta al contenido.)** Señor López-Amor, le ruego que deje terminar a la señora Urán y cuando ella termine intervendrá usted.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor Corsini, nos ha dicho que la mayoría de las preguntas que le hemos hecho las enviará por escrito. Mi grupo parlamentario no tiene nada que objetar al respecto. También nos ha pedido paciencia y nos ha dicho que de los problemas de la casa se ocupa usted. Yo no tengo nada que objetar, pero permítanos, señor Corsini, que, además de tener paciencia, los grupos parlamentarios nos intereseamos por cómo funciona su casa, o la casa de todos nosotros, como es RENFE; y también que nos intereseamos por los problemas que ustedes tienen que solucionar pero que también nos preocupan a los grupos parlamentarios. Paciencia, señor Corsini, toda la del mundo, pero cuando se produjo el accidente del paso a nivel de Lorca, hace dos años y medio, se presentó el plan para mejorar las condiciones de seguridad de esa línea en cuanto a pasos a nivel y demás señalizaciones, y dos años y medio después se ha vuelto a producir un accidente, afortunadamente en este caso sin víctimas mortales. Dos años y medio después no se ha hecho nada o se ha hecho poco de ese plan que se tenía que haber puesto en marcha. Eso es lo que estamos criticando, por eso no le hemos pedido un nuevo plan sino que se cumpla el plan que ustedes, junto con la comunidad autónoma y el Ministerio de Fomento, firmaron para mejorar las condiciones de seguridad de esa línea respecto a señalizaciones y pasos a nivel, que en muy poca medida se han puesto

en práctica; y se les han estado exigiendo determinadas medidas hasta que se cumpliera el plan, en este caso colocar barreras, algo que tampoco han hecho ustedes. Tampoco han puesto esas medidas en funcionamiento para evitar que se puedan producir accidentes, aunque se hayan producido por infracciones de determinadas personas, que, aunque tengamos paciencia, también tienen que ver con la celeridad, con que ustedes acometen ese tipo de planes. Me gustaría que nos dijera, si es posible y si no que nos conteste por escrito, cómo van a llevar a la práctica ese plan que ya anunciaron ustedes hace dos años y medio.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Sedó? **(Pausa.)**

¿Señor Otxoa, desea intervenir? **(Pausa.)** Tiene la palabra.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor presidente, solamente para aclarar una tergiversación en la interpretación de mis palabras que ha hecho el señor Corsini. Como alavés y representante de Álava yo conozco muy bien el tren Talgo, el tren articulado ligero Goicoechea Oriol, y no voy a ir en contra, como usted ha dicho, de esas adjudicaciones. Yo solamente le he puntualizado que al preguntar por un material obsoleto de hace 30 años, no me hable para justificar la calidad del mismo de lo que se va a comprar, porque todavía está sin homologar. Eso es lo único que yo he dicho. Yo les he preguntado por el material obsoleto porque esa alarma social existe y en este momento los humoristas, que tienen una pituitaria muy fina, hacen chistes del Talgo, y eso es lo que yo no quiero que ocurra. Quiero que haya seguridad y que desaparezca esa alarma social. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, guarden silencio, por favor, porque es difícil escuchar las intervenciones de los intervinientes.

Tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Señor presidente, intervengo una vez más para constatar una vez más que este turno denominado por algunos de aclaraciones no ha aportado nada nuevo al debate y nos lo podíamos haber ahorrado, con toda sinceridad.

Dicho esto, he de decir que la señora Urán no tenía a mano el Reglamento y ha hecho una interpretación bastante sui géneris de lo que dice el mismo. El artículo 203.2 dice: «Después de la exposición oral del Gobierno» —en este caso del compareciente— «podrán intervenir los representantes de cada grupo parlamentario por diez minutos, fijando posiciones» —en el caso del Grupo Parlamentario Socialista se ha hecho por más de 30—, «formulando preguntas o haciendo observaciones, a las que contestará aquél sin ulterior votación». Y dice el apartado 3: «En casos excepcionales» —que a juicio de este portavoz no ha sido el caso—, «la presidencia podrá, de acuerdo con la Mesa» —a la cual no se

ha consultado— «y oída la Junta de Portavoces» —a los cuales tampoco se ha oído—, «abrir un turno para que los diputados puedan escuetamente formular preguntas o pedir aclaraciones sobre la información facilitada. El presidente» —vuelvo a reiterar, de acuerdo con la Mesa y oída la Junta de Portavoces—, «al efecto, fijará un número o tiempo máximo de intervenciones», cosa que aquí no se ha producido en ningún caso. Por lo tanto que conste mi protesta formal.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, quiero aclarar en cualquier caso que el ejercicio de interpretación del Reglamento, que yo agradezco a los portavoces porque iluminan a esta presidencia, corresponde hacerlo a la presidencia. Esta ha interpretado el Reglamento como lo entiende, que es que los turnos no reglados sino a percepción del presidente y Junta de Portavoces, que hasta ahora se vienen haciendo según el criterio de la presidencia, están para hacer aclaraciones y para pedir las; repito, para hacer aclaraciones y para pedir las. La mayoría de los intervinientes han cumplido así el turno, han hecho aclaraciones sobre lo que han dicho y han pedido aclaraciones sobre lo que el presidente de RENFE a dicho. No obstante, someteremos a la Mesa en la próxima reunión las aplicaciones estrictas, pero mientras tanto ruego a los portavoces que no pierdan excesivo tiempo durante la Comisión en la interpretación del Reglamento, porque corresponde a la presidencia. Lo resolveremos en la próxima reunión de la Mesa y nos dedicaremos todos a lo que corresponde.

Dicho esto, tiene la palabra el presidente de RENFE, porque eso sí es reglamentario, para cerrar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Señorías, en el tema concreto de Tobarra he hecho las declaraciones que he hecho y soy responsable de ellas. En aquel momento y analizando el lugar de los hechos, hicimos una serie de afirmaciones que están claras y constan en todos los sitios. Dijimos que no había habido ningún problema en la vía en Tobarra; no lo dije yo, me parece que lo dijo el ministro. La frase del ministro fue: no ha habido ningún problema en la vía, según el informe que le había dado yo, que no había ningún problema en el material, que descartábamos el fallo humano porque, después de la lectura de la cinta de telo, que es el equivalente de la caja negra, no se detectaba ninguna situación irregular en la conducción de la locomotora y por tanto teníamos que pensar que había algún tipo de causa externa. Eso es lo que hemos dicho siempre. En cuanto al tamaño de los elementos colocados en la vía, todo eso está en el informe que tengo aquí y que les voy a suministrar a ustedes en relación con los dos accidentes. Eso es lo que podemos decir, nada más. Nosotros tenemos una serie de precedentes, de casos exactamente iguales o parecidos y el informe de los técnicos abunda en esa línea. Pero

somos absolutamente respetuosos con la investigación judicial, que seguirá su camino, y si al final se deduce que las responsabilidades son otras, pues serán otras responsabilidades, si se puede demostrar por los técnicos que van a instruir el sumario que ha sido el material, será así. Nosotros estamos opinando desde el punto de vista técnico de lo que conocemos y lo decimos con nuestra experiencia y por lo tanto, como todas las personas, podemos estar sujetos a errores humanos.

En relación con el tema de Tobarra, nosotros no tenemos nada que ocultar. Si hubiese sido un problema de infraestructura, como hemos reconocido en el caso de Castilla y León, que ha sido un tema puntual de mantenimiento de la infraestructura, lo hubiésemos dicho. ¿Por qué vamos a tener que hacer cosmética de la realidad, si para nosotros es más sencillo que dejar esta nebulosa en el aire o esta serie de incógnitas? Si hubiese habido fallo humano, lo hubiésemos dicho y, si hubiese habido un problema de mantenimiento de material Talgo, lo hubiésemos dicho y hubiésemos acabado el tema. No tenemos otra cosa que decir, nada más que los datos que tenemos. Esa es nuestra información al respecto.

En relación con el tema del paso a nivel —se ha hablado del de Lorca—, hay un pequeño dato que se le ha escapado. Efectivamente, hay una serie de medidas a tomar por parte del Ministerio de Fomento, de RENFE, de la comunidad autónoma y del ayuntamiento. Tenemos que esperar los informes correspondientes. Esta es la realidad, es un tema a cuatro partes y, en definitiva, se desarrolla en conjunto. Vamos a ver si se han puesto de acuerdo todas las instituciones. En cualquier caso, será objeto de una comparecencia por parte del ministro sobre el tema puntual de seguridad. Por tanto, yo no tengo nada que decir aquí.

Por lo demás, hay una serie de medidas a desarrollar, en el caso concreto de Castilla y León y de la infraestructura. No todos los años la infraestructura y la climatología afectan de la misma forma. Este año hemos tenido temas puntuales en Castilla y León, que hemos resuelto. Yo no digo que la infraestructura de Castilla y León esté mal, ni muchísimo menos, es una buena infraestructura, pero hemos tenido temas puntuales que hay que resolver. Va a haber una serie de medidas, que se las voy a enviar por escrito, pero que les puedo enunciar más o menos en qué consisten. La accidentalidad no se plantea puntualmente porque haya habido un caso concreto en Castilla y León o en Tobarra o el caso concreto de un paso a nivel. Tenemos muchos pasos a nivel y los vamos resolviendo poco a poco. Podíamos hacer también un balance de la situación que tenemos en este momento, del número de pasos a nivel y de los esfuerzos que se han hecho entre todos, las corporaciones municipales, las comunidades autónomas, el Ministerio de Fomento y RENFE, para resolver este problema, y se va avanzando de forma paulatina. Se han reducido sustancialmente. Se podría hacer una relación del número de pasos a

nivel que había la primera vez que yo comparecí aquí, en el año 1996, y los que hay ahora. Cada paso a nivel cuesta resolverlo una media de unos cien millones de pesetas. En aquel momento había unos 5.000 pasos a nivel y tendrá que haber un cierto orden en la distribución de esos recursos para resolver esos problemas. Hay planes especiales para reducir la accidentalidad, que nosotros hemos puesto en marcha, y que, en cualquier caso, les ampliaré con la documentación que les voy a enviar. En primer lugar, un despliegue de toda la red de vigilancia extraordinaria a pie de vía, a fin de desarrollar estas medidas. En segundo lugar, una vigilancia permanente y extraordinaria de puntos de riesgo detectados hasta su reposición. Y en tercer lugar, una dotación de crédito extraordinario para actuaciones

urgentes que resuelvan esos puntos de riesgo. Eso se plantea en situaciones climatológicas determinadas, se plantea continuamente, y hay que atacarlas puntualmente.

En cualquier caso, les enviaré puntualmente la contestación por escrito de todos los planes que vamos a poner en marcha para enriquecer este brochazo que les he dado.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de RENFE.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y treinta minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**