



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 387

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 21 (extraordinaria)

celebrada el jueves 8 de agosto de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

Del señor presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Ferre Moltó), para:

- Informar de las actuaciones de ADIF en relación con el accidente del tren Alvia, que tuvo lugar en Santiago de Compostela el pasado 24 de julio. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001054) 2
- Explicar las causas del accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio. A petición de los grupos parlamentarios Catalán (Convergència i Unió) y Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 212/001057) 2

Del señor presidente de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, Renfe (Gómez-Pomar Rodríguez), para:

- Informar de las actuaciones de Renfe en relación con el accidente del tren Alvia, que tuvo lugar en Santiago de Compostela el pasado 24 de julio. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001055) 2
- Explicar las causas del accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio. A petición de los grupos parlamentarios Catalán (Convergència i Unió) y Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 212/001058) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

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

Celebramos hoy, y continuaremos mañana, unas comparecencias para abordar el terrible accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el pasado 24 julio, víspera de la festividad de Galicia y del apóstol. Quiero, en nombre de la Comisión, expresar nuestro sentido recuerdo y homenaje a las 79 víctimas mortales de edades y nacionalidades diversas y nuestra solidaridad y cercanía con sus familiares y con sus amigos; esperamos también la pronta recuperación de los heridos y muy especialmente de los que aún permanecen en los hospitales. No puedo dejar de recordar cómo ante esta catástrofe muy en especial los vecinos de Angrois, los de Santiago y en general todo el pueblo de Galicia actuó como una gran familia solidaria en el dolor y solidaria en la acción. Quiero señalar también, señorías, nuestra admiración por la actuación de los profesionales sanitarios, del personal de emergencias, de los efectivos de protección civil, de los bomberos, de la Cruz Roja, de los psicólogos, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, del personal de la Administración de Justicia y del resto de las administraciones local, autonómica y estatal, y por supuesto también del personal de Renfe y del personal de ADIF.

Señorías, como presidente de esta Comisión pero también como gallego, quiero agradecer las múltiples expresiones de cariño y de apoyo que hemos recibido de todos los lugares de España y del mundo. Esta cercanía ciertamente nos reconfortó. Por todo ello, en señal de condolencia y de solidaridad con todas las víctimas de este accidente, les pido, señorías, que guardemos un minuto de silencio. **(Las señoras y los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio)**. Muchas gracias.

El orden del día de la sesión, como sus señorías conocen, consiste en la celebración de las comparecencias de los presidentes de ADIF y de Renfe para informar sobre las actuaciones desarrolladas en el ámbito de sus respectivas competencias en relación con el accidente del tren Alvia ocurrido el pasado 24 julio. La presente sesión extraordinaria ha sido convocada de acuerdo con los artículos 73.2 de la Constitución y 61 del Reglamento del Congreso de los Diputados a petición del Gobierno, habiéndose acumulado también al orden del día las solicitudes de comparecencias solicitadas conjuntamente por los Grupos Parlamentarios Catalán y Vasco. Iniciaremos la sesión con las intervenciones primero del presidente de ADIF, inmediatamente después del presidente de Renfe y concluidas las mismas daré la palabra a los grupos parlamentarios de menor a mayor para que expresen sus posicionamientos al respecto; posteriormente se producirá la respuesta de los comparecientes. Sin más dilación, doy la palabra a don Gonzalo Ferre Moltó, presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Ferre Moltó): Señor presidente, señorías, antes de nada quisiera aprovechar mi presencia en sede parlamentaria para trasladar una vez más en nombre propio y en el de todos los trabajadores de ADIF nuestras condolencias, apoyo y cariño a todas las víctimas y familiares del trágico accidente ferroviario que ocurrió en la tarde-noche del pasado 24 julio en Angrois, en las inmediaciones de Santiago de Compostela. Nunca olvidaremos los dramáticos momentos vividos y el dolor de tantas víctimas, sus familiares y amigos. Asimismo, quisiera agradecer públicamente y mostrar mi reconocimiento a todas aquellas personas tanto de empresas, organismos e instituciones, como a los vecinos que desde los primeros minutos y durante los días sucesivos trabajaron en el lugar del accidente, ayudando para paliar las consecuencias. Muchas gracias por su ejemplar ayuda.

Señorías, es un honor para mí comparecer a petición propia y a solicitud del Partido Nacionalista Vasco y Convergència i Unió ante esta Cámara para aportar toda la información y documentación de la que disponemos y contribuir de esta manera a que se esclarezcan las causas últimas del accidente. Desde aquí quiero reiterar toda mi colaboración y la de la empresa que presido con la investigación judicial y con la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios. Como presidente de ADIF mi deseo es que se conozca toda la verdad y que de ella podamos obtener las lecciones que nos permitan tomar todas las medidas posibles para evitar que un suceso de esta naturaleza pueda repetirse en el futuro. Estoy convencido de que todos los que estamos hoy aquí compartimos ese mismo objetivo y de que este es el mejor servicio que le podemos hacer a la sociedad en general y a todas las víctimas.

El ferrocarril español ha hecho grandes progresos y es considerado en la actualidad uno de los mejores del mundo y tenemos la obligación de hacer todo lo que esté en nuestras manos para que siga siéndolo; eso pasa por trabajar conjuntamente para que la calidad de todo el sistema ferroviario contemple en todo momento unos altos parámetros de seguridad, porque es precisamente la seguridad la base primordial de este servicio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 3

Como ustedes saben, ADIF, además de gestionar las infraestructuras ferroviarias en su calidad de administrador, tiene encomendada también la construcción de nuevas infraestructuras. En primer lugar, voy a describirles cuáles son los procedimientos que se siguen para la construcción de nuevas líneas. Tanto en la presente como en las pasadas legislaturas, los diferentes gobiernos han presentado y aprobado diversos planes de infraestructuras y transportes en los que se recogían los objetivos generales en política de infraestructuras para un periodo de tiempo determinado. Voy a citarles los últimos: el Plan de Infraestructuras y Transportes, PIT, 2000-2007, en el que se incluyó el denominado Plan Galicia; el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, PEIT, que contemplaba el periodo de actuación 2005-2020 y que en 2010 se presenta junto al Plan Extraordinario de Infraestructuras, PEI, que preveía fórmulas de inversión mediante colaboración público-privada; y el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI, cuyo desarrollo está previsto entre 2012 y 2024, que está aún en tramitación.

En la planificación ferroviaria y en la determinación de las nuevas líneas que se integrarán en la red hasta su construcción y puesta en servicio, se configuran las siguientes tres fases. La primera es la fase de planificación estratégica, en la que se procede a la identificación de corredores, proceso elaborado en cada caso por la dirección competente del Ministerio de Fomento. En esta fase se realizan los estudios previos de viabilidad que, junto a criterios de vertebración territorial y de mejora medioambiental, aportan una información esencial para la toma de decisiones. La segunda es la fase de planificación operativa, en la que se realiza el estudio informativo que analiza y define las opciones de trazado, seleccionando la alternativa más recomendable; el estudio informativo, que es elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles, debe seguir una hoja de ruta con el objetivo de que todos los implicados en el proceso puedan dar su opinión acerca de la infraestructura que se pretende acometer. Una vez aprobado, la Dirección General de Ferrocarriles lo remite a las comunidades autónomas y entidades locales involucradas para que durante el plazo de un mes examinen las propuestas, las valoren y puedan hacer alegaciones. Si hay disconformidad se debe motivar y el expediente se eleva al Consejo de Ministros, que decide si procede o no ejecutar el proyecto o si lo modifica. El estudio informativo se somete también a informe de otros departamentos ministeriales, después se publica en el Boletín Oficial del Estado y se abre un período de 30 días hábiles de información pública en el que cualquiera que se sienta afectado puede alegar. La Dirección General de Ferrocarriles tiene después dos meses para proponer la resolución del expediente. Una vez cubiertos todos estos pasos, se remite al Ministerio de Medio Ambiente para comprobar que cumple con la legislación medioambiental y emitir la correspondiente declaración de impacto ambiental. El ministerio notifica la resolución del expediente a todos los que han hecho alegaciones antes de publicarlo definitivamente en el Boletín Oficial del Estado. Por último, una vez aprobado el estudio informativo, se procede a la división en tramos de la línea para la redacción de los proyectos y se inicia la fase de construcción y puesta en servicio.

Habitualmente, señorías, los proyectos se dividen en proyectos de plataforma, vía, electrificación e instalaciones, y todos ellos deben cumplir con las determinaciones del estudio informativo, incluida la declaración de impacto ambiental. Para la redacción de proyectos de alta velocidad, ADIF sigue una normativa técnica elaborada específicamente, denominada Instrucciones Generales de Proyectos. Una vez aprobado el proyecto constructivo se procede a la contratación de las obras de acuerdo con la legislación aplicable, con la posibilidad de utilizar el procedimiento de concurso de proyecto y obra con la previa aprobación de un proyecto básico.

Paso a describirles el procedimiento concreto que se ha seguido en el caso del tramo acceso a Santiago de la línea Ourense-Santiago. Siguiendo el proceso general descrito, la línea Ourense-Santiago está incluida en la Planificación Estratégica desde el año 2000, en el Plan de Infraestructuras y Transportes, PIT, 2000-2007, y el 30 de diciembre de 1999 se inicia el estudio informativo que se adjudica a la empresa Apia XXI por 570.000 euros. El estudio informativo redactado por la Dirección General de Ferrocarriles establecía cinco alternativas para el trazado de la línea, seleccionándose finalmente la denominada alternativa C. Todas las alternativas incorporaban idéntica solución en cuanto al trayecto para el acceso a Santiago. El estudio informativo fue sometido a información pública el 21 de noviembre de 2001 y enviado a los siguientes organismos: Delegación del Gobierno en subdelegaciones del Gobierno en Ourense y Pontevedra, Xunta Galicia y A Coruña, de Galicia; seis diputaciones provinciales de A Coruña, Ourense y Pontevedra; Confederación Hidrográfica del Norte; Dirección General de Carreteras, Renfe y los quince ayuntamientos afectados por la traza. Se recibieron más de 300 alegaciones y ninguna de ellas hacía mención al trazado propuesto en la zona de Angrois.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 4

La construcción de la línea fue encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, GIF, el 20 de diciembre de 2002 por acuerdo de Consejo de Ministros. El estudio informativo fue aprobado definitivamente el 25 de abril de 2003 por resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras. El GIF lo dividió en dos contratos, Ourense-Lalín y Lalín-Santiago, y se inició la contratación y posterior redacción de ambos proyectos básicos, que se adjudicaron a la UTE Getinsa-Gabinete Geotécnico y a la UTE Idom-Geocontrol-Insersa, respectivamente, y fueron licitados el 26 de abril de 2003. Estos proyectos básicos sirvieron de base para la elaboración de los pliegos de la licitación de los proyectos de construcción de la plataforma, realizados mediante concurso de proyecto y obra, para los cuales cada uno de los tramos citados se dividió a su vez en seis subtramos. El tramo Ourense-Lalín se dividió en los siguientes subtramos: Amoeiro-Maside; Maside-Carballiño; Ourense-Amoeiro; Carballiño-O Irixo; O Irixo-Lalín (Abeleda); Lalín (Abeleda)-Lalín (Baxán). El tramo Lalín-Santiago en los siguientes subtramos: Lalín (Baxán)-Lalín (Anzo); Lalín (Anzo)-Silleda (Carboeiro); Boqueixon-Santiago, Silleda (Carboeiro)-Silleda (Dornelas); Silleda (Dornelas)-Vedra y Vedra-Boqueixon. Totalizando, por tanto, doce subtramos. Todos ellos fueron licitados entre el 21 de noviembre de 2003 y el 10 de febrero de 2004. El 15 de junio de 2004 se anula la licitación de dos de estos subtramos, Lalín-Lalín (Baxán) y Lalín (Anzo)-Silleda (Carboeiro), y el 24 de junio de 2004 se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia para la redacción de los proyectos de construcción de plataforma de estos dos subtramos, que se adjudicaron a la empresa Apia XXI. Para el acceso a la estación de Santiago se licitó un proyecto básico el 25 de marzo de 2006, y el 26 de abril de 2008 se licitó un proyecto de construcción de plataforma a los que se aplicó el procedimiento habitual de dirección de proyectos que aplicaba GIF y posteriormente ADIF. La empresa redactora del proyecto fue Prointec.

La vía, la catenaria y las instalaciones del tramo de acceso a Santiago se recogían en los siguientes proyectos constructivos. Montaje de vía: proyecto constructivo del montaje de vía del tramo O Irixo-Santiago se licitó el 21 de noviembre de 2008 y fue redactado por KV Consultores en ancho UIC. Electrificación: proyecto de las instalaciones de la línea aérea de contacto y sistemas asociados, licitado el 15 de julio de 2008 y redactado por la UTE Saitec y Auditorías e Ingenierías. Proyecto de las subestaciones eléctricas de tracción y centro de transformación, licitado el 15 de julio de 2008 y redactado por la empresa Idom Internacional. Instalaciones se dividió en dos proyectos, ambos adjudicados a Ineco. El primero es el proyecto básico y constructivo de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren para el tramo Ourense-Santiago de Compostela. El proyecto, adjudicado el 28 de septiembre de 2009, contemplaba la instalación de ERTMS, incluida la estación de Santiago. El segundo es el proyecto funcional básico y constructivo de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía, adjudicado a Ineco el 16 de julio de 2009. Previo a su aprobación, los proyectos constructivos fueron supervisados por el Colegio de Ingenieros de Caminos —los de vía y plataforma— e Industriales —instalaciones y electrificación—. Además, se obtuvo la aprobación por parte del Informe de seguridad y salud el 10 de febrero de 2009 y del Informe de adecuación a la declaración de impacto ambiental el 4 de marzo de 2009.

Paso a describir el proceso de construcción de la línea Ourense-Santiago en el acceso a Santiago. Una vez firmadas las actas de comprobación de replanteo se dio comienzo a las distintas obras en el tramo de acceso a Santiago, que comprenden obras de infraestructura, plataforma del eje Ourense-Santiago, tramo de acceso a la estación de Santiago de Compostela. Esta obra fue adjudicada el 24 de julio de 2009 a la empresa Puentes y Calzadas, con un presupuesto de adjudicación de 39,9 millones de euros. Las obras comenzaron en octubre de 2009 y concluyeron en noviembre de 2011. El contrato de servicios de asistencia para el control de las obras de plataforma fue adjudicado el 29 de julio de 2009 a GPO Ingenierías, S.A., por un importe de 2 millones de euros. Durante el transcurso de las obras se produjeron los siguientes trámites administrativos. Un modificado, que supuso un incremento presupuestario de un millón de euros, que no afectó al trazado y que consistió en la sustitución de un muro, la reposición de servicios, el traslado del tren-tierra y una nueva trinchera frente a la vía; y dos, unas obras complementarias de 9,8 millones de euros para cubrir parte de la plataforma con una losa alveolar con el objeto de minimizar el impacto ambiental.

Una vez finalizada la obra de plataforma, ADIF elaboró un proyecto fin de obra en el que se reflejaron todas las características terminadas de la misma. El proyecto constructivo de montaje de vía del tramo O Irixo-Santiago se adjudicó el 28 de mayo de 2010 a la UTE Copasa-Convensa, con un presupuesto de 16,83 millones de euros. Las obras comenzaron en diciembre de 2010 y el tramo se puso en servicio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 5

en diciembre de 2011. El contrato de servicios de asistencia para el control de las obras del montaje de vía fue adjudicado a Prointec por 0,85 millones de euros. Durante el transcurso de las obras se realizó un modificado, quedando el presupuesto vigente en 18,3 millones de euros.

Entre diciembre de 2009 y julio de 2011 se firmaron todos los contratos para el suministro de balasto, carril, traviesas y aparatos de vía para toda la línea. El importe de estos suministros ascendió a 84,9 millones de euros. Las obras de energía que comprenden la catenaria y los centros de transformación se hicieron en conjunto para toda la actuación desde Ourense hasta Santiago. Las obras de ejecución del proyecto constructivo y el mantenimiento de las instalaciones de la línea aérea de contacto y sistemas asociados del eje Ourense-Santiago se adjudicaron a Elecnor el 26 de febrero de 2010 por un presupuesto de 29,8 millones de euros y las obras comenzaron en abril de 2010. Las obras de ejecución del proyecto constructivo y realización del mantenimiento de las dos subestaciones del eje Ourense-Santiago fueron adjudicadas el 26 de junio de 2009 por 20,3 millones de euros a la UTE formada por la empresa Balfour Beatty Rail Iberica, S.A. Unipersonal, Sociedad Española de Montajes Industriales, comenzando los trabajos en agosto de ese año 2009 y finalizando en diciembre de 2011. Las obras de ejecución del proyecto constructivo y realización del mantenimiento del telemando de energía del eje Ourense-Santiago fueron adjudicadas el 1 de marzo de 2011 por un importe de 3,3 millones de euros. Estos trabajos comenzaron en abril de 2011 y acabaron en diciembre de ese mismo año. La empresa adjudicataria fue Siemens. El contrato de servicios de asistencia técnica para los tres contratos anteriores fue adjudicado a Ineco por 2,27 millones de euros.

Las obras de instalaciones de la ejecución de la fase I y realización del mantenimiento del proyecto constructivo de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren para el tramo Ourense-Santiago de Compostela se adjudicaron el 30 de abril de 2010; el importe de adjudicación fue de 137,9 millones de euros y esta obra comenzó en junio de 2010 y se puso en servicio en diciembre de 2011. La adjudicataria fue la UTE formada por las empresas Thales, Dimetronic, Cobra y Antalsis. Durante el transcurso de esta obra se realizó un modificado que afectó al ancho de vía e instalaciones de seguridad, que más adelante detallaré, y su presupuesto vigente pasó a ser de 112,4 millones de euros. El contrato de asistencia fue adjudicado a Ineco por 3,35 millones de euros. Las obras de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructuras para operadores públicos de telefonía móvil para el tramo Ourense-Santiago de Compostela —fases I, II y III— tuvieron un importe de adjudicación de 19,1 millones de euros. Se iniciaron en noviembre de 2010 y se pusieron en servicio en diciembre de 2011. Las empresas adjudicatarias fueron Kapsch, Carriercom España, S.L, y Nokia Siemens Networks. La asistencia técnica para el control y vigilancia de esta obra también fue realizada por Ineco, por un importe de adjudicación de 0,6 millones de euros. Las obras del proyecto constructivo y mantenimiento inicial de las instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles del eje Ourense-Santiago se adjudicaron el 26 de abril de 2011 por 30,2 millones de euros y los trabajos se iniciaron en mayo de 2011. La empresa adjudicataria fue Indra Sistemas-Indra Sistemas de Seguridad-Alstom.

Señorías, esta es la totalidad de los contratos del eje Ourense-Santiago y accesos a Santiago. A continuación les expongo con detalle en qué consistió el modificado mencionado anteriormente, según los datos que obran en los expedientes administrativos y la información recibida de los técnicos que participaron en las decisiones. La línea la planificaron inicialmente con ancho UIC y con sistema de seguridad ERTMS y la conexión con la red convencional inicialmente estaba prevista hacerla con sendos cambiadores de ancho, situados en el entorno de la salida de Ourense y a la salida de Santiago. En la estación de Santiago se montaron dos vías en ancho UIC en la zona de los andenes 2 y 3 entre las vías del eje atlántico y las dedicadas a la carga de madera, situadas al sur de la estación. Plantearon, además, la necesidad de buscar nueva ubicación para esta actividad, que inicialmente se pensó trasladar a la estación de A Susana, situada en la línea convencional Ourense-Santiago. También plantearon la posibilidad de ubicar el cambiador previamente a la bifurcación de A Grandeira para que fuera de utilidad para los trenes de Vigo. Consideraron también la posibilidad de adaptar el tramo Santiago-A Coruña en ancho UIC, cambiando el ancho de una de las vías y montando la otra con ancho mixto para permitir la circulación de los trenes procedentes de Vigo y de las mercancías. Posteriormente, consideraron que el tiempo de operación de los dos cambiadores de ancho, inicialmente previstos en apenas 90 kilómetros de trayecto, impedía ofrecer ventajas en el servicio. Los responsables de ADIF en ese momento tomaron la decisión de realizar el montaje inicial de la vía entre Ourense y Santiago en ancho convencional para, con posterioridad, transformarla a ancho UIC. Asimismo, decidieron una simplificación del esquema de vías. En junio de 2010

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 6

hacen una propuesta de modificación y, finalmente, a propuesta del presidente de ADIF con la conformidad del secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, el ministro de Fomento autoriza la continuidad de las obras el 25 de abril de 2011. La solución, de carácter trascendental, que finalmente adoptaron fue ejecutar todo el tramo en ancho convencional, pues, como he dicho antes, consideraron que el paso por los dos cambiadores de ancho producía una distorsión innecesaria a la explotación. Además, para los trenes remolcados, como era el caso de los de larga distancia al inicio de la explotación, el cambio de ancho con locomotoras suponía que apenas habría reducción de los tiempos de viaje. Esta decisión, asimismo, afectó a los proyectos de señalización, cambiando la configuración inicial en ERTMS para los accesos a mantener la explotación con el sistema ASFA, con lo que se aseguraba la compatibilidad con el enclavamiento existente de Santiago. Sobre este tema volveré más adelante cuando exponga las instalaciones de señalización y seguridad. La línea se puso en servicio el 10 de diciembre de 2011.

Señorías, me gustaría explicarles en estos momentos los diferentes sistemas de gestión de la seguridad que dan cobertura a nuestra explotación ferroviaria. Se componen de un conjunto de medidas establecidas por ADIF para garantizar la gestión de las operaciones en condiciones de seguridad en lo que se refiere a la infraestructura, la energía, el control de mando y señalización, explotación y gestión de tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías. El control automático de la circulación se ejecuta a través de un puesto central de control de tráfico que da instrucciones y órdenes para su cumplimiento a otros agentes intervinientes en los procesos de circulación. Para ello, cuenta con elementos como los enclavamientos de las estaciones, el bloqueo automático entre estaciones y las comunicaciones de radiotelefonía, que enlazan el puesto central con los gabinetes de circulación de las dependencias a gobernar y los vehículos motores. Se denomina bloqueo entre dos estaciones a la relación de dependencia establecida entre los enclavamientos de ambas para poder expedir circulaciones desde cada una de ellas hacia su colateral. La señalización o transmisión de información mediante señales requiere un código que defina con precisión tanto el aspecto, indicación y situación de las señales como el significado para el receptor en forma de actuaciones concretas. En cuanto a la radiotelefonía, su misión es facilitar a los agentes la información necesaria para adoptar decisiones que afecten o puedan afectar a la circulación de los trenes, especialmente, en caso de anomalía, contribuir en cuanto sea posible a eliminar o impedir situaciones de peligro que pudieran presentarse durante la circulación de los trenes. El uso prioritario de este medio está destinado a las conversaciones relacionadas con incidencias o anomalías y todo lo referente a la regulación de la circulación de trenes. Por todo ello y por la trascendencia de estas comunicaciones, quedan registradas en el sistema. Estas comunicaciones se establecen entre el puesto central de radiotelefonía y los puestos móviles o portátiles por intermediación de los puestos fijos. Está constituido esencialmente por un puesto central radio ubicado en el puesto central de control de tráfico, puestos móviles en los trenes y equipos portátiles, y unos puestos fijos situados a lo largo de la línea. La circulación de los trenes requiere la actuación coordinada del personal del puesto central de control de tráfico, estaciones y trenes, con el objeto común de garantizar un itinerario sin obstáculos y seguro. Esta actuación coordinada está basada en la identificación precisa de los trenes en circulación, en el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades, y en la información oportuna de las circunstancias particulares de cada tren. El conocimiento del horario, parada y velocidades se refleja en la franja horaria, o surco, para cada tren.

Los sistemas de seguridad y gestión del tráfico en la operación ferroviaria tienen por objeto ayudar al maquinista en su trabajo. Transmiten información de las limitaciones que presenta la vía y supervisan la conducción en función de estas limitaciones. Se distinguen esencialmente por la tipología y cantidad de información que suministran, que puede abarcar desde exclusivamente datos variables en función de las circunstancias del tráfico, hasta la totalidad de datos que caracterizan la línea: tramos con limitación de velocidad, rampas, túneles, etcétera; por la periodicidad con la que esta información se aporta, que puede ser puntual, al paso por balizas posicionadas en la vía, hasta continua —vía radio, a través de un cable dispuesto a lo largo de toda la vía o incluso a través de los propios carriles—, y por el nivel de supervisión que realizan de la conducción y su posibilidad para ser coercitivos e imponer sus determinaciones al maquinista, existiendo desde sistemas que controlan puntualmente e informan mediante reconocimiento de la señal vista, hasta sistemas que supervisan en todo momento la velocidad real del tren, la comparan con la que debería llevar y, en caso de que esta sea superada, aplican directamente el sistema de frenado.

La circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos motores tengan que estar equipados con alguno de los sistemas descritos a continuación, lo cual se refleja en el manual de capacidades. Los sistemas de señalización y seguridad presentes en los 15.332 kilómetros de la red

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 7

ferroviaria española son los siguientes. En primer lugar, el bloqueo telefónico, que está presente en 1.937 kilómetros de red. Es el tipo de bloqueo ferroviario más sencillo a nivel tecnológico y se destina a líneas de débil tráfico. Su objetivo, como en todos los bloqueos, es evitar que un tren alcance o colisione con otro, y se basa en mantener un solo tren en el tramo de vía entre dos estaciones. Para ello el agente encargado de la circulación de la estación de la que va a salir el tren solicita permiso a la estación de destino. El jefe de circulación de la siguiente estación, tras comprobar que el cantón está libre de trenes, concederá el permiso para utilizar el tramo. Esta comunicación se realiza mediante unos textos normalizados o telefonemas, y normalmente como medio de comunicación entre las estaciones se utiliza el teléfono. Hasta que el tren no llega a la estación de destino completo y sin anomalía, ninguno de los jefes de circulación de las estaciones colaterales puede dar autorización a otro tren a utilizar la vía. En definitiva, el maquinista circula con la información de la vía y la señalización lateral, sin supervisión que pueda corregir las decisiones. Con este sistema, y cuando no existe tren-tierra, la circulación se realiza con dos maquinistas.

En segundo lugar, el sistema ASFA o anuncio de señales y frenado automático, que está instalado en todas las líneas principales de la red ferroviaria de interés general de ADIF, y es obligatorio que el material rodante que circula por la red esté equipado con el mismo y lo lleve en servicio. En este sistema se informa al maquinista de la situación que se va a encontrar en la línea más adelante, mediante señales luminosas con distintos colores, en función de la evolución de la circulación por la línea: vía ocupada por otro tren, paso por un desvío a velocidad limitada, etcétera. Si la vía está ocupada, el sistema alertará al maquinista con una señal luminosa en rojo y en caso de que lo rebase, frenará automáticamente el tren. El resto de limitaciones derivadas de las características físicas de la línea son permanentes y se recogen en los libros de itinerario y, en función de su tipología, también en la propia vía, de los que el maquinista es perfectamente conocedor ya que ha sido específicamente formado para la conducción por esa línea en concreto, y dotado del correspondiente título habilitante. Únicamente cuando se introducen en la línea limitaciones de velocidad no habituales por algún motivo concreto y estas son fuertemente restrictivas, como, por ejemplo, la limitación de velocidad a 30 kilómetros/ hora que hubo que establecer para dar paso por el lugar del accidente, se encarga el sistema ASFA de garantizar su cumplimiento. Se denominan entonces limitaciones temporales de velocidad o precauciones. La forma que tiene de transmitir la información al tren es mediante balizas dispuestas en la vía. Estas balizas son leídas por un equipo embarcado en la cabina de conducción, que es el que se encarga de interpretar la información proporcionada por las balizas y comunicarla al maquinista. Además, se encarga también de activar los frenos del tren si no respondiese a las indicaciones mostradas. Este sistema es similar a los que equipan la mayor parte de las líneas convencionales de Europa. En la actualidad, señorías, el sistema ASFA está instalado en 13.397 kilómetros de nuestra red, de los cuales en 10.925 kilómetros actúa como sistema principal y en 2.472 sirve como sistema de respaldo.

El LZB es otro de los sistemas de señalización, control y conducción asistida que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina. Está instalado en 697 kilómetros de la red, en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, en la Córdoba-Málaga y en la Madrid-Toledo, así como en algunas líneas de cercanías. La necesidad de avanzar en la interoperabilidad de los sistemas de seguridad animó a la Unión Europea a fijar un nuevo estándar que pudiese ser desarrollado por cualquier fabricante y que pudiese equipar el conjunto de la red europea, de forma que desapareciesen las fronteras en materia de señalización existentes, además de poder hacer frente al reto de seguridad que suponía conducir trenes que superaban los 200 kilómetros/ hora y podían alcanzar velocidades superiores a los 300 kilómetros/ hora. Señorías, así surgió el denominado sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario conocido por sus siglas en inglés, european rail traffic management system, ERTMS. Actualmente combina dos subsistemas, el ETCS, sistema europeo de control de tráfico, centrado en la señalización y protección del tren, y el GSM-R, que es un sistema global para comunicaciones móviles en ferrocarriles. El sistema ofrece en cabina la información al maquinista, proporcionada por las señales, al considerarse que a partir de ese umbral de velocidad el ojo humano no podía distinguir las correctamente: recopila datos de un trayecto más amplio, dada la mayor longitud necesaria para el frenado —un tren que circula a 300 kilómetros/hora requiere para detenerse distancias comprendidas entre 4 kilómetros para una deceleración de emergencia y 9 kilómetros para una deceleración de confort—, y realiza una supervisión continua de la conducción. El ERTMS determina la máxima velocidad en cada momento a la que puede circular el tren en función de las características del tren, número de viajeros, de las variables derivadas de la gestión del tráfico —situación del tren precedente, velocidad reducida por vía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 8

desviada, etcétera— y las características de la infraestructura —túneles, viaductos, pendientes, etcétera—. El sistema informa al maquinista de la velocidad máxima a la que puede circular y de la distancia que puede mantenerla, supervisando de forma continua su acción, ya que compara en todo momento la velocidad real del tren con la máxima autorizada. Cuando el tren debe disminuir la marcha porque debe pasar a una velocidad menor a la que circula por un punto determinado, el sistema calcula la curva de frenado que puede realizar el tren en condiciones de seguridad y comprueba que el maquinista se ciñe a ella, aplicando en caso contrario el frenado automático.

El sistema ERTMS tiene dos niveles comerciales en función de cómo se transmite la información desde la vía al equipo embarcado del tren, denominados nivel 1 y nivel 2. En el caso del ERTMS nivel 1, la información se proporciona al tren por medio de balizas dispuestas en la vía. Este sistema de transmisión es de carácter puntual y conceptualmente similar al que emplea el ASFA, pero en este caso el sistema es mucho más avanzado y los datos proporcionados mucho más numerosos, ofreciéndose información no solo de las circunstancias variables de la vía, sino de las limitaciones fijas de la infraestructura. El ERTMS nivel 1 es, por tanto, un sistema de protección del tren de información puntual, al paso por las balizas, y supervisión continua, que controla en todo momento la acción del maquinista. En el caso del ERTMS nivel 2, la información se proporciona al tren vía radio y de forma continua, por lo que cualquier variación que se produzca en las circunstancias del tráfico es comunicada de forma inmediata al equipo embarcado —en el nivel 1 hace falta esperar al paso por una baliza para refrescar la información—. La transmisión de la información, además de mediante las balizas dispuestas en vía para datos fijos y posicionamiento, se realiza a través de un sistema de comunicaciones denominado GSM-R, similar al que utiliza la telefonía móvil comercial pero en un rango de frecuencias siempre disponible y específicamente reservado para los ferrocarriles, y con las oportunas redundancias y comprobaciones para garantizar la seguridad. El sistema de supervisión de la conducción es análogo al del nivel 1, calculando el sistema de forma continuada, la velocidad máxima admisible y la real de circulación del tren y aplicando los frenos de forma automática en caso necesario. El ERTMS nivel 2 es, por tanto, un sistema de protección del tren de información continua —cualquier cambio se comunica de forma inmediata vía radio— y supervisión continua —se controla en todo momento la acción del maquinista—. Señorías, en España tenemos instalados 1.974 kilómetros del sistema ERTMS, de los cuales 656 kilómetros son de nivel 2, ligados fundamentalmente a la explotación de líneas de alta velocidad, siendo el país de Europa con más kilómetros de red instalados en esta tecnología interoperable.

A continuación, paso a detallarles qué equipos de seguridad se instalaron en el acceso a la estación de Santiago desde la línea de alta velocidad Ourense-Santiago, así como las razones que justificaron su implantación, según nos informan los técnicos que participaron en la decisión. El primer proyecto constructivo, licitado por ADIF el 21 de noviembre de 2008, para la ejecución de las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones del tramo Ourense-Santiago, preveía su ejecución en ancho UIC hasta la estación de Santiago, con un cambiador de ancho que se construía a la salida de la estación hacia La Coruña, e igualmente el acceso a la estación de Ourense incorporaba un cambiador de ancho a la entrada de la estación. El proyecto inicialmente licitado en el tramo de vía de ancho UIC entre los dos cambiadores de ancho preveía el sistema ERTMS. En junio de 2010, la decisión de ejecutar el tramo Ourense-Santiago en ancho de vía convencional hizo necesario redactar una modificación del proyecto en la que se reconsideró el equipamiento de las instalaciones, así como el procedimiento de gestión del tráfico al desaparecer los límites anteriormente establecidos por los distintos anchos de vía y considerando que la bifurcación A Grandeira, la estación de Santiago y la bifurcación río Sar, *bypass* de conexión con el eje atlántico, pertenecían al mismo enclavamiento de Santiago. Este enclavamiento de Santiago se explota con el sistema ASFA y tiene funcionalmente las siguientes bandas o bloqueos con dependencias colaterales con los sistemas de señalización indicados: Banda lado Pontevedra-Vigo, sistema ASFA con velocidades máximas de circulación de 200 kilómetros/hora (eje atlántico); banda lado Coruña, sistema ASFA con velocidades máximas de circulación de 200 kilómetros/hora (eje atlántico), y banda lado Ourense —red convencional—, sistema ASFA. Señorías, el nuevo acceso al enclavamiento de Santiago decidieron en su momento que resultaba coherente realizarlo con el sistema ASFA que reglamentariamente permite velocidades máximas de circulación de 200 kilómetros/hora. El programa de explotación elaborado con esta solución de equipamiento define las transiciones de entrada y salida al sistema ERTMS que se producen en los extremos de la línea de alta velocidad y en el ámbito de gestión del puesto de mando de alta velocidad. El puesto de mando de alta velocidad gestiona la nueva línea, excluyendo las bifurcaciones de los extremos. La transición del sistema ERTMS al sistema ASFA se realiza en el punto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 9

kilométrico 80+169, aproximadamente 4 kilómetros antes del lugar del accidente. La distancia desde el punto donde se realiza la transición del sistema ERTMS al sistema ASFA, punto kilométrico 80+169, hasta la señal de entrada E7 del enclavamiento de Santiago, punto kilómetro 84+176, es de 4.007 metros, distancia suficiente para detener el tren con frenado de servicio en caso de que dicha señal esté cerrada. La distancia entre el punto de salida del sistema ERTMS a 200 kilómetros/hora, 80+169, y el de inicio de la limitación a 80 kilómetros/hora, 84+230, es de 4.061 metros. Es decir, la limitación comienza después de la señal de entrada E7.

Una vez descritos estos sistemas, les expongo seguidamente la información sobre las inversiones en mantenimiento y conservación que ADIF realiza sobre el patrimonio ferroviario. La operación de mantenimiento comprende diversas actividades clasificadas fundamentalmente en tres grandes bloques. Uno de ellos es la conservación preventiva, que facilita la circulación en las adecuadas condiciones de seguridad mediante operaciones de mantenimiento en intervalos planificados o en función de criterios preestablecidos. Con este fin se realizan labores de inspección y auscultación, así como sustituciones puntuales de material, corrección de defectos propios de la fatiga del carril, nivelación de la vía, limpieza de cunetas, etcétera. La conservación preventiva se complementa con la conservación correctiva, destinada a retrasar el proceso de degradación de la infraestructura y el mantenimiento realizado en caso de detectarse un fallo o una avería. Las dotaciones presupuestarias destinadas tanto a la conservación preventiva como a la correctiva ordinaria han permitido que en la red en ancho UIC las inversiones se mantengan alrededor de los 215 millones de euros/año entre 2011 y 2013, y en ancho convencional se mantenga la inversión alrededor de los 500 millones de euros/año. Quiero destacar que para el año 2013 está previsto un gasto total en conservación preventiva y correctiva que supera los 710 millones de euros y que en el 2005 esta cifra fue de 565 millones de euros. Por último, está la conservación extraordinaria, que tiene como objetivo restituir las características de elementos de la infraestructura o, en su caso, mejorar los estándares iniciales por causas tecnológicas o normativas. En relación con el mantenimiento de la línea Ourense-Santiago de Compostela, su presupuesto se incluye dentro de los gastos destinados a conservación de ancho convencional y dado que la línea se puso en servicio en diciembre de 2011, los primeros datos corresponden al año 2012, cuyo gasto ascendió a 4,66 millones de euros, comprendiendo los capítulos de vía e infraestructura, catenaria, subestaciones, instalaciones y telecomunicaciones. Señorías, la vía en cuestión por la que circulaba el tren que sufrió el accidente había sido inspeccionada y auscultada el pasado 20 de abril. La inversión prevista para 2013 es superior a la correspondiente al año 2012, ascendiendo a 4,86 millones de euros, incluyendo solo tareas de conservación preventiva y correctiva, dado que al ser línea inaugurada hace veinte meses, aún no han sido necesarias actuaciones de conservación extraordinaria.

Señorías, les informo a continuación de todas aquellas actividades que ADIF realizó como consecuencia del accidente. En la noche del 24 de julio el Centro de Control de Tráfico me informó rápidamente del accidente y de su gravedad, lo que trasladé de inmediato a la ministra, iniciándose todo el procedimiento de auxilio a las víctimas y poniéndose en marcha todos los protocolos de emergencia, así como las medidas necesarias para poder reponer el servicio lo antes posible. Debido a la envergadura del accidente se movilizaron todos los medios disponibles en la zona, tanto de ADIF como de las empresas colaboradoras, con un total de 138 personas que realizaban trabajos en las proximidades. Las actuaciones realizadas por especialidad se relacionan a continuación. Instalaciones de seguridad. Para ejecutar las actuaciones necesarias en instalaciones de seguridad, telecomunicaciones y videovigilancia se contó con la empresa Thales, tecnológica de parte de la ingeniería instalada en la zona y que en la actualidad realiza actuaciones en Galicia. Las principales actuaciones realizadas son las siguientes: comprobación del estado de los cables de señalización, energía y comunicaciones; cortes de tensión en los cables de energía y establecimiento de zonas neutras; traslado de los servicios de cable de 32 fibras ópticas de la vía 1 al cable de 32 fibras ópticas de la vía 2; revisión de las infraestructuras visibles: canaleta, arquetas, etcétera; sustitución de los elementos afectados, que en este caso fueron: unidad de sintonía del emisor del circuito de vía E7, unidad del *interface* de ASFA de la baliza previa de la señal 844 y baliza previa de la señal 844; comprobación de que todos los sistemas quedaron correctamente, tanto señales como circuitos de vía, teléfonos de señal, etcétera; reposición de dos cámaras de videovigilancia; reconstrucción de canalizaciones y basamentos de señales; sustitución de cables afectados de señalización, energía y comunicaciones; y pruebas y puesta en servicio de las instalaciones.

Catenaria. La reparación de los cuantiosos daños existentes requirió la participación de las empresas Siemens y Elecnor que realizaron actuaciones en el ámbito de Galicia. La reparación de los desperfectos en la línea de catenaria de las dos vías son: en vía 2, tendido de 100 metros, recolocación y montaje de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 10

seis ménsulas y pendolado; y en la vía 1, reposición de siete bases de postes, instalación de ocho postes de catenaria con ménsulas, tendido de 1.200 metros de catón de catenaria, tendido de cables Feeder y Guarda. Infraestructura y vía. Actuaciones más importantes de primera intervención: limpieza de la plataforma de la vía de objetos del tren siniestrado y resto de material de vía; sustitución de 32 metros de carril en cupones incluidas soldaduras; sustitución de 600 traviesas monobloque; descarga de balasto, nivelación y alineación de vía con maquinaria pesada; reposición del cierre perimetral de la zona del accidente; y limpieza de la zona urbana afectada, y casas particulares afectadas por materiales de vía, balasto y restos del tren.

Por otra parte, para facilitar y asegurar la circulación en el tramo del accidente, se ha instalado un cartelón de 160 kilómetros/hora de preanuncio de limitación de velocidad a 30 kilómetros/hora en el sentido Ourense-Santiago en el punto kilométrico 79+969 con una baliza ASFA asociada a pie de cartelón y en el punto kilométrico 81+669 se ha instalado un cartelón de anuncio y limitación de velocidad a 30 kilómetros/hora por situación excepcional de trabajos en el margen de la vía; esta limitación está protegida por una baliza asociada a la anterior, baliza que limita la velocidad a 60 kilómetros/hora. Todo esto ha permitido que poco a poco se hayan podido liberar las vías del tren del accidente, una a una, y se haya podido restablecer progresivamente el servicio ferroviario. La circulación en la vía no afectada se abrió a las 5:00 horas del día 26, inicialmente con marcha a la vista al paso por el lugar del accidente, y a las 7:30 horas de ese mismo día con marcha normal, 80 kilómetros/hora. En el caso de la vía donde tuvo lugar el accidente se restableció la circulación con limitación temporal de velocidad a 30 kilómetros/hora a su paso por el lugar del accidente a las 6:47 horas del día 29, sin que se haya retirado dicha restricción de velocidad.

Nada más suceder el accidente me puse en contacto con los miembros del comité de dirección de ADIF para que cada uno desde su ámbito de responsabilidad movilizara a sus equipos. El director general de Explotación, Antonio Gutiérrez, se desplazó inmediatamente a la zona del accidente en compañía de los responsables de circulación y seguridad. En la mañana del día 25 y una vez activados todos los protocolos de actuación, se celebró en el aeropuerto de Santiago la primera reunión del comité de crisis convocado por la ministra y encargado de coordinar las actuaciones de todos los entes dependientes del ministerio. La prioridad que desde el primer momento nos trasladó el ministerio fue la atención a las víctimas, y en eso nos concentramos en esos momentos. También nos ordenó que colaboráramos plenamente con las investigaciones judicial y técnica de investigación del accidente en curso. Con fecha 25 de julio, el secretario de Estado remite oficio a ADIF para que proceda a la realización de una auditoria sobre el total cumplimiento de la legislación reguladora del sector ferroviario y sobre seguridad en la circulación de la red ferroviaria de interés general, en relación con la infraestructura ferroviaria y los elementos que integran la línea Ourense-Santiago de Compostela, así como sobre los requisitos necesarios para la prestación del servicios de transporte de viajeros, tanto para la empresa como por el personal ferroviario, y respecto al material rodante con carácter general y en particular para la citada línea en las condiciones establecidas de seguridad.

Señorías, ADIF desde el primer momento del accidente ha colaborado, y sigue haciéndolo, con la investigación judicial y con la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Asimismo, para la coordinación de todas estas actuaciones he participado todos los días desde el accidente en el comité de crisis. Algunas de las medidas adoptadas tienen un carácter temporal y las haremos definitivas una vez tengamos toda la información disponible. Hasta que tengamos esa información, tengo que decir que desde el mismo momento del accidente y, como he dicho, por expresa indicación del Ministerio de Fomento, nos propusimos tomar todas aquellas medidas que estuvieran en nuestra mano para evitar que lo ocurrido se pudiera repetir. Y eso significa que hemos puesto en revisión todos nuestros protocolos de seguridad para localizar cualquier aspecto mejorable o, en todo caso, implementar las correcciones en los protocolos que refuercen la seguridad de la red. En estos momentos, además de la investigación que lleva a cabo la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, nuestro departamento de Seguridad en la Circulación está elaborando un informe exhaustivo sobre el accidente, tal como establece el artículo 27 del reglamento de seguridad en la circulación en la red ferroviaria de interés general. La seguridad en el sector ferroviario es una asignatura continua, y esto no lo debemos olvidar en ningún momento ni lo vamos a olvidar.

Termino como empecé, trasladando mis condolencias y afecto a las víctimas y sus familiares, y mi deseo y el deseo de ADIF, de todos los que trabajamos en ADIF, de que el dolor que les afecta desaparezca lo antes posible. Conozco a personas que tenían amigos que perdieron la vida aquella noche y sé lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 11

han sufrido y están sufriendo su pérdida. Hay personas que sobrevivieron pero que tendrán secuelas de por vida. Decirles a todos ellos que tienen nuestro apoyo y el de todo ADIF no me parece suficiente. Todos los que trabajamos en el sector ferroviario nos hacemos una pregunta desde aquel día: ¿cómo se podía haber evitado? Y les aseguro que estamos haciendo todo lo posible para encontrar la respuesta. Nuestro objetivo es buscar las causas para tomar las medidas precisas que nos permitan evitar que vuelva a ocurrir.

Señorías, aquella noche hubo muchas personas que se acercaron hasta Angrois. En mitad de la tragedia todos lo dieron todo por ayudar y les estamos inmensamente agradecidos. Me gustaría que esa fuerza que tuvieron esas personas la tengamos también ahora nosotros para seguir trabajando por el ferrocarril. Señorías, el escrito británico Aldous Huxley decía que la experiencia no es lo que te sucede, sino lo que haces con lo que te sucede. Lo que tenemos que hacer con lo que nos ha sucedido es actuar para que no vuelva a ocurrir.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de ADIF, don Gonzalo Ferre Moltó.

A continuación, procede que intervenga en esta Comisión el presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe, don Julio Gómez-Pomar Rodríguez, a quien cedo la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señor presidente, señorías, comparezco ante ustedes a petición propia y de algunos grupos de la Cámara en mi condición de presidente de Renfe— Operadora, como lo ha hecho el presidente de ADIF, que me acaba de preceder en el uso de la palabra, con el propósito de trasladarles toda la información disponible en esta entidad pública con ocasión del fatídico accidente ferroviario ocurrido, como saben sus señorías, la tarde-noche del pasado 24 de julio, víspera de la festividad del apóstol Santiago, en las proximidades de la estación de Santiago de Compostela, más en concreto en la curva de Angrois; 24 de julio de 2013 que muchos de nosotros guardaremos siempre en nuestra memoria. Más adelante, señorías, daré datos concretos de las acciones llevadas a cabo por Renfe, de la ruta, del tren, del material, del maquinista, etcétera, pero por encima de todo y antes de nada quiero expresar ante esta alta institución y en presencia de sus señorías mis propias condolencias y las de la compañía que me honro representar por tan luctuoso suceso y por las consecuencias derivadas del mismo. Valgan por tanto y humildemente estas mis primeras palabras como homenaje y en recuerdo de todas y cada una de las 79 víctimas mortales causadas por el accidente, uniéndome con emotiva sinceridad al dolor y la tristeza que acompaña desgraciadamente en estas fechas a sus familiares, amigos y allegados en general, y todo ello al tiempo que transmito mi deseo por la pronta recuperación de quienes, tanto física como afectivamente, han resultado lesionados por esta tragedia, recordando a los que a fecha de hoy todavía siguen hospitalizados.

En segundo lugar, no quiero tampoco dejar pasar por alto mi explícito reconocimiento a quienes desde el momento mismo del trágico acontecimiento, tanto abnegada como desinteresadamente, contribuyeron hasta la extenuación a paliar sus efectos. Me refiero a los vecinos del para siempre entrañable barrio compostelano de Angrois, que fueron lo primeros en acudir al lugar, a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Guardia Civil y Policía Nacional, a la Policía local, a los integrantes de los servicios de la Cruz Roja, protección civil, sanitarios, ambulancias, bomberos de todas las localidades próximas, a los vigilantes de seguridad privada, y a los cientos y hasta miles de anónimos ciudadanos que en un incesante ir y venir llegaron a colapsar los puntos de donación de sangre. Justo es también reconocer en este siempre delicado capítulo de agradecimientos el trabajo desarrollado no ya como institución, sino a título personal, por cuantos trabajadores de Renfe, de ADIF y de las empresas mantenedoras del tren siniestrado desde el primer momento se pusieron a disposición de las propias necesidades derivadas del hecho, procurando primero atender a las víctimas, y en segundo lugar, restablecer una normalidad tan dramáticamente truncada. No puedo por menos que ensalzar, como ya lo hicieron sus majestades los reyes de España y sus altezas reales los príncipes de Asturias, el presidente del Gobierno, el presidente de la Xunta de Galicia, el ministro del Interior, la ministra de Fomento, y cuantas otras autoridades e instituciones se han pronunciado al respecto, la enorme solidaridad demostrada por el pueblo gallego y por el conjunto de la población española, que lo demuestra incesantemente ante sucesos de esta naturaleza.

Por último, señorías —pues no querría extenderme más de lo necesario en esta introducción—, quiero resaltar tres cuestiones. En primer término, quiero que sepan sus señorías que desde el mismo instante,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 12

desde el minuto cero en que se conoció el siniestro Renfe, en plena coordinación con el Ministerio de Fomento y con la Unidad de emergencia y coordinación y gestión de crisis de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, activó todos los protocolos de actuación previstos para este tipo de sucesos, comenzando, como no podía ser de otra manera, por atender a las víctimas y a sus familiares, constituyendo ello, insisto, nuestra máxima prioridad. Doy fe de ello, pues a la mayor brevedad me desplazé acompañando a la ministra de Fomento, junto con el secretario de Estado, subsecretario y otros altos cargos del ministerio al lugar de los hechos. En segundo lugar, Renfe se puso a disposición de cuantas autoridades competentes la han requerido con fines de investigación del accidente y sus causas, llámese Ministerio de Fomento, Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, etcétera. En este sentido, y tal y como establece el reglamento sobre la seguridad en la circulación de la red ferroviaria de interés general, aprobado por Real Decreto 810/2007, Renfe como empresa ferroviaria abrió desde el primer momento una investigación interna del accidente. En tercer lugar, saben sus señorías que fueron abiertas inmediatamente las correspondientes diligencias previas, que por turno han recaído en el Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela, con el número 4069/2013, y a cuyo titular, como a toda su oficina judicial y al ministerio fiscal, debo manifestar también mi gratitud, pues me consta el desmedido esfuerzo llevado a cabo para hacer en un tiempo récord el reconocimiento o la identificación de los fallecidos, y disponer lo necesario para los traslados y sepelios correspondientes. Estas diligencias siguen su curso y quiero reiterar que estamos y seguiremos estando a disposición del titular del juzgado cumplimentando, como lo hemos hecho hasta ahora, los requerimientos que nos formulen.

Quiero trasladar a sus señorías el compromiso de Renfe-Operadora para seguir trabajando de modo que se puedan conocer cuanto antes las circunstancias y las causas que produjeron el accidente, lo que nos permitirá extraer las conclusiones que conduzcan a la aplicación de medidas que impidan que vuelva a producirse un suceso de esta naturaleza. En este sentido, y siguiendo las instrucciones del secretario de Estado de Infraestructuras, Renfe-Operadora ha puesto en marcha una revisión y análisis de sus procedimientos, mecanismos, protocolos y sistemas, de cara a proponer un conjunto de acciones que, como les señalaba, eviten que volvamos a sufrir un accidente como el ocurrido. La ministra de Fomento, en su comparecencia del próximo viernes, trasladará a esta Cámara el conjunto de recomendaciones, medidas y acciones a poner en marcha con este objetivo.

Acto seguido paso a exponerles las actuaciones inmediatas llevadas a cabo por Renfe nada más producirse el siniestro, para a continuación informarles de los hechos y las circunstancias del siniestro, todo ello en base a datos contrastados y a los informes técnicos realizados hasta el momento, procurando dar respuesta a cuantas preguntas tengan sus señorías a bien formular, y en todo caso quedando a su disposición para aportar aquella información de la que no pudiera disponer en este momento.

A las 20:45 horas ADIF y la Delegación Territorial de Seguridad y Protección Civil de Renfe en la zona norte informan al Centro de Coordinación de Seguridad y Protección Civil, el Cecon, que se ha producido el descarrilamiento, y en cumplimiento de lo establecido en la circular número 2 de Presidencia de Renfe-Operadora, de abril de 2007, se activa la situación de emergencia. Aproximadamente a las 20:50 se me informa e inmediatamente se convoca el gabinete de crisis, conforme a los protocolos establecidos. De inmediato se activan los procedimientos internos de la empresa, en concreto funcionamiento del Cecon en casos de emergencias, de fecha 1 de enero de 2005, actualizado el día 13 de junio de 2007, comunicación de incidencias o sucesos con repercusión en el transporte ferroviario en el ámbito de Renfe-Operadora, y activación línea 900 en situaciones de emergencias, de igual fecha y actualizaciones que la anterior. Por tanto desde el momento en que tuvo conocimiento del accidente Renfe activó los protocolos previstos, y movilizó todos los recursos materiales y humanos a su alcance para colaborar con los servicios de emergencias en la atención a las víctimas y a sus familiares. Al mismo tiempo coordinadamente se activaban los protocolos de emergencia del Ministerio de Fomento, iniciándose de inmediato las acciones necesarias para que la ministra, acompañada por altos cargos del ministerio, por quien les habla y por directivos de Renfe pudiésemos trasladarnos urgentemente al lugar del accidente para dirigir *in situ* todas las operaciones de nuestra competencia y colaborar con el resto de autoridades y organismos, con la prioridad de asegurar la atención a víctimas y familiares lo antes y lo mejor posible.

Quiero reiterar a sus señorías que desde el primer momento la prioridad del Ministerio de Fomento, de Renfe y de ADIF fue la atención a las víctimas y a sus familiares, colaborando intensamente para ello con los servicios de emergencias y Cuerpos de Seguridad del Estado. En este sentido, y como ya he indicado, a las 20:45 se activaron los protocolos de emergencia establecidos por la circular 2 de Presidencia de Renfe-Operadora. A las 20:50 se establece el gabinete de asistencia a medios de comunicación, disponible

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 13

veinticuatro horas, a las 21:00 el gerente de servicios médicos de Renfe y tres enfermeros llegan al lugar del accidente para prestar asistencia a los heridos. También se traslada a personal de la Gerencia de Cercanías de Galicia para comenzar los trabajos de ayuda a afectados y familiares. Se designa un responsable para la atención a viajeros y coordinación de acciones, con base en Santiago. También se refuerzan los servicios de información y atención al cliente en todas las estaciones de Galicia. A las 22:00 Renfe contacta con la aseguradora Allianz para solicitar la activación del protocolo de siniestros graves. La aseguradora activó la denominada plataforma K y a las 00:00 desplazó dos equipos al lugar del accidente y creó un equipo en la plataforma en Madrid para atender las necesidades a través de una línea telefónica de dedicación exclusiva. Renfe habilita un número de teléfono para proporcionar información y asistencia a los familiares de afectados en el centro de gestión de operaciones de Renfe en Madrid. Se inicia el servicio con cuatro puestos, habilitándose hasta siete a lo largo del día 25, entre los que se encontraba un equipo de psicólogos. Desde su puesta en funcionamiento hasta el día de ayer se han atendido un total de 4.505 llamadas.

A las 23:00 horas se produce la activación del protocolo que Renfe y ADIF tienen concertado con el operador de telecomunicaciones en movilidad Vodafone, consistente en ampliar la cobertura y capacidad de las antenas repetidoras locales. Esta cobertura se amplió tanto en la zona del siniestro como en las zonas próximas a los hospitales y centros de donación de sangre, y gracias a las actuaciones llevadas a cabo los servicios de comunicaciones móviles dieron cobertura a todos los usuarios que lo necesitaron. Se incorporaron al lugar del accidente quince vigilantes de seguridad para ayudar a los heridos, que colaboraron con la policía y equipos sanitarios en todo lo necesario. Mientras tanto en Madrid se estaban coordinando las diferentes actuaciones en curso en función de la información que se iba recibiendo permanentemente del Centro de Seguridad y Protección Civil 24 horas de Renfe, del personal desplazado al lugar del suceso, de los desplazados a los hospitales, de la información obtenida desde el Centro de Control Cecon y de las diferentes áreas de Renfe, así como de los servicios de emergencia.

El día 25 a las 00:00 horas comienza el procedimiento de ayuda en los desplazamientos y viajes mediante el *call center* de Renfe, facilitando a todos los familiares que lo solicitan el desplazamiento gratuito en sus trenes desde distintos puntos de España. Renfe, con la participación activa de Iberia, proporciona a los afectados que lo necesitan el desplazamiento hacia el aeropuerto de Santiago de Compostela. Asimismo se pone en marcha en el ámbito de Galicia un dispositivo de refuerzo de personal en las estaciones de Orense, Santiago de Compostela, A Coruña, Vigo, Pontevedra y Ferrol, y también se refuerza el personal de atención al cliente en la estación de Chamartín. Cada uno de los equipos desplazados estaba formado por un médico y un especialista en asistencia. A las nueve de la mañana del 25 de julio ambos equipos ya se encontraban en Santiago en el pabellón Cersia habilitado para atender a los familiares de las víctimas. Igualmente a lo largo del día 25 y de forma ininterrumpida los operativos de seguridad continuaron llevando a cabo actuaciones en la zona del suceso, colaborando con las fuerzas de seguridad y los servicios de protección civil en el lugar, tendentes a conseguir proporcionar la seguridad en la zona, controlar los equipajes y efectos de heridos y fallecidos, colaborando en las actuaciones policiales. Los equipos desplazados por Allianz se reforzaron el sábado 27 con la llegada de dos personas para continuar las visitas en los hospitales durante el fin de semana. Tras la creación de la oficina de afectados de Santiago, el lunes 28 dos empleados de Allianz se trasladaron a la misma con objeto de facilitar información a los familiares de las víctimas del accidente, y facilitar el registro administrativo de los siniestros. Asimismo durante todo este tiempo el personal sanitario de Renfe ha continuado sus labores de seguimiento de la evolución de los heridos ingresados en los distintos hospitales y de ayuda a los familiares.

Además de la asistencia inmediata, Renfe y las compañías aseguradoras han realizado y continúan realizando un exhaustivo seguimiento de la situación clínica y la evolución de las víctimas facilitando atención personal tanto a heridos como a familiares. Con el objeto de atender las necesidades de las víctimas y sus familiares, el Comité de Dirección del Ministerio de Fomento acordó la creación de una oficina de atención a los afectados que se puso en marcha por Renfe-Operadora el 29 de julio, en su sede de la avenida de Ciudad de Barcelona número 6, de Madrid; esta oficina presta asistencia presencial, telefónica y por correo electrónico en un horario ininterrumpido de lunes a domingos, y entre el equipo se encuentra un operador telefónico, un experto en seguros, un responsable de viajeros y un psicólogo. Desde la apertura hasta hoy la oficina de atención a los afectados ha atendido todas las visitas presenciales y las llamadas telefónicas sobre asuntos como la cobertura de seguros, trámites y documentos necesarios, asistencia domiciliaria, solicitudes de ayuda psicológica, indemnizaciones o relativas a la pérdida de equipajes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 14

Voy a referirme a continuación a la descripción de la ruta y a los servicios hasta Ourense. Les voy a relatar el itinerario seguido por el tren 151/150 Madrid-Chamartín-Ferrol accidentado el pasado día 24, tal y como consta en los sistemas de seguimiento de trenes de Renfe. A su salida de la estación de Madrid Chamartín el tren 151/150 estaba formado por una doble composición, esto es, dos vehículos acoplados entre sí en el sentido de la marcha, la rama 730-012 en cabeza, con destino a Santiago-A Coruña y Ferrol, y la rama 730-013 en cola, con destino Vigo y Pontevedra. La separación de ambas ramas se produce en Ourense, como luego tendré oportunidad de explicarles. El tren así formado partió de la estación de Madrid Chamartín a las 15:03, con tres minutos de retraso sobre su horario previsto por la espera a dos viajeros que llegaban a su coche situado en el extremo opuesto al control de acceso en la composición de cabeza. La primera parada comercial en su ruta es la estación de Segovia Guiomar y la efectuó a la hora prevista, llegó a las 15:28 y continuó a las 15:30. El tren prosiguió su ruta hacia Olmedo y accede al cambiador de ancho de Medina del Campo a las 16:02. Al paso por esta instalación ferroviaria se ajusta automáticamente la rodadura de los vehículos, pasando del denominado ancho estándar internacional al ancho ibérico, en el que circulan hasta sus destinos. El tren se detuvo en la siguiente parada comercial, la estación de Medina del Campo, a la hora prevista: las 16:07. En esta estación se produce lo que en términos ferroviarios se conoce como una inversión de marcha, esto es, se invierte el sentido de la circulación de modo que desde Medina hacia Galicia circula en cabeza la rama 730-013 con destino Vigo-Pontevedra, y en cola la rama 730-012 con destino Santiago-A Coruña y Ferrol. En esta estación se produce, tal y como Renfe tiene previsto en los gráficos laborales, el primer relevo en el personal de conducción; deja de conducir el tren el maquinista que lo ha hecho desde Madrid, quedándose en Medina para otras actividades, y lo toma don Javier Illanes Álvarez, que lo llevará hasta Ourense, y además desde esta estación continuará como viajero en la rama accidentada sin servicio de conducción hacia Coruña, su residencia laboral. El gráfico laboral del interventor en ruta de la composición Madrid-Chamartín-Ferrol, don Antonio Martín Marugán, prevé que vaya prestando servicio de origen a destino, esto es, de Madrid a Ferrol. También en Medina del Campo se produce, como está reglamentado, otra operación ferroviaria, que es el cambio en el sistema de seguridad de embarcado. El maquinista que deja el tren desconecta el sistema ERTMS que ha estado operativo desde la salida de Madrid Chamartín, y el maquinista que lo toma conecta el sistema ASFA para continuar así a los destinos previstos.

El tren partió de la estación de Medina del Campo a las 16:15, con tres minutos de retraso sobre su horario previsto, también por operaciones relacionadas con viajeros. La siguiente parada comercial del tren es Zamora, donde llegó a las 17:02, con los mismos tres minutos de retraso con los que había salido de Medina. De esta estación partió a las 17:05, con cuatro minutos de retraso. Nuevamente el minuto perdido en la parada se debe a la subida de viajeros. Verán ustedes que esta circunstancia se produce en varias estaciones; ello es debido a que en época de alto tráfico como la actual utilizan el tren viajeros no habituales que suelen estar concentrados en el centro del andén, y que se encaminan a su coche una vez que el tren está completamente detenido; por esta razón se producen estas pequeñas demoras en las estaciones. El tren llegó a la siguiente parada comercial, Puebla de Sanabria, a las 18:10, con dos minutos de retraso; de esta estación partió a las 18:13, con cuatro minutos de retraso por las causas ya explicadas. La siguiente parada comercial es A Gudiña, donde llegó a las 18:50, con cinco minutos de retraso, y de donde partió a las 18:53, con seis minutos de retraso. A las 19:57 el tren se estacionó en Ourense, siguiente parada comercial, con los mismos seis minutos de retraso con los que salió de A Gudiña.

Antes de continuar con el relato debo decirles que durante todo el recorrido, desde que el tren partió de la estación de Madrid Chamartín, no hay constancia de ninguna comunicación desde el tren a los centros de seguimiento de Renfe, en este caso a los de Madrid y Ourense, que son los que corresponden a este tren, para informar de ninguna avería o anomalía durante el viaje.

En cuanto al número de ocupantes de los trenes, según los registros del sistema de venta electrónica de Renfe para la composición destino Vigo y Pontevedra se habían vendido 227 billetes, y para la composición destino Santiago-A Coruña y Ferrol se vendieron 235 billetes. Cabe señalar, de acuerdo con lo regulado en la tarifa especial número 3, de 24 de marzo de 2009, que los menores de cuatro años que no ocupen asiento viajan de forma gratuita —esto es, no precisan billete—. De los 235 billetes vendidos para la composición destino Santiago-A Coruña y Ferrol, con destino a Santiago o más allá de Santiago, y según los citados registros, se vendieron 221 billetes, concretamente 181 con origen Madrid Chamartín, 2 con origen Segovia Guiomar, 17 con origen Medina del Campo, 4 con origen Zamora, 3 con origen Puebla de Sanabria, y 14 con origen Ourense. De los 181 billetes con origen Madrid Chamartín que les he señalado 7 de ellos no consta que fueran cancelados en el control de accesos de dicha estación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 15

En el tren siniestrado viajaba a partir de Ourense el siguiente personal de servicio: dos trabajadores de la empresa de servicio a bordo —tristemente fallecidos en el accidente—, un vigilante de seguridad, el maquinista del tren, el interventor en ruta y un maquinista en viaje de servicio sin tareas asignadas de conducción. Todo este personal no precisa billete, aunque como todas las personas que viajan en el tren están cubiertas por el seguro obligatorio de viajeros.

Me voy a referir ahora al relato desde Ourense hasta el lugar del accidente. En esta estación, y como antes les indicaba, se produce la separación de ambas ramas del tren y el relevo del personal de conducción. Todo ello está protocolizado. Como recordarán, la composición que llega en cabeza a Ourense en el tren 151/150 a las 19:57 y con 6 minutos de retraso es la que tiene como destinos Vigo y Pontevedra, el vehículo 730-013, y por tanto es la primera en salir. El maquinista, don Javier Illanes, que viene conduciendo el tren desde Medina del Campo, es relevado por otro maquinista, el cual, tras separarse la rama de cola, parte hacia Vigo y Pontevedra a las 20:02, con 5 minutos de retraso. Según consta en los registros de los sistemas de seguimiento de la circulación de trenes de Renfe, la llegada a la estación de Vigo Guixar se produce a las 21:36, con 7 minutos de retraso, y de allí parte hacia Pontevedra a las 21:55 con 16 minutos de retraso, donde llega a las 22:20 con 17 minutos de retraso. Los 9 minutos perdidos en la estación de Vigo Guixar se deben al cruce con el tren 651/650, el tren hotel Pontevedra-Vigo-Madrid.

El maquinista, don Javier Illanes, una vez ha dado el relevo al maquinista que continúa hacia Vigo y Pontevedra, se dirige hacia la cabeza de la segunda rama 730-012, donde se pone en contacto con el maquinista don Francisco José Garzón, que debe conducirla hasta Santiago, A Coruña y Ferrol. El señor Garzón es maquinista de Renfe con residencia laboral en A Coruña. El pasado 24 de julio, cumpliendo con lo previsto en su gráfico laboral, comienza su jornada a las 11:55 en dicha ciudad tras dos días de descanso reglamentario, y viajó en el tren 12-425, sin servicio de conducción asignado, hasta Pontevedra, donde llegó a las 13:25. En esta estación no efectúa ningún servicio a pesar de que tenía planificadas actividades complementarias —maniobra, repostaje o apartado de tren— por no ser necesarias, hasta que comenzó a realizar las labores propias del servicio de conducción del tren 252 Alvia Pontevedra-Madrid, con un material similar al siniestrado. A las 14:42 comienza su servicio efectivo de conducción con este tren haciéndose cargo de la misma, como establecía su gráfico laboral, desde Pontevedra hasta Ourense, donde llegó a las 16:49 y donde permaneció hasta las 20:06 para hacerse cargo de la conducción del tren accidentado. En el tiempo pasado en la estación de Ourense realizó, entre las 17:13 y las 17:35 y de acuerdo con las tareas que tenía encomendadas, la preparación de la locomotora, revisión de la máquina, puesta en marcha y estacionamiento en la vía adecuada, que debía remolcar otro tren. Estas maniobras no se consideran conducción efectiva y por tanto hasta la hora de coger el tren accidentado el tiempo de conducción efectiva había sido de dos horas y siete minutos. Quiero subrayar que hasta el momento del accidente, las 20:41, la conducción efectiva total del señor Garzón fue de dos horas y cuarenta y dos minutos, habiendo realizado una jornada laboral de ocho horas y cuarenta y seis minutos, en ambos casos dentro de los límites que marca la legislación vigente.

Voy a relatar a continuación, con los datos conocidos, cómo se desarrolla la conducción del tren desde su salida de Ourense hasta el lugar del accidente. El maquinista toma el tren en la estación de Ourense a las 20:06 relevando a su compañero, que había conducido el tren desde Medina del Campo hasta Ourense, como he señalado. Previamente, a tren parado, el señor Illanes da novedades relacionadas con el servicio al señor Garzón, permaneciendo juntos en la cabina hasta comprobar que el desenganche de la composición que se dirige a Vigo y Pontevedra se ha realizado correctamente. Como ya les he indicado, no consta en los registros de los centros de seguimiento de Renfe ninguna comunicación de anomalía durante el recorrido de este tren. El maquinista dispone de la documentación reglamentaria que se precisa para la conducción del tren. En concreto tiene en su poder, según consta en los recibís firmados por el mismo, el horario de su tren, recogido el 31 de mayo de 2013; la consigna serie B, recogida el 28 de junio de 2013, y su última actualización, recogida el 18 de julio de 2013; la última actualización del cuadro de velocidades máximas, recogida el 15 de junio de 2013, y finalmente el documento de tren, recogido en la propia estación de Ourense el día 24 de julio. Más adelante les detallaré el contenido de esta documentación.

De la misma manera que se ha realizado la circulación desde Medina del Campo hasta Ourense de las dos ramas acopladas, el tren circulará con el equipo embarcado ASFA conectado, que limita la velocidad máxima en todo el recorrido a 200 kilómetros por hora. El tren parte de Ourense con alimentación eléctrica de catenaria de 3.000 voltios de corriente continua, y en el kilómetro 3,339 el maquinista debe ejecutar el cambio de pantógrafo, puesto que a partir de ese punto la alimentación eléctrica pasa a ser de 25.000 voltios en corriente alterna. Para ello, antes de entrar en la zona de cambio de tensión y al paso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 16

por un punto señalizado en la vía, debe cerrar el regulador de tracción, accionar un interruptor para abrir el disyuntor de la locomotora, accionar otro interruptor para bajar el pantógrafo, seleccionar en otro mando la nueva tensión, y una vez pasada la zona neutra —que separa ambas tensiones de alimentación—, debidamente señalizada en la vía, volver a accionar el interruptor para subir el pantógrafo, volver a accionar el otro interruptor para cerrar el disyuntor y abrir el regulador de tracción. Pasado este punto el itinerario del tren hasta la zona próxima al accidente no tiene hitos más relevantes que cuatro zonas neutras similares a la descrita, aunque en ellas no se cambia el voltaje de la tensión de alimentación, que sigue siendo de 25.000 voltios en corriente alterna, y que también exige operaciones manuales por parte del maquinista, aunque mucho más sencillas que la que les acabo de describir. Las cuatro zonas neutras, que miden entre 580 y 670 metros cada una, comienzan respectivamente en los kilómetros 9; 38,678; 57,959 y 78,518. Todas están señalizadas en la vía y en todas ellas la operación que realiza el maquinista es actuar sobre un pulsador al aproximarse a la zona neutra, y el tren ejecuta por sí mismo las actuaciones posteriores.

El final de la cuarta zona neutra, en el kilómetro 79,178, está a menos de un kilómetro de distancia de la primera de las tres pantallas de proximidad dispuestas en la vía que informan al maquinista de que se aproxima a la señal semáforo más relevante de todo el recorrido, entre Ourense y Santiago, la denominada señal avanzada de la bifurcación de A Grandeira, situada en el kilómetro 80,619. Las pantallas de proximidad son, como les acabo de comentar, tres cartelones verticales situados junto a la vía sucesivamente con unas franjas negras en V sobre fondo blanco, la primera de ellas situada 500 metros antes de la señal avanzada que anuncia. En el ferrocarril una señal avanzada es especialmente importante porque anuncia la proximidad de una zona compleja con posibles cambios de vía. Además, la señal avanzada de la bifurcación A Grandeira y su baliza previa, situada en el kilómetro 80,319, es especialmente importante porque es la referencia básica que toman los maquinistas en esta línea, tal como se explica en los cursos y acompañamientos de formación, para comenzar a reducir la velocidad y ajustar esta a las condiciones de circulación del tramo curvo de 80 kilómetros/hora, que comienza en el kilómetro 84,230 en el que se produjo el accidente.

Esta señal avanzada de la bifurcación A Grandeira es una señal luminosa en cuyo extremo superior existe un indicador también luminoso de dirección que muestra la letra S, que significa que el itinerario de la bifurcación A Grandeira está hecho hacia Santiago de Compostela. Además, en la parte inferior del mástil tiene un cartel amarillo, con el número 60 inscrito en él, que indica la velocidad de paso por vía desviada en el primer desvío de la bifurcación de A Grandeira, que no es el caso a aplicar en la circulación del tren siniestrado. La propia señal está identificada en su mástil como E'7 y se ubica a la entrada de un túnel cuyo nombre, túnel de Marrozos, figura en un cartel al lado de la citada señal. En la circulación del tren el siguiente hito es el paso por la baliza previa, kilómetro 83,876 de la señal de entrada a la bifurcación A Grandeira. Esta señal, denominada E7, está ubicada en el kilómetro 84,176. Se trata de una señal luminosa, también con un indicador luminoso de dirección en el extremo superior del mástil, mostrando la repetida S y también un cartel amarillo con el número 50 inscrito en él que indica la velocidad de paso por la bifurcación A Grandeira para circular por vía desviada, que tampoco es el caso para la circulación de este tren. Además, tiene otro cartelón con la inscripción RGC que indica que a partir de ese punto la circulación está regulada por el Reglamento General de Circulación. Cincuenta y cuatro metros después de la señal E7, en el kilómetro 84,230, comienza, como ya les he indicado, el tramo con velocidad máxima 80 kilómetros/hora, que se extiende 770 metros hasta el kilómetro 85, donde comienza un tramo cuya velocidad máxima para el tren de la serie 730 es de 75 kilómetros/hora.

Me voy a referir a continuación a los datos de la caja negra. A partir de aquí mi exposición se atenderá a las evidencias y datos recogidos en las diligencias practicadas en sede judicial sobre los registros obtenidos del registrador jurídico del tren y que han sido notificados oportunamente a las partes. Según dichos registros, a las 20:39:06 suena en la cabina la llamada de un teléfono móvil, que es respondida a las 20:39:15; el tren circula a 199 kilómetros/hora. A las 20:39:52 se recoge el sonido del pitido percibido en cabina, que corresponde al paso del tren por la baliza previa de la señal avanzada de la bifurcación A Grandeira. El registro de la caja negra confirma que la señal estaba en verde, es decir, que el itinerario de la bifurcación A Grandeira estaba hecho hacia Santiago y que no había ningún otro tren ocupando el tramo de vía siguiente. El tren pasó por la citada baliza previa a 199 kilómetros/hora. A las 20:40:55 se escucha el último sonido de voz del maquinista —exclamativo según se señala en el informe de las diligencias practicadas— y un segundo después, a las 20:40:56, se registra en cabina el sonido del pitido del paso por la baliza previa de la señal de entrada E7 de la bifurcación A Grandeira. La caja negra confirma que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 17

dicha baliza anticipa que la señal E7 estaba en verde, es decir, que el itinerario de la bifurcación A Grandeira estaba hecho hacia Santiago y que no había ningún otro tren ocupando el tramo de vía siguiente. El paso por esta baliza previa, situada en el kilómetro 83,876, es a 195 kilómetros/hora. A las 20:40:59 comienza a aplicar el freno rápido de servicio del tren en el kilómetro 84,009 a 195 kilómetros/hora. A las 20:41:02 se registra el paso por la propia baliza de la señal E7, situada 5 metros antes que su mástil, esto es, en el kilómetro 84,171, a 195 kilómetros/hora. A las 20:41:06 se aprecia en el registro de sonido de la caja negra el comienzo del descarrilamiento, identificado en el kilómetro 84,413, a una velocidad de 179 kilómetros/hora. A las 20:41:10 aplica el freno de emergencia-seta en el kilómetro 84,591, a una velocidad de 153 kilómetros/hora. A las 20:41:16 finaliza el sonido de arrastre del descarrilamiento.

En el informe realizado por la comisaría general de la policía científica, incorporado a las diligencias judiciales, se indica literalmente que, según el estudio y análisis de los datos técnicos de los registros de seguridad, se verifica que el tren circulaba por el punto de descarrilamiento, punto kilométrico 84,413, a una velocidad de 179 kilómetros/hora, siendo la velocidad máxima permitida entre los kilómetros 84,230 y 85 de 80 kilómetros/hora; que existe un registro de voz con intervención del maquinista que se inicia a las 20:39:15, después de haberse escuchado un politono a la 20:39:06, durando la conversación hasta las 20:40:55, un minuto cuarenta segundos de conversación, para posteriormente, a las 20:41:06, oírse el inicio del sonido de arrastre del tren producido por el descarrilamiento, hasta las 20:41:16 en que finaliza el sonido de arrastre.

Hasta aquí la descripción de los hechos y de las conclusiones del análisis de la caja negra del tren. Permítanme ahora que me refiera a los procedimientos que, en virtud de la normativa legal existente, aplica Renfe al vehículo y a todos sus sistemas. El vehículo que sufrió el accidente, 730.012, forma parte de la serie denominada 730, fabricada por el consorcio Talgo-Bombardier. Son trenes aptos para circular por ancho de vía europeo e ibérico, pueden recibir alimentación eléctrica a 25.000 voltios en corriente alterna o 3.000 en corriente continua y además pueden circular por líneas no electrificadas. Esta serie es una evolución de la serie 130, del mismo consorcio fabricante, que es apta para circular solo por líneas electrificadas. Los trenes de la serie 730 están formados por dos cabezas motrices situadas en sus extremos; dos coches extremos técnicos, que incorporan los motores diésel y los generadores eléctricos para la alimentación de las cabezas motrices cuando el tren circula por vía sin catenaria; un coche-cafetería, y ocho coches para viajeros, dos de clase preferente y seis de clase turista. Tiene capacidad para 264 plazas, una de ellas específica para personas con movilidad reducida.

Como cualquier otro vehículo ferroviario de Renfe que presta servicio comercial, estos trenes están debidamente homologados para su cometido y prestaciones. La orden FOM/233/2006 regula las condiciones de homologación del material rodante ferroviario, lo cual se realiza sobre las normas técnicas en vigor publicadas por el Ministerio de Fomento para cada tipo de material rodante. El proceso de homologación comprende diferentes fases del ciclo de la vida del tren: fase de análisis de diseño, fase de fabricación, fase de pruebas y ensayo tipo —válidas para toda la serie de vehículos— y fase de pruebas y ensayos serie para cada uno de los trenes que componen la serie. El proceso concluye con la presentación a la Dirección General de Ferrocarriles del expediente de homologación con la documentación acreditativa del cumplimiento de las especificaciones técnicas de homologación, documentación certificada por un organismo certificador independiente. Si el expediente es de conformidad la dirección general expide la autorización de puesta en servicio del primer tren de la serie. Obtenida esta autorización, se solicita de ADIF la autorización de circulación correspondiente a cada línea por la que se desea que el tren circule. Este proceso se efectúa para cada tren de la serie y es un requisito previo a la explotación comercial. El expediente de homologación de la serie 730 se inicia a principios del año 2009 y los primeros vehículos, entre ellos el siniestrado, disponen de la autorización de puesta en servicio el 11 junio de 2012 y su autorización de circulación el 13 junio de 2012, pasando entonces a prestar servicios comerciales. Desde esta fecha el tren 730.012 recorrió 202.747 kilómetros hasta que inició su ruta en la estación de Madrid Chamartín el pasado 24 de julio. Antes de esta fecha había recorrido como vehículo de la serie 130, 715.504 kilómetros. La rama 130.012, antecesora de la 730.012, había recibido su autorización de circulación el 27 junio de 2008. El total de kilómetros recorridos por el tren siniestrado en los últimos cinco años son, pues, 918.251, lo que hace una media de 183.650 kilómetros anuales. Desde la puesta en servicio comercial de la serie 730 en junio de 2012 sus trenes han recorrido en más de mil ocasiones el tramo Ourense-Santiago, en concreto 1.086 veces. En total más de 7.000 trenes han circulado por este tramo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 18

En cuanto al mantenimiento, la misma orden FOM/230/2006, antes citada, también regula que para la obtención de la autorización de circulación se precisa la aprobación del correspondiente plan de mantenimiento, y que este se lleve a cabo en un centro de mantenimiento homologado, según la normativa que especifica la orden. El plan de mantenimiento recoge el conjunto de operaciones que define cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse y la frecuencia con que estas han de efectuarse durante toda la vida útil del vehículo para conservar en el estado requerido durante su validación las características técnicas que en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad y protección medioambiental les fueron exigidas. Para mantener las autorizaciones obtenidas a lo largo del tiempo es preciso que cada tren cumpla su plan de mantenimiento, que incluye todos los órganos de seguridad del tren, y que este se lleve a cabo en un centro de mantenimiento homologado, de modo que si no se acreditasen tales intervenciones el tren perdería su autorización de circulación. Los centros de mantenimiento, a su vez, son objeto de inspecciones periódicas para poder conservar su homologación.

En este sentido, en el historial del vehículo 730.012 está acreditado que dicho plan se ha cumplido escrupulosamente, habiéndosele realizado todas las intervenciones previstas en los plazos debidos, tanto en su configuración inicial como vehículo de la serie 130 como en su configuración definitiva como vehículo de la serie 730: IM-3, intervención de mantenimiento de tercer escalón, a los 497.402 kilómetros, el 29 abril de 2010; IM-2, intervención de mantenimiento de segundo escalón, a los 761.097 kilómetros, el 14 septiembre de 2012; IM-1, intervención de mantenimiento de primer escalón, a los 875.845 kilómetros, el 16 mayo de 2013. Además de estas intervenciones, que son las de mayor nivel de inspección, al tren 730.012 se le han realizado todas las intervenciones intermedias que corresponden a los ciclos previstos en el plan de mantenimiento, concretamente cuarenta y ocho intervenciones de servicios IS y dos intervenciones básicas IB. En particular, en la mañana del mismo día del accidente, el tren fue sometido a una intervención de servicio IS en la que fueron realizadas tareas como las siguientes: inspección de los elementos de rodadura de las suspensiones primaria y secundaria y del estado de los amortiguadores del vehículo; comprobación de las guarniciones de freno; inspección de puertas y trampillas; inspección de las ventanas de los coches, lunas frontales y laterales de las cabinas de conducción; control de los elementos eléctricos situados en el techo, especialmente los pantógrafos; verificación de los equipos eléctricos de alta tensión, incluidos la ubicación en los coches técnicos; verificación del transformador principal y de los convertidores electrónicos de las cabezas motrices; verificación de los distintos equipos y manipuladores de los pupitres de conducción; comprobación de las baterías y sus convertidores de carga; verificación de los sistemas de comunicaciones; verificación de los sistemas de seguridad; verificación de los sistemas de diagnóstico del tren; verificación del correcto estado del registrador jurídico; control y prueba funcional de las bocinas; comprobación del correcto funcionamiento de compresores principal y auxiliar; comprobación del correcto funcionamiento del sistema de freno mediante la ejecución de los test de freno automático y manual; comprobación del correcto funcionamiento de los indicadores de freno; verificación del funcionamiento del sistema antibloqueo de ruedas; inspección de los depósitos de gasóleo y sus conducciones; inspección visual de las sujeciones del motor diesel y de la bancada del generador del coche técnico.

Me voy a referir a continuación a los sistemas de seguridad embarcados. Aludiré a los sistemas de seguridad y de control de velocidad de que disponen los trenes de la serie 730. Estos trenes, como todos los vehículos de Renfe, cuentan con el sistema embarcado ASFA, que en ningún caso permite superar los 200 kilómetros/hora. El equipo ASFA embarcado anuncia en la cabina de conducción las indicaciones de las señales; para ello procesa la información procedente de la vía y la transforma en indicaciones al maquinista para alertarle y ayudarle en la conducción. El equipo activa el freno de urgencia del tren de manera automática si detecta actuaciones incorrectas por parte del maquinista. Las actuaciones incorrectas pueden ser de dos tipos: una falta de confirmación por parte del maquinista de ciertas indicaciones de vía que exigen confirmación o una velocidad superior a la velocidad de control establecida por el sistema. Los trenes de la serie 730 también disponen del equipo embarcado ERTMS. Es un sistema interoperable de señalización en cabina que está definido por unos estándares europeos. Con este sistema se puede circular a velocidades superiores a los 200 kilómetros/hora. En la puesta en funcionamiento del sistema ERTMS en los trenes 730 se advirtieron una serie de problemas, por lo que, siguiendo los protocolos establecidos, se comunica a la dirección de seguridad de ADIF, que autoriza el 23 de junio de 2012 para circular sin ERTMS en el tramo correspondiente entre Ourense y Santiago y hacerlo al amparo del sistema ASFA, señalando que ello no presenta en ningún momento problemas de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 19

A continuación voy a referirme a un elemento del tren que, como han tenido ocasión de comprobar, juega un papel decisivo en el análisis de las circunstancias que concurren en casos como el desgraciado accidente que nos ocupa, el registrador jurídico o caja negra. Es un sistema embarcado destinado a registrar la información relevante sobre la circulación del tren compuesto por un *hardware* y un *software* e *interface* de entrada y salida de datos, que es capaz de soportar unas severas sollicitaciones físicas y ambientales. El modelo que incorpora la serie 730 tiene capacidad de registro de voz de media hora y una capacidad de registro de datos de varios viajes, treinta días o 20.000 kilómetros. En total almacena del orden de 300 variables, y entre las más relevantes están las siguientes: identificación de vehículo y maquinista; control de presencia activa del maquinista; condiciones de circulación; tracción simple o doble tracción; parámetros y condiciones de tracción; parámetros del sistema de alimentación de alta tensión; parámetros y condiciones de frenado; información sobre la velocidad, distancia recorrida, posición del tren; información sobre los parámetros básicos del estado del sistema de señalización que esté activado; comprobación del comportamiento del maquinista durante la conducción; control del estado de los sistemas eléctricos, electrónicos e informáticos; información del estado de los sistemas de comunicación embarcados y comprobación del buen funcionamiento del propio registrador jurídico.

Me voy a referir a continuación a una cuestión debatida, como es qué sucede si el maquinista, por una u otra razón, sufre un desvanecimiento en cabina. Para asegurar esta circunstancia los trenes van equipados con el llamado sistema de hombre muerto, que exige ciclos de pulsación y de liberación de la pulsación. En los vehículos de la serie 730, la pulsación puede hacerse mediante pedal, con pulsadores situados a ambos lados del asiento del maquinista encastrados en el pupitre de conducción o con el pulsador ubicado en el manipulador de tracción freno. En los ciclos de liberación, al dejar de pulsar aparecen en la pantalla del pupitre las siglas HM. A los 2,5 segundos, se produce un aviso acústico para iniciar la pulsación y a los 5 segundos se frena el tren si antes no se ha activado alguno de los pulsadores o el pedal. En los ciclos de pulsación, a los 30 segundos aparecen en la pantalla del pupitre las siglas HM. La advertencia acústica de liberar pulsación se activa a los 32,5 segundos y a los 35 segundos el equipo frena si no se ha liberado la pulsación.

Para acabar la descripción de los aspectos relevantes de los trenes, me voy a referir a continuación a los sistemas de comunicación con el maquinista. Existen tres procedimientos regulados de comunicación con el maquinista. Teléfono tren-tierra, destinado a las comunicaciones entre los puestos de mando de ADIF y los trenes. Desde dicho puesto de mando se puede establecer comunicación con el maquinista para cuestiones tales como notificaciones reglamentarias, limitaciones temporales de velocidad, rebase de señales por anomalía de las mismas, marcha a la vista por infraestructura, etcétera, así como informaciones con respecto a meteorología adversa, conocimiento de incidencias externas a la explotación ferroviaria, comunicación de alarmas en los sistemas de ayuda a la explotación, detectores de cajas calientes, de impacto en vía, de pasos superiores, etcétera. En sentido contrario, la comunicación desde el maquinista hacia el puesto de mando de ADIF puede establecerse por anomalías del vehículo motor o vagones o coches que remolcan, anomalía detectada en las instalaciones, infraestructura u otras circulaciones, petición de socorro, comunicación tren inútil, reconocimientos ordenados por el puesto de mando en trenes de viajeros, anomalías de pasajeros, enfermos, orden público, etcétera. Comunicación de cualquier anomalía observada próxima a la vía. El segundo procedimiento de comunicación con el maquinista es el sistema de interfonía interior del tren. Los trenes 730, cumpliendo las normas que les son de aplicación, especificaciones técnicas de interoperabilidad del material rodante y normas técnicas de circulación para el material disponen de un sistema de megafonía e interfonía interna que funciona de la siguiente forma. El maquinista puede emitir mensajes al habitáculo de viajeros y al personal a bordo del tren por el sistema de megafonía, por ejemplo, para avisar de la llegada a un túnel singular que requiera la adopción de medidas específicas de protección o en casos de emergencia. El personal a bordo puede, utilizando el sistema de interfonía, ponerse en contacto con el maquinista desde dos puestos de locución del tren. Uno, situado en el coche cafetería y, otro, en el armario multimedia ubicado en el coche preferente. Además, se puede contactar desde el tren con el maquinista utilizando los intercomunicadores de los tiradores de emergencia. La activación del intercomunicador es mediante una llave, de forma que se puede establecer la comunicación sin activar el sistema del frenado del tren. Además de los dos sistemas descritos anteriormente, el maquinista dispone de un teléfono profesional que tiene restringido el uso de llamadas hacia el exterior. Para el uso del teléfono profesional, todos los maquinistas reciben con acuse de recibo una ficha elaborada por la dirección de seguridad de Renfe en la que se traslada la necesidad del uso seguro del teléfono profesional en la conducción. En esta ficha, además de la descripción de los momentos críticos de peligro en relación con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 20

uso del teléfono durante la conducción, se incluyen una serie de recomendaciones dirigidas fundamentalmente a evitar distracciones que puedan originar su utilización. Durante la conducción no hacer uso de los mensajes de texto o correo electrónico, llevar el teléfono en modo silencio y, a ser posible, con mensajes automáticos que indiquen al llamante la situación, y si es necesario su uso, asegurarse de que no existe riesgo y limitar la conversación a lo estrictamente necesario. El teléfono profesional del maquinista puede emplearse bidireccionalmente y en determinadas circunstancias para sustituir al teléfono tren-tierra, para comunicarse con ADIF y para comunicarse con el interventor a bordo para asuntos estrictamente relacionados con el servicio cuyo conocimiento sea de interés mutuo para ambos y durante el mínimo tiempo imprescindible. En cuanto al uso de la telefonía móvil particular, la dirección de protección civil y seguridad en la circulación de Renfe publicó un aviso de obligado cumplimiento en abril de 1997, que indica que el maquinista debe llevar desconectado cualquier medio de comunicación de uso particular.

Me referiré ahora a la documentación reglamentaria que todo maquinista debe llevar durante el servicio. Esta documentación, en términos ferroviarios, la componen los impresos para telefonemas, la consigna serie B y el horario de los trenes, además, para circular por líneas reguladas por las prescripciones técnicas y operativas, como el caso del tren 151.150 Madrid Chamartín-Ferrol, debe disponer del denominado documento de tren. Los impresos para telefonemas son en los que el maquinista debe registrar de manera reglada todas las órdenes que en materia de circulación reciba de ADIF durante la marcha. Esta información también puede recogerse en el denominado documento de tren. La consigna serie B es el documento que contiene información sobre situaciones temporales de las líneas por las que circula y que, por tanto, no están recogidas en la marcha del tren, como limitaciones de velocidad temporales, por lluvias, etcétera. En las líneas reguladas por las prescripciones técnicas y operativas, este documento se sustituye por el documento de tren. El horario de los trenes está compuesto, a su vez, por varios documentos; la marcha de los trenes u hoja de ruta, documento que contiene información sobre el número de marcha de circulación del tren, bloqueo de circulación existente en cada tramo, la situación kilométrica de las estaciones, apeaderos y puntos singulares de la línea, la velocidad máxima que puede llevar el tren en cada trayecto, estaciones o apeaderos donde debe efectuar parada comercial y tiempo de parada, hora de paso por cada uno de los hitos figurados en la marcha y tiempo concedido para cada uno de los trayectos, número de canal de radio para poder establecer comunicación con los puestos de mando de ADIF.

Cuadro de velocidades máximas. Este documento complementa la información figurada en la marcha de los trenes y, además, incluye las velocidades máximas y limitaciones de velocidad permanente por trazado de la vía para cada uno de los tipos a los que puede pertenecer un tren. Incluye, asimismo, la relación de pasos a nivel guardados y protegidos de las líneas que comprende. Cuadro de cargas de las locomotoras. Este documento contiene la información relativa a la carga máxima que puede remolcar para cada trayecto las diferentes locomotoras que pueden circular por la Refig en función de la rampa existente, así como la rampa característica en cada trayecto expresada en milésimas. Por último, en el documento de tren que se establece de forma independiente para cada tren y para cada día de la circulación donde figuran, entre otras, las siguientes informaciones. El número de tren, el nombre del maquinista y del interventor que va de servicio en el tren en cada uno de los trayectos, el número identificativo de las locomotoras o vehículos autopropulsados, porcentaje de frenado necesario y disponible, longitud y masa del tren, número de ejes y de vehículos remolcados y limitaciones temporales de velocidad existente en el trayecto.

Me voy a referir a continuación al historial profesional del maquinista que conducía el tren siniestrado. Don Francisco José Garzón Amo es empleado de Renfe desde el 2 de diciembre de 1982, donde ingresó en A Coruña con la categoría de peón especializado. En febrero de 1999, tras superar los cursos reglamentarios, pasó a la rama de conducción con residencia en Barcelona, adscrito al servicio de mercancías, donde fue realizando todo el itinerario formativo correspondiente. Inicialmente, ayudante de maquinista no autorizado para conducir; en 2002, ayudante de maquinista autorizado para conducir; en 2003 alcanzó la categoría de maquinista y en 2008 la de maquinista principal. En julio de 2008 pasó a la residencia de Madrid adscrito al servicio de cercanías. Por último, en diciembre de 2010 obtuvo el traslado a la residencia de A Coruña adscrito al servicio de viajeros de larga distancia. Es preciso señalar que, de acuerdo con las órdenes ministeriales correspondientes, para ejercer de maquinista es necesario, además de estar en posesión del título de conducción, disponer de las respectivas habilitaciones de línea y de tren acordes con el servicio comercial a realizar. El maquinista estaba en posesión del título de conducción y de las habilitaciones de infraestructura y material correspondientes. Así, con motivo de su traslado a A Coruña en diciembre de 2010, la formación realizada para la obtención de dichas habilitaciones ha sido la siguiente: para material, series 120 y 121 con un total de 112 horas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 21

series 130 y 730 con un total de 128 horas, otras series con un total de 120 horas; y en infraestructuras, para el entorno operativo de A Coruña, Medina del Campo, Zamora, Ourense, Santiago-A Coruña, A Coruña-Ferrol-Monforte, A Coruña-Santiago-Vigo, Vigo-Ourense-Monforte, con un total de 112 horas. Concretamente obtuvo la habilitación para la línea Ourense-Santiago en febrero de 2012 y para los vehículos de la serie 730 en noviembre de ese mismo año. En los últimos cinco años el maquinista don Francisco José Garzón ha realizado 31 cursos de formación relacionados con la seguridad en la circulación, sumando un total de 1.044 horas lectivas, 2 cursos de reciclaje de mantenimiento del título de conducción, 12 cursos de habilitación de vehículos, 6 cursos de habilitación de infraestructuras, 5 cursos de equipos embarcados de seguridad y 6 cursos de seguridad en la circulación.

Otro aspecto relevante en relación con el personal de conducción es el relativo a la valoración de su aptitud psicofísica, cuestión regulada en la Orden de Fomento 2872/2010. En esta orden se fijan las condiciones exigidas en lo referente a visión, audición y percepción de los colores; además se debe realizar un electrocardiograma y análisis de sangre y orina con el objeto de detectar uso de drogas, tratamientos médicos y consumo de alcohol. Las pruebas psicológicas están diseñadas para valorar la aptitud cognitiva, sometiendo a análisis la percepción, atención, concentración, memoria, razonamiento y comunicación. Además, se hace un examen de la capacidad psicomotora en la que se valora la velocidad de reacción y coordinación psicomotora. Por último, se examina el comportamiento y la personalidad, analizando el autocontrol emocional, responsabilidad, psicopatología y autonomía. Por otro lado, Renfe, con carácter previo al reconocimiento, requiere del interesado la firma de un consentimiento informado de toma de muestras y una declaración jurada sobre diferentes aspectos de su salud. El maquinista aportó la documentación requerida y superó como apto las pertinentes pruebas de valoración de aptitud psicofísica realizadas por el centro homologado de reconocimiento médico de Renfe, con fecha 21 de septiembre de 2010. De acuerdo con la edad del maquinista, las pruebas tienen validez hasta el 21 de septiembre de 2013, tres años, cuestión esta también regulada en la orden antes citada.

Renfe, de acuerdo con su sistema de gestión de seguridad que tiene establecido para todo el personal de conducción, ha inspeccionado periódicamente su labor como maquinista. En los últimos cinco años las supervisiones realizadas, todas con resultado correcto, han sido: 43 controles de los registros del tren, equivalentes a analizar 3.022 kilómetros de conducción, el último de ellos realizado el 21 de julio de 2013 en el recorrido Monforte-Lugo-A Coruña; 16 acompañamientos en tren, sumando 1.426 kilómetros, realizados por especialistas en seguridad para observar el tipo de conducción, con especial atención al cumplimiento de la normativa de seguridad y de los reglamentos de circulación —en el trayecto Ourense-Santiago el último acompañamiento se produjo el 1 de julio de 2013—; 7 inspecciones de maniobras en las que se verifican el cumplimiento de los protocolos de comunicaciones y el comportamiento del maquinista en la realización de maniobras, movimientos en estaciones o de estas a los talleres, y 7 controles de alcoholemia y drogadicción aleatorios.

A continuación me voy a referir muy sucintamente a las actuaciones de Renfe para restablecer la normalidad en la prestación de los servicios ferroviarios. El día 24 se activan los medios materiales y humanos de fabricación y mantenimiento de Renfe en los talleres de A Coruña, Redondela y Ourense que llegan al lugar del accidente a lo largo de la madrugada del día 25. Se realiza una planificación alternativa de los transportes ferroviarios para las siguientes veinticuatro horas, previendo el corte de las tres vías Ourense-Santiago. Durante el día 25, y en coordinación con las distintas autoridades encargadas de la investigación, la mayor parte de los coches del tren siniestrado fueron trasladados a la campa de A Escravitude, en A Coruña, para su depósito y custodia. Durante la noche del día 26 llegan al lugar del accidente los trenes taller procedentes de León y Oviedo. Los trabajos continuaron durante los días posteriores hasta que el día 28 quedaron retirados de las vías todos los elementos que formaban el tren siniestrado. En cuanto a la recuperación del servicio, a las 5:00 horas del viernes 26 de julio se restablecía la circulación por una de las vías del tramo afectado, siendo el tren hotel Madrid-A Coruña el primero en circular por el tramo afectado, concretamente a las 6:59 de la mañana. Ese mismo día se restableció la circulación por una de las dos vías del nuevo trazado, siendo el tren Avant Ourense-Santiago el primer tren en circular por el tramo afectado a las 10:03. Durante la jornada del día 26 se procedió a restablecer la circulación de todos los trenes por su itinerario habitual, si bien aún se vieron afectados cuatro servicios, dos Alvia y dos Avant, que fueron transbordados por carretera. A partir del sábado 27 de julio no fue preciso ningún transbordo por carretera, pese a que aún continuaba cortada la segunda vía del nuevo trazado, que no estuvo operativa hasta la apertura de servicio del lunes día 29. Desde ese momento el servicio se está prestando con normalidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 22

Quisiera ahora explicar a sus señorías las indemnizaciones y otras coberturas a las que tienen derecho los afectados por el accidente, garantizadas en las dos pólizas que Renfe-Operadora tiene contratadas: la póliza de seguro obligatorio de viajeros contratada con Allianz Seguros y la póliza de responsabilidad civil contratada con la compañía QBE. La póliza de seguro obligatorio de viajeros cumple con lo dispuesto en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de viajeros, mejorando en ciertos aspectos las coberturas mínimas obligatorias establecidas en el mismo. El real decreto establece que todo transportista deberá tener un seguro obligatorio de viajeros compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero. De acuerdo con lo estipulado en el citado real decreto, son asegurados los viajeros provistos de título de transporte, de pago o gratuito, los menores de edad que estén exentos del pago del billete, el personal adscrito a la plantilla de Renfe-Operadora dedicado a los servicios requeridos para la utilización o funcionamiento de vehículos y el personal al servicio de las administraciones públicas que se halle durante el viaje en ejercicio de sus funciones. Renfe ha ampliado las coberturas del seguro a las personas que, no formando parte de su plantilla, realicen algunas funciones o cometidos en el tren, por ejemplo, el personal de la empresa que presta los servicios a bordo de los trenes. La cobertura garantizada por el seguro obligatorio de viajeros comprende exclusivamente las indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria establecidas en el real decreto cuando como consecuencia de un accidente en el ámbito del seguro se produzca muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero. Es importante destacar que la póliza suscrita por Renfe ha mejorado las cantidades y coberturas mínimas establecidas en el reglamento de este seguro obligatorio de viajeros. En concreto, las coberturas ampliadas son las siguientes: las indemnizaciones que son obligatorias por establecerlo así el real decreto se han mejorado en la póliza que tiene suscrita Renfe en un 66,39% para los casos de fallecimiento y primera categoría de lesiones corporales, y en un 25% para el resto de categorías. Asimismo, el citado real decreto establece una asistencia garantizada por el seguro obligatorio de viajeros que se extenderá como límite máximo hasta las setenta y dos horas siguientes al momento del accidente cuando se trate de lesiones que no requieran hospitalización del asegurado o tratamiento especializado en cura ambulatoria; hasta diez días cuando los asegurados la tuvieran cubierta por otros seguros obligatorios, y hasta noventa días en los demás casos. Renfe también ha ampliado el límite temporal de la prestación de asistencia sanitaria a un máximo de ciento ochenta días naturales y, a partir de dicho límite, asumirá un coste de asistencia de hasta 1.000 euros por asegurado.

Por otro lado, la póliza suscrita por Renfe incluye las siguientes coberturas adicionales a lo exigido en el citado real decreto: gastos de desplazamiento, alojamiento y manutención para un máximo de dos familiares de la persona accidentada que fuera hospitalizada y hasta un límite máximo de 180 euros diarios y 1.800 por cada accidentado, traslado al domicilio de la persona accidentada y sus posibles acompañantes una vez recibida el alta hospitalaria y en el caso de que no pudieran regresar a su domicilio en transporte público, la organización, gestión y prestación de los servicios de traslado o repatriación del fallecido desde el lugar del hecho hasta el municipio de inhumación sin límite económico. El número de personas atendidas por los equipos de Allianz desplazados a Santiago ha sido de 28 heridos hospitalizados, 25 familiares de afectados atendidos por equipo no médico y 29 traslados de lesionados a domicilio o a un hospital cercano. Además, se han efectuado 51 traslados de fallecidos, de los cuales 12 corresponden a ciudadanos extranjeros. Asimismo, otros 28 traslados de cadáveres han sido realizados por compañías de las pólizas de decesos de los fallecidos. En cuanto a los servicios prestados a familiares, Allianz ha realizado los siguientes: 189 taxis, 71 servicios de hotel, 33 billetes de avión, 2 billetes de tren. En cuanto al número de llamadas recibidas en el teléfono de atención al cliente a los afectados habilitados por Allianz, a día de ayer han sido de 1.247. En definitiva, se han atendido 5.752 llamadas en los teléfonos habilitados por Renfe y Allianz para la atención exclusiva a los afectados.

Adicionalmente al seguro obligatorio, Renfe, como empresa ferroviaria, está obligada a tener asegurada la responsabilidad civil por imperativo legal, y conforme a lo indicado también en el artículo 63 del reglamento del sector ferroviario. Renfe tiene contratada la póliza de responsabilidad civil con la sucursal en España de la compañía QBE Insurance Europe Ltd. y también en este caso la cobertura de la póliza es superior a los límites establecidos en los reales decretos. Creo importante destacar que, a pesar de que la obligación de pagar cantidades económicas en materia de responsabilidad civil solo es exigible a Renfe-Operadora o a su aseguradora desde que se establezcan judicialmente en la correspondiente sentencia, el pasado 31 de julio, a instancias del Ministerio de Fomento y en coordinación con Renfe, la aseguradora de responsabilidad civil depositó en el Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela, que instruye las diligencias, la suma de 2.750.000 euros, destinada a sufragar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 23

en concepto de pagos adelantados las siguientes cantidades a favor de las víctimas: para los familiares de fallecidos, 25.000 euros; para los heridos con más de ocho días de hospitalización, 5.000 euros; para los heridos con menos de ocho días de hospitalización, 1.500 euros, y para los no hospitalizados o ilesos, 1.000 euros. Hasta la tarde de ayer se han recibido veintitrés solicitudes de abono de anticipos cursadas por los afectados, que han sido trasladadas a la aseguradora para su tramitación y además ya se están empezando a satisfacer. Además, y con el objetivo de facilitar lo más posible el cobro de estas cantidades, Renfe, en colaboración con QBE y el ya citado Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela, ha establecido un sistema, de manera que estos anticipos puedan gestionarse bien a través del juzgado o bien directamente a través de los puntos de atención al cliente de Renfe de las principales estaciones y a través de la oficina de atención a los afectados de Madrid.

En último término, el reciente Real Decreto-ley de 2 de agosto de 2013, de medidas urgentes en relación al accidente de Santiago, establece las dos siguientes cuestiones: una aplicable solo al accidente referido, que habilita a Renfe para abonar a las personas afectadas cantidades que resulten necesarias para atender necesidades económicas inmediatas por encima de las que sean pagadas por el seguro obligatorio de viajeros o anticipos de responsabilidad civil. Otra, con vocación de aplicación a cualquier accidente ferroviario, por la que se añade una nueva disposición adicional a la Ley del Sector Ferroviario, reconociendo el derecho de las víctimas y sus familiares a una asistencia integral que garantice una adecuada atención y apoyo, derecho que se desarrollará reglamentariamente. Por tanto, Renfe, si concurren las necesidades económicas previstas en el indicado real decreto-ley, abonará las cantidades necesarias en exceso de lo ya abonado por el seguro obligatorio de viajeros y responsabilidad civil.

Voy a referirme a continuación a dos cuestiones de orden jurídico-procesal que tienen particular importancia en este caso. La primera cuestión es la relativa a las obligaciones de Renfe con respecto a sus trabajadores en materia de asistencia letrada. Conforme figura regulado en el primer convenio colectivo de Renfe-Operadora, publicado en el Boletín Oficial del Estado el día 24 de abril de 2008, a cuya redacción se remite el convenio posterior, en relación con la asistencia jurídica a los trabajadores que resulten imputados por una actuación imprudente en el desempeño de sus funciones en caso de accidente, hay que indicar lo siguiente: que tienen derecho a la asistencia jurídica proporcionada por Renfe y que, a tenor de la obligación establecida en la Ley del Sector Ferroviario, los operadores deben tener garantizada su responsabilidad civil a través de la suscripción de la oportuna póliza. La póliza actualmente en vigor considera como asegurado tanto a Renfe-Operadora como, a título individual, a cada uno de sus trabajadores. Dentro de las coberturas suscritas también se encuentra la defensa jurídica del asegurado. Por tanto, existe la opción de que el trabajador que lo estime conveniente se acoja a la defensa jurídica que proporcione la compañía. Esta es la opción que ha elegido en este caso el maquinista. Esta defensa jurídica del trabajador será sufragada económicamente por la aseguradora como otra cobertura más.

La segunda cuestión es la relativa a la colaboración, como no puede ser de otra manera, con el juzgado que instruye el caso, ante el cual intervenimos como parte directamente afectada y, en su caso, como responsable civil subsidiario, y además como entidad capaz de reportar toda aquella información que pueda precisar su señoría para el pleno esclarecimiento del hecho y de las circunstancias en que se produjo. En este sentido, atendiendo a la solicitud de información requerida, se ha aportado el pasado día 5 de agosto diversa documentación referente a: expediente personal del señor Garzón, incluyendo bajas, condiciones psicofísicas y pruebas de mantenimiento de los últimos cinco años, asignación de gráficos para la conducción de vehículos, líneas y tiempos que lleva realizando el mismo recorrido y con ese vehículo, cursos de formación y reciclaje, controles aleatorios en los últimos cinco años, jornada laboral del 24 de julio de 2013, tiempo efectivo de conducción y normativa, copia del libro horario y del cuadro de velocidades, consigna serie B sobre limitaciones permanentes y temporales en la línea 150/151 Madrid-Ferrol, inspección técnica de los vehículos de cabeza y cola, funcionamiento del sistema ASFA, normativa sobre estancia de personas en cabina de conducción, funcionamiento dispositivo de vigilancia hombre muerto, fichero audio de sonido ambiente de cabina, copia de los registros jurídicos caja negra del último año coincidentes con el recorrido 150/151.

Señorías, en nombre propio y en el de todos los trabajadores de Renfe, quiero finalizar mi intervención reiterando a las víctimas y a los familiares nuestro sincero sentimiento de condolencia, así como nuestra solidaridad por la pérdida de vidas humanas y el dolor causado por el accidente. También quiero reiterar nuestro agradecimiento y reconocimiento a todas aquellas personas que actuaron con altruismo y generosidad desde el primer momento y a todas las instituciones, organismos y empresas que se han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 24

volcado para prestar cuanta ayuda ha sido precisa. Gracias a todos por su inmediata y enorme respuesta, así como por la inmejorable labor desarrollada.

En su comparecencia de mañana, la ministra de Fomento informará sobre medidas adicionales en materia de seguridad que, junto a las que proponga la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y las reflexiones de carácter general que elabore el llamado comité de expertos recientemente constituido, contribuirán a prevenir en todo lo posible accidentes como el ocurrido el pasado 24 de julio y de esta manera continuar mejorando la seguridad del sistema ferroviario español; un sistema que mueve cada día más de 3.700 trenes de cercanías, 680 trenes regionales y más de 300 trenes de alta velocidad y larga distancia. Esas 4.700 circulaciones son utilizadas a diario por más de 1.600.000 personas, es decir, 463 millones de viajeros al año. No me parece aventurado afirmar que los ciudadanos confían en nuestro sistema ferroviario como lo demuestra su respuesta en el uso del tren la semana siguiente a la fecha del accidente. Pero pueden estar seguros de que no correremos el riesgo de caer en la autocomplacencia y mucho menos en la inacción, puesto que todos los que trabajamos en el ferrocarril lo hacemos cada día con el objetivo de mantener la confianza que la sociedad tiene en este modo de transporte, conscientes de que la seguridad es uno de los principales atributos del tren y así debe seguir siendo.

Señor presidente, a partir de este momento estoy a disposición de los señores diputados para contestar sus preguntas y tratar de aclarar cuantas cuestiones deseen formularme, para hacerlo por escrito en aquellos casos en los que no disponga de esta información en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, toda vez que los comparecientes han de escuchar y responder a todos ustedes, vamos a parar tres minutos para solventar cuestiones. **(Pausa)**.

Señorías, les ruego tomen asiento porque vamos a reanudar la sesión.

En fijación de posiciones de los grupos parlamentarios, en primer lugar tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Perdón, presidente, había entendido que tenían la palabra en primer lugar los grupos que habían solicitado las comparecencias. En todo caso, quiero agradecer la presencia de los presidentes de Renfe y ADIF en esta Comisión, y cómo no empezar mi intervención solidarizándome una vez más, como ya hemos hecho en varias ocasiones desde el día 25 por parte del Bloque Nacionalista Galego, con las víctimas, con sus familiares, y deseando una pronta recuperación para los heridos que todavía siguen hospitalizados.

Por desgracia ha tenido que ser este dramático accidente el que, a falta de que concluyan las investigaciones que se han iniciado, haya puesto ya de manifiesto varias cuestiones: en primer lugar, la solidaridad y la valentía de los vecinos de Angrois. No es la primera vez que los gallegos y gallegas demostramos, como todos tendrán en mente que pasó en el caso del *Prestige*, que somos capaces de acudir rápido ante una catástrofe. En segundo lugar, el valor incalculable que los servicios públicos —sanitarios, de emergencias, bomberos, etcétera— tienen siempre, y mucho más en situaciones como la vivida el pasado 24 de julio en Angrois; unos servicios públicos sistemáticamente recortados, vituperados y maltratados por múltiples decisiones políticas y económicas tomadas por este Gobierno. Unos servicios públicos que a pesar de todo han respondido una vez más dejando bien claro que no hay mayor eficiencia y profesionalidad que la de aquellos que tienen realmente vocación de servicio público, y ven personas donde otros ven solo números y cuentas de resultados. En tercer lugar, este accidente también ha evidenciado que todos los gallegos y gallegas —toda Galicia— han sido conscientes de las deficiencias estructurales que padecemos en materia ferroviaria, conscientes de que la modernización que siempre se nos ha anunciado nunca se haya ejecutado realmente. Por último, la insistencia y la prisa más que evidente que desde algunos ámbitos se ha tenido desde el primer momento en señalar una única causa, y un único y exclusivo causante del accidente ferroviario de Angrois, y las prisas —ya se sabe— nunca han sido buenas consejeras. Después de quince días hemos conocido y se han hecho públicos muchos datos, muchas dudas y muchos interrogantes que habrá que esclarecer, y entre otras esta Comisión tendría también que servir para eso.

Las intervenciones que acaban de tener los presidentes de ADIF y Renfe por lo menos a nosotros no nos han revelado nada nuevo. Efectivamente la mayor parte de los datos que se han comunicado hoy aquí ya se habían hecho públicos en todo este tiempo, desde el día 24. Contrasta esta especie de relatorio con el que han expuesto sus argumentos con la locuacidad y también con esa prisa a la que me refería antes y que demostraron tanto el presidente de ADIF como el de Renfe en las veinticuatro horas posteriores al accidente para buscar las causas, en este caso la causa —según ellos mismos y según sus propias declaraciones— de este siniestro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 25

Quería referirme ahora a las deficiencias de las infraestructuras ferroviarias en Galicia y al caso que nos atañe. Creo que conviene recordar aquí que la conexión ferroviaria Madrid-Galicia se inauguró en diciembre de 2011. Es un trazado —como ya se ha dicho— con alternancia de trayectos AVE y de tramos de vía convencional. Así entre Madrid y Olmedo el Alvia viaja por la línea del AVE; entre Olmedo y Ourense circula por una línea convencional mientras no se termine la alta velocidad, y entre Ourense y Ferrol pasa otra vez por la línea del AVE hasta su entrada en Santiago de Compostela, donde circula por la vía antigua. Una fórmula híbrida a la espera de finalizar la red por completo, que a día de hoy todavía no se sabe en qué fecha será. Sería bueno que todos los diputados y diputadas presentes en esta sala conocieran que este Alvia siniestrado con destino a Ferrol tiene que recorrer 70 kilómetros entre Ferrol y A Coruña a una velocidad media de 65 kilómetros/hora, y por si esto fuera poco, en dos puntos entre Ferrol y Pontedeume a 30 kilómetros/hora desde hace más de un año, por desprendimientos en la vía que todavía no se han solucionado. Además de esto los Alvia Ferrol-Madrid pasan todos los días por dos puentes, uno en Neda y otro en Pontedeume, que necesitan supervisión y arreglo inmediato, así como que se les aplique un proyecto de modernización para reforzarlos o una nueva construcción porque representan un serio peligro también para los pasajeros que circulan por ellos.

Una de las cuestiones que son objeto de debate público y técnico es la referente al sistema de seguridad operativo en el área del siniestro. Existe una gran controversia acerca de por qué no está operativo el sistema de frenado automático ERTMS en la zona del accidente, ya que muchas voces expertas e incluso usted, el propio presidente de ADIF, han señalado que se podría haber evitado un accidente de estas características si estuviese operativo dicho sistema. La primera pregunta que queremos realizarles, pues, es cómo tenemos que considerar que no esté operativo el sistema ERTMS, ¿como una temeridad? Nosotros por lo menos lo calificamos como una falta de prevención y de seguridad. No podemos entender esta carencia, esta inversión ridícula comparada con lo que ha valido una infraestructura que superó, como se ha dicho también por parte de los intervinientes, los 1.200 millones de euros de inversión en 88 kilómetros.

Por otra parte, el accidente ha puesto de relieve que hacer recaer la seguridad de un tren de velocidad alta sobre el maquinista que conduce la máquina desde nuestro punto de vista es una responsabilidad más que excesiva, especialmente porque el factor humano no está exento de fallos y de imprevisiones. Quizá este trágico siniestro nos debe llevar a reflexionar sobre la idoneidad de aumentar el personal de maquinistas al frente de una locomotora como medida de refuerzo. Aquí se ha culpabilizado —como he dicho— desde distintos ámbitos y desde el primer momento al maquinista y al exceso de velocidad como única causa de este accidente. Gravísimas consideramos las declaraciones efectuadas por el ministro del Interior en su visita a Galicia, apurándose a decir y a confirmar que el maquinista estaba detenido porque existían indicios para ello, pero sin dar detalles de esos indicios. Ustedes, tanto el presidente de Renfe como el de ADIF, también en las primeras horas después del accidente se apresuraron a poner el acento en este tema.

La conexión Madrid-Galicia, como acabamos de escuchar y como venimos leyendo todos estos días, combina trayectos con el sistema de seguridad ERTMS operativo con otros en los que únicamente funciona el ASFA. Tratándose de trenes que superan los 200 kilómetros/hora nosotros entendemos que lo adecuado sería que en toda la conexión funcionase el ERTMS. Precisamente en la zona del accidente no estaba operativo. El ERTMS, como ya se ha dicho, está instalado y operativo en 80 de los 87 kilómetros de recorrido entre Ourense y Santiago. El Estado se gastó aproximadamente 164 millones de euros en el despliegue del ERTMS entre 2010 y 2011, en un contrato de instalación y mantenimiento adjudicado a la unión temporal de empresas constituida por compañías como Thales, Dimetronic, Cobra y Antalis. Al menos cinco de los seis trenes que usan la línea, cuatro trenes Avant y un Alvia, cuentan con equipos a bordo de ERTMS. Sin embargo, a pesar de que cuentan con ellos, no están operativos.

El presidente de Renfe, en una entrevista en un medio de comunicación pocos días después del accidente, admitió —leo literalmente— que en los trenes híbridos, modelos 730, se empezó a instalar la versión avanzada del sistema ERTMS, y que en la línea de Madrid a Galicia hay dos tramos que lo tienen, Madrid-Olmedo y Ourense-Santiago. Reconocía el señor presidente de Renfe que —literalmente—: cuando se empezó a probar, vimos que en los dos tramos se producían lo que llamamos fallos de transición. El ERTMS mandaba una orden de parada en momentos en los que no había razón de ser. Añade en su explicación a los medios que este problema se solucionó para el tramo Madrid-Olmedo, donde los trenes circulan con el sistema ERTMS operativo, pero indicó, también en esa misma entrevista, que en el tramo Ourense-Santiago continuó produciéndose el fallo. Leo otra vez literalmente: se habló con los fabricantes —Bombardier— para que lo arreglaran. Según explicó el presidente de Renfe este fue el motivo de que ADIF

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 26

autorizase la desconexión del ERTMS en este tramo, operativizándose el ASFA únicamente. El presidente de Renfe afirmó también que el fabricante del ERTMS demandó unos meses para analizar este problema, y que se están haciendo las pruebas de noche, cuando la vía está cerrada a la circulación. Sin embargo resulta que en el tramo Ourense-Santiago el sistema ERTMS sí funciona para los tres Avant, pero no para los Alvia. A simple vista cabría afirmar que resulta difícil de entender por qué en unos casos sí y en otros no. El titular de Renfe se justificó en el hecho de que se pretende instalar la versión última del ERTMS, la más moderna. Por tanto y basándonos en las palabras del propio responsable de Renfe existe un fallo técnico en el sistema de seguridad más avanzado para trenes de alta velocidad o velocidad alta que todavía en este momento está pendiente de resolución, un año y medio después de la inauguración de esa línea.

En la zona del accidente funcionaba el sistema de seguridad ASFA analógico, ni siquiera el digital. Desde ADIF se especificó que las balizas del sistema ASFA digital las están desarrollando las empresas Dimetronic e Indra, pero que todavía no están disponibles. Es decir, las balizas del tramo del accidente son analógicas. De contar con balizas digitales suponemos —y por lo que han explicado— que el riesgo se podría haber reducido significativamente, cuando no evitado. Los sistemas de seguridad de la zona de Angrois, recogidos en el proyecto de construcción del trazado —pregunto—, ¿son o no son los que finalmente se han instalado? ¿Se han instalado los sistemas de seguridad que se recogían en el proyecto constructivo? Es de vital importancia saber esto, porque efectivamente hubo muchas prisas para inaugurar ese tramo, hubo muchísimas prisas para decir por activa y por pasiva que Galicia contaba ya con sistema de alta velocidad, las mismas prisas que hubo para decir el mismo día del accidente que esto no era un tramo de alta velocidad. La señalización adecuada y los sistemas de seguridad de un trazado constituyen la etapa definitiva para poder poner en marcha un tren de estas características. ¿Por qué se puso en marcha, en funcionamiento este tren sin las medidas de seguridad más avanzadas, las que corresponderían a este tipo de vías y ferrocarril?

También queremos aprovechar la presencia de los presidentes de Renfe y de ADIF para hacer algunas preguntas más, porque, repito, en sus intervenciones se han limitado ustedes, quizá con mayor abundamiento de datos, a relatarnos lo que hasta el momento ya se ha hecho público, y por lo tanto ya conocíamos. ¿Ustedes consideran que el sistema de seguridad ASFA analógico, el operativo en la zona del accidente, es realmente suficiente para trenes de velocidad alta? ¿Cómo es posible —nos preguntamos en el Bloque Nacionalista Galego y en estos momentos creo que se lo preguntan todos los ciudadanos y ciudadanas sensibles— que en todo este tramo esté instalado el sistema ERTMS, pero no estuviese operativo cuando la conexión se inauguró en diciembre del año 2011? Dado que los problemas y los fallos registrados —voy terminando, señor presidente— en el ERTMS se produjeron al inicio de la inauguración de la conexión, según ha manifestado el presidente de Renfe, ¿por qué razón no estaban subsanados año y medio más tarde? ¿A qué se está esperando? ¿A que se finalice el AVE hasta Madrid allá —al menos— por el año 2020? ¿Se está esperando eso? ¿Por qué se solucionaron los problemas que producía el ERTMS en el tramo Madrid-Olmedo, y en cambio quedó pendiente de resolución el tramo Ourense-Santiago? ¿No consideran ustedes que este tema, la no operatividad del ERTMS en dicho tramo gallego, es otra de las circunstancias que contribuyeron claramente a que se produjese semejante catástrofe ferroviaria, una de las más importantes producidas en toda la historia del ferrocarril en el Estado español? ¿No entienden ustedes que estamos ante un auténtico fallo técnico? ¿Creen ustedes que permitir que la seguridad de un tren Alvia, de velocidad alta, dependa prácticamente de un maquinista —señor presidente de Renfe, se lo pregunto a usted, que ha abundado mucho en el *currículum vitae* del señor maquinista— es realmente una responsabilidad o una irresponsabilidad, ya que siempre es previsible que se vayan a producir fallos humanos?

Terminamos ya, señor presidente —le agradezco su generosidad en esta primera intervención—, poniendo de manifiesto que creemos que todos estos interrogantes, que no se han aclarado en las intervenciones del presidente de Renfe y del presidente de ADIF, necesitan por lo menos de una comisión de investigación que los analice. Y no nos referimos a cualquier comisión de investigación; nos referimos a una comisión de investigación que sea plural, que su composición emane cuando menos en parte del propio Parlamento y de la pluralidad allí existente; y también nos referimos a una comisión que sea independiente para evitar toda sombra de duda a todos aquellos que la pudieran tener, sobre todo en un caso como este.

Nos gustaría saber también por qué las medidas que se están tomando ahora por parte de Renfe y de ADIF justo después de este accidente, justo después de que haya 79 muertos encima de la mesa —y perdónenme la expresión—, no están poniendo de relieve que hay otras responsabilidades, que hay otras culpabilidades, que no son únicamente la del exceso de velocidad y la del maquinista. ¿No están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 27

poniendo encima de la mesa que existen efectivamente responsabilidades políticas? Creemos que esta comisión de investigación sería la que debiera dilucidarlas.

Por último —esta es ya la pregunta final, señor presidente—, ¿creen ustedes que los recortes presupuestarios en las infraestructuras públicas, las reducciones de gastos en los presupuestos de mantenimiento de Renfe, los ERE y su incidencia en una plantilla actualmente diezmada, o los estímulos de productividad consistentes en descuentos salariales en el caso de retraso de los trenes, son cuestiones que inciden o no a la hora de que se produzcan accidentes como el ocurrido, o incluso mucho menos graves? Espero sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación por el Grupo Parlamentario Vasco, Partido Nacionalista Vasco, tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Gracias a los señores presidentes de Renfe y de ADIF por su comparecencia. Señoras y señores diputados, en primer lugar, en nombre del Grupo Vasco quería manifestar nuestra solidaridad con las familias de las personas fallecidas y reiterar nuestro apoyo a los heridos y heridas, deseándoles su pronta recuperación. Queremos también reconocer el comportamiento ejemplar del pueblo gallego; la verdad es que ha sido algo realmente impresionante.

Cambiando de tercio también quisiera agradecer las cumplidas explicaciones ante esta Comisión de los presidentes de ADIF y de Renfe. Ya les avanzo que no les solicitaré ampliación de información sobre cuestiones técnicas, pero sí me adhiero a las cuestiones que les ha formulado la diputada del Bloque Nacionalista Galego, como no podía ser de otra forma, quien seguramente conoce mucho mejor que yo la situación del ferrocarril en Galicia, así como las que les formulará, seguro que con criterio, el portavoz de Convergència i Unió, grupo con el que hemos solicitado conjuntamente esta comparecencia.

Nuestra solicitud de comparecencia es de impulso político. Viene motivada porque, más allá del desarrollo de la investigación judicial, entendemos que es absolutamente necesario que desde la responsabilidad de los gestores ferroviarios, tanto políticos como técnicos, se profundice exhaustivamente en las causas que han motivado este accidente, fundamentalmente con un objetivo, que es introducir los mecanismos correctores precisos que garanticen la máxima seguridad del sistema ferroviario del Estado. En este momento es una prioridad absoluta. Además este desgraciado accidente debe marcar un punto de inflexión en la gestión y el desarrollo del tejido ferroviario del Estado español, procediendo para empezar a auditar de arriba a abajo la totalidad de las líneas existentes, e implementando también en la nueva planificación —y esto es muy relevante— los mecanismos necesarios para disponer de un sistema ferroviario excelente, y creo que en este momento nos encontramos muy alejados de esa situación. Es preciso, como se comentaba, que haya una suficiente dotación presupuestaria para la inversión, tanto en nuevas infraestructuras como para el mantenimiento en condiciones óptimas de las existentes. Y desde luego es también absolutamente necesario que se haga una gestión racional, con método y con sistema, huyendo de lo que ha ocurrido hasta ahora: demasiado interés localista, demasiados intereses partidarios, y al final el desarrollo de una red a lo largo del Estado que no tiene demasiado sentido. Con recurrir al común es fácil apreciarlo.

Me gustaría que se siguiera trabajando con transparencia y que esta Comisión tenga cumplida cuenta de los avances que se vayan produciendo en las investigaciones. Esto es reciente y entiendo que quedan todavía demasiadas incógnitas por despejar, pero sí nos gustaría ser informados para tratar de colaborar en ese futuro de la red ferroviaria española. Como he comentado en alguna ocasión quizá es por mis querencias —yo soy bisnieta, nieta e hija de ferroviarios— por lo que soy una firme creyente en el tren. Creo que el tren es el futuro, y esto que ha ocurrido no puede volver a pasar. Desde el Gobierno, desde las instancias públicas se debe trabajar para tener no la red con más kilómetros del mundo mundial, sino una red de alta calidad y de alto valor añadido para atender a las personas, de ahí a las empresas, y de ahí a todas esas cuestiones que en otras ocasiones también hemos comentado.

No me voy a extender más. Espero poder volver a verles en esta Comisión y hacer un seguimiento de los avances de la investigación, así como sobre todo de las medidas a implementar en un futuro, tanto sobre las infraestructuras existentes como sobre la futura planificación.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia tiene la palabra el diputado don Carlos Martínez Gorriarán.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 28

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Yo también quiero, como no puede ser de otra manera, unirme a las expresiones de solidaridad con todas las víctimas y afectados por el accidente. Aprovecho para decirles que mi grupo —y supongo que todos los demás, por supuesto— estamos a su disposición para todo aquello que consideren que sea necesario para avanzar en la investigación y el esclarecimiento del accidente, aparte de los derechos que les asisten como víctimas. Sobre esto, sobre el accidente es sobre lo que quería centrar esta breve intervención. También agradezco, por supuesto, a los señores presidentes de ADIF y de Renfe que hayan comparecido, pero francamente me ha desconcertado su exposición porque era una comparecencia sobre el accidente, y es de lo que menos han hablado ustedes, por no decir que han pasado de puntillas. Nos han explicado muchísimas cosas, han sido intervenciones largas y muy detalladas, incluso nos han dado tanta información que en algunos momentos era difícil seguirles en lo que estaban relatando, pero ha habido momentos en los que yo no he captado qué tenía que ver eso con la cuestión. La cuestión es por qué se produjo el accidente de Santiago. Aquí evidentemente hay responsabilidades de diferentes tipos. Las hay de tipo técnico, las hay de tipo político. Entiendo que los comparecientes no tienen por qué entrar en las cuestiones de tipo político que supongo que mañana podremos abordar con la señora ministra, pero hay una serie de preguntas que creo que todo el mundo se hace, que la opinión pública en general se hace y que sus comparecencias no aclaran. Incluso diría que en algunos momentos las oscurecen. Me refiero a cosas como las siguientes. La cuestión central —que ya han tocado antes otros diputados, pero a la que me quiero sumar, porque me parece que es la realmente relevante— es la siguiente. ¿Hay un tramo en esa línea de ferrocarril en el que todo depende absolutamente del maquinista, donde no existe ninguna otra medida de seguridad adicional? Esta es la cuestión. ¿Todo lo que ha ocurrido es consecuencia de una mala conducción? ¿No había allí ningún tipo de sistema externo que pudiera corregir esa mala conducción? Dejando ya de lado el asunto del que se ha hablado del ERTMS, ¿en ese tramo curvo donde se produce el accidente el sistema ASFA realmente no es operativo, no funciona? ¿El frenado automático por exceso de velocidad no funciona allí? ¿Por qué? ¿Porque no había una baliza y por qué no la había? ¿El maquinista tenía suficiente información sobre que estaba en un tramo de velocidad limitada? ¿En qué punto está la última señal que tiene el maquinista para saber que tiene que empezar a frenar? No lo han dicho.

El señor presidente de ADIF ha hecho un relato muy detallado de las señales que hay en la bifurcación de A Grandeira, según he apuntado, pero en realidad en el tramo donde ocurre el accidente yo por lo menos sigo sin saber si había señales suficientes y dónde estaban. Considero que esta es la cuestión relevante, porque si la situación es que tenemos un tren a 190 kilómetros por hora o más en un tramo donde la velocidad máxima era de 80, la pregunta es: ¿el maquinista no sabía que estaba en ese tramo sencillamente porque se despista o porque le falta información? ¿Y por qué le falta información en ese caso? ¿No hay señales suficientes? ¿No están bien colocadas? ¿Qué es lo que ocurre ahí? Me ha parecido fascinante —yo lo desconocía, siempre se aprende algo nuevo— lo del sistema de hombre muerto que nos ha contado el señor presidente de Renfe, pero afortunadamente el maquinista estaba vivo, y sin embargo al parecer no había ninguna otra manera de impedir o corregir ese exceso de velocidad, que es la causa material del accidente.

Yo también considero que aquí hay responsabilidades políticas y muy serias, pero también creo que el momento para abordarlas es la comparecencia de la representante del Gobierno, de la señora ministra, porque estamos hablando de un tramo de alta velocidad, aunque el tren sea de velocidad alta, donde al parecer no existen las medidas de seguridad que se supone que van intrínsecamente aparejadas a ese tipo de trenes. Ustedes también han evitado cuidadosamente citar siquiera la palabra AVE o líneas de alta velocidad hasta el final de la exposición el señor presidente de Renfe, dentro de la enumeración de servicios que prestan, pero en la publicidad que tiene ADIF en su web el tramo de Ourense hasta La Coruña está publicitado como de alta velocidad. Por tanto todo el mundo entendíamos que cumplía con todos los requisitos y protocolos que tienen ese tipo de trenes, y resulta que no es así. Sin duda hay una responsabilidad política en inaugurar y en vender como una determinada infraestructura lo que en realidad no lo es. Habrá que aclarar qué es lo que ha ocurrido exactamente ahí, porque lo que nos han contado ustedes —y nos han contado poquísimo del accidente— es que en un determinado momento hay un tren que va como una bala, y no hay manera humana de hacer que frene, y salvo que entre en funcionamiento el sistema de hombre muerto que usted nos ha explicado no hay manera humana alguna de evitar que ese tren descarrile. Esta cuestión es grave, porque no es eso lo que los ciudadanos esperamos de un tren de alta velocidad. Por cierto, yo también soy usuario habitual de los trenes y sé lo que es pasar de un tramo de alta velocidad a otro que no lo es, o de velocidad alta, etcétera, y todo este tipo de cosas. Pero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 29

no es eso lo que se nos había dicho que ocurría o lo que podíamos esperar de este tramo en particular. Esto es grave, es muy serio porque estamos hablando de que por conveniencias estrictamente políticas que tienen que ver con presentar grandes avances y progresos en lo que ha sido una apuesta estratégica fundamental en la política de transportes del Gobierno del Partido Popular y del anterior del Partido Socialista, lo que han hecho, al menos en este tramo en particular, es vender humo. Esta es una cuestión que hay que dilucidar y aclarar y que tiene responsabilidades políticas. En el turno que tienen de respuesta pido que nos aclaren esto definitivamente. Es decir, sí había o no había medidas de seguridad externas a lo que es la conducción del maquinista en el tramo en particular donde ocurre el accidente. Me refiero tanto a balizas del sistema ASFA que fuera capaz de frenar el tren, como a señales suficientes para informar al conductor de la situación en que estaba su tren.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascención de las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Quiero agradecer, en primer lugar, la comparecencia de los presidentes de ADIF y Renfe y decir que, tras quince días del trágico accidente de Santiago, lo primero que quiero, en nombre de La Izquierda Plural, como han hecho el resto de grupos, es volver a manifestar todo nuestro apoyo, solidaridad y afecto a los familiares de las 79 víctimas, a todas las personas que aún siguen hospitalizadas luchando por su vida y por su recuperación, a todo el pueblo gallego, especialmente a los vecinos y vecinas de Angrois, que tratan de superar el trauma sufrido la noche fatídica del 24 de julio, en la que demostraron una actuación encomiable y ejemplar para toda la ciudadanía de este país. Ante un accidente de esta dimensión y de tan graves consecuencias, lo primero que nos preguntamos es qué es lo que pasó, si se podía haber evitado y qué medidas se deben tomar para impedir que algo así vuelva a ocurrir en la historia de este país y del transporte ferroviario.

En el momento del descarrilamiento, el tren circulaba a 179 kilómetros por hora. Una vez fuera de la vía, volvió a frenar de emergencia a 153 kilómetros por hora. Siete segundos antes, el maquinista empezó a frenar e iba a 199 kilómetros por hora. Acababa de colgar el móvil atendiendo una llamada del interventor. Debía de circular en esos momentos a 80 kilómetros por hora. El exceso de velocidad fue la causa que desencadenó, sin duda, el fatídico accidente, pero también, sin duda en estos momentos, no fue lo único que lo provocó. El uso del teléfono móvil, ha quedado demostrado —también lo ha dicho el juez—, no fue relevante para que se provocara el accidente. El uso del teléfono móvil —el presidente de Renfe ha hecho alusión a ello— no está prohibido. Hay unas recomendaciones del uso seguro del teléfono móvil en la conducción de la Dirección de Seguridad y Circulación, oficina técnica del factor humano de Renfe. Eso está descartado, después de haberlo usado de manera insistente. Sin embargo, a pesar de los datos aportados por la propia caja negra, que se recuperó a las veintitrés horas del accidente, y del informe y los datos que ya tiene CIAF, ustedes se apresuraron a culpabilizar al maquinista como único responsable del siniestro. ¿Por qué hicieron tal cosa, incluso antes de que comenzaran las investigaciones técnicas y judiciales? La misma mañana del día 25 se publicaron las declaraciones que hizo el maquinista nada más salir del vagón tras el accidente, herido y aturdido ante la tragedia, y en menos de doce horas ya se estaba propagando en distintos medios de comunicación e Internet el video de la cámara de seguridad de ADIF con la secuencia del descarrilamiento. Lo primero que ve cualquier persona es un tren que sale a toda velocidad del túnel. ¿Quién filtró ese video y qué medidas va a tomar ADIF para evitar que una cosa como esta se vuelva a producir?

Según se desprende de los datos aportados por la caja negra, las balizas que controlan la velocidad y paso de los trenes por los kilómetros previos a la curva de A Grandeira no estaban preparados para obligar a reducir la marcha antes de llegar a la curva donde se produjo el terrible accidente. El maquinista tuvo la señal de pitido corto y luz verde que le indicaba vía libre. Lo ha dicho el presidente de Renfe. No tuvo que presionar tampoco el pulsador de haber recibido ninguna señal de restricción, simplemente porque no la tuvo. Las indicaciones luminosas amarilla-verde, amarilla-roja, de necesidad de restricción de velocidad o de parar el tren, no se produjeron en ningún momento. La baliza verde dio paso libre con la limitación de velocidad, según las características de un tren híbrido como era el Alvia 730 con instalación de ASFA digital a 200 kilómetros. La hoja horaria era, por tanto, la única indicación con la que el maquinista debía operar. Un folio en tamaño A-5 en el que aparecía que en el trayecto Ourense-Santiago de Compostela, kilómetro 84,230, tenía que reducir de 200 a 80 kilómetros por hora, a la vez que también tenía otro mecanismo, que era el reglamento general de circulación, que se basa en la aplicación del ASFA digital. ¿Por qué sabiendo que no estaba operativo el ERTMS, como aquí se ha dicho, no se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 30

pusieron las balizas que garantizaran que el ASFA digital pudiera operar de manera adecuada? El maquinista solo contaba con una pequeña señal instalada en el poste de soporte de la catenaria que le indicaba la velocidad máxima a 80 kilómetros. Iba a 195 kilómetros por hora. No pudo verla. No estaba instalado el sistema ERTMS, como aquí se ha dicho, cuando ya el 20 de noviembre de 2011, la Dirección General de Servicios de Alta Velocidad Larga Distancia, Renfe, dio un aviso publicado en prensa que decía: Los trenes híbridos y Alvia circularán con ASFA digital entre A Coruña y Ourense para evitar retrasos y mientras Talgo no nos comunique que tienen instalada la última versión de *software* que evita algunas urgencias. Por lo tanto, el tren iba dotado de ASFA digital pero no estaba completamente operativo, cuando se sabía que tampoco tenía operativo el ERTMS. ADIF tampoco hizo en este caso nada para subsanar esa situación.

El sistema ERTMS instalado en el Alvia 730 apunta que era incompatible con el sistema de tierra instalado en la zona de la tragedia. Otros trenes como el Avant S125 son menos veloces que el primero pero sí es compatible en sus sistemas de seguridad tanto en la máquina como en los sistemas de tierra. ¿Por qué se usa el Alvia 730 y no el Avant S125? Se apresuraron a aclarar que no era alta velocidad horas inmediatamente después de la tragedia —aquí ya se ha dicho—, pero es que ustedes mismos se afanaron en decir que sí lo era —termino, presidente, en breve— en la inauguración que se celebró en diciembre de 2011 —la última inauguración que hizo el ministro José Blanco, del Partido Socialista, con el presidente de Galicia, señor Feijóo—, que decía exactamente: La nueva conexión supone la inclusión de Galicia en el mapa de la alta velocidad española, que ya conecta veintisiete ciudades. Pero es que todavía lo siguen diciendo, lo ha dicho hoy, ahora, usted mismo, señor Ferre, presidente de ADIF, cuando se ha referido a la línea como de alta velocidad, y lo sigue diciendo la página web de ADIF, porque consta todavía. Entonces, no le dijeron la verdad ni a los ciudadanos y ciudadanas de Galicia ni a los del resto del país, porque simplemente esta línea no era de alta velocidad, era en cualquier caso de velocidad alta.

La propia Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, CIAF, que ya he mencionado, ha llegado a la conclusión de que es preciso garantizar que tramos como el que precede a la curva de A Grandeira cuenten con señales suficientes en la vía que adviertan de las obligaciones de reducción de velocidad máxima permitida y de la necesidad de instalar balizas antes de los puntos críticos que frenen el tren si a su paso no frenara el maquinista. ADIF ha cambiado las condiciones de los cinco últimos kilómetros del tramo anterior a la curva de A Grandeira —4,4 kilómetros—; una baliza impide ahora superar los 160 kilómetros; otra a los 2,8, que la baja a 60 kilómetros por hora y, si circula a mayor marcha de la permitida, una, a los 2,5 kilómetros, que reduce de manera automática la velocidad a 30 kilómetros. Además ha instalado los carteles reglamentarios, los cartelones de los que nos hablaba el presidente de Renfe, que indican la velocidad máxima permitida y la obligatoriedad de frenada.

Usted, señor Ferre, admitió que si el sistema ERTMS hubiera estado en funcionamiento la tragedia no hubiera ocurrido. Con el sistema ASFA digital bien instalado y operativo, ¿usted entiende que tampoco hubiera ocurrido? ¿Si se hubieran tomado e implementado estas medidas que se han tomado ahora, de instalación de nuevas balizas y la correcta señalización en la vía, también se hubiera evitado el terrible y trágico accidente? ¿Existen otras líneas, que ustedes llaman de alta velocidad y que no lo son, que sufren los mismos problemas de incompatibilidades? Hemos escuchado muchas cosas, entre ellas que puede ser la de Madrid-Alicante, recién inaugurada. ¿Existía plena compatibilidad y coordinación entre los elementos de seguridad embarcados en el tren y los que constituyen la dotación de la vía? Porque hay una descoordinación clara entre ADIF y Renfe-Operadora en la construcción de las nuevas vías, entre los sistemas de tierra, los *software* que comunican los sistemas de tierra y la instalación en los de las máquinas. ¿La división que se pretende ahora para la liberalización y privatización en diferentes empresas no va a abundar en la descoordinación y, por lo tanto, va a poner en peligro la seguridad? ¿Antes del inicio del servicio —voy terminando, presidente— se hicieron todas las comprobaciones que garantizaban que se cumplieran las exigencias de seguridad para una alta velocidad? Ya se lo han preguntado.

Por último, todavía es pronto para aventurar conclusiones de tipo técnico, pero lo cierto es que quedan muchas responsabilidades que dirimir ante este trágico accidente, de tipo técnico y de tipo político, ya se ha dicho aquí. Es, por tanto, absolutamente necesario que no se busquen salidas por la puerta de atrás ni se olvide ni se ningunee la labor parlamentaria que se tiene que hacer a través de una comisión de investigación como la que hemos pedido, y también una comisión de estudio en la que se pueda esclarecer todo lo que ha sucedido, como decía al principio, para poder evitar que esto vuelva a ocurrir.

El juez que instruye la causa ha imputado un delito por presunto homicidio involuntario al maquinista. Si la causa no es solo ese fallo humano, como ha quedado ya casi en evidencia y todo parece indicar, las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 31

responsabilidades políticas se deben asumir por lo menos con la misma celeridad con que se ha imputado al maquinista. Y ya que por parte de ADIF se han tomado medidas que estaban subsanando errores que se han admitido que existían, parece indicar todo que la responsabilidad política debe empezar por el presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llamazares, tiene tres minutos.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: La motivación de esta intervención tiene que ver con la gravedad del suceso y también —lo he comentado con algún portavoz anterior— con el hecho de que en otras ocasiones hemos tenido también la desgracia de formar parte de esta Comisión y abordar catástrofes similares. Comienzo también expresando mi solidaridad con las familias de las víctimas y deseando que los heridos mejoren cuanto antes.

Señorías, mi primera preocupación, y la preocupación de mi grupo parlamentario, es a raíz no de lo que se ha dicho aquí, porque desgraciadamente ha sido una intervención muy casuística pero muy poco causal, en nuestra opinión, sino de lo que se ha dicho fuera de aquí, porque es muy preocupante, y de lo que se ha hecho. Lo que se ha dicho es que la única causa es el factor humano. Si eso es así, señorías, estamos perdidos. Porque si es el factor humano el determinante en la alta velocidad o en la velocidad alta de un accidente, no tenemos nada que hacer. Creo que ese argumento se cae por su propio peso. Por otra parte, también se ha adoptado una decisión que a nosotros nos preocupa muchísimo, y es la puesta en marcha de una comisión de expertos. ¿Otra comisión de expertos, señorías, otra más? Hay una comisión de seguridad dentro de la propia empresa, comisión técnica, por tanto, suficientemente experta. Lo que falta es una comisión de investigación parlamentaria. ¿Nos van ustedes a negar la comisión parlamentaria escudándose en la comisión de expertos? ¿Ese es el camino? ¿Otra vez una comisión de expertos para eludir al Parlamento? Yo creo que es una pregunta que tiene que tener lugar.

Por otra parte, se ha adoptado una decisión que me ha llamado la atención en la intervención del presidente de ADIF, y es la de complementar la seguridad en la zona accidentada. Parece ser que son solamente medidas coyunturales. ¿No es la solución a que no había suficiente seguridad? Me parece que hay dos zonas con estas características en la red ferroviaria: Puertollano y la curva de A Grandeira. Dos zonas donde hay una disminución de velocidad podríamos decir importante. Recuerdo que en la inauguración hubo un ¡huy! de la gente cuando llegó justo el descenso de velocidad en la curva. Por tanto, son dos zonas que podríamos denominar críticas, dos zonas de transición donde hay un riesgo. La pregunta es si a ese riesgo le corresponde una medida de seguridad eficiente. Da la impresión de que no. En Puertollano, sí; hay una medida de seguridad eficiente porque hay un sistema moderno, de los años noventa, que garantiza el bloqueo del tren a partir de determinada velocidad. En la curva de A Grandeira no existía. ¿No existía? ¿Estaba instalado? ¿No estaba operativo? La pregunta es si estaba apagado también. Durante catorce meses no se ha hecho nada en esa materia y eso requiere, en nuestra opinión, una explicación.

Termino. Factor desencadenante. Todos tenemos claro que lo que desencadena el accidente, y lo tiene también claro el señor juez, es un factor humano, bien sea la llamada o bien sea únicamente un despiste, pero en estos accidentes tan complejos existen elementos condicionantes y determinantes. Condicionantes —lo estamos hablando aquí los grupos parlamentarios—: hay un diseño híbrido que significa factor de riesgo añadido y que debería conllevar medidas de prevención; y determinantes: determinante es la seguridad, y da la impresión de que teníamos carencias de seguridad, en concreto, en esas zonas. Por tanto, eso requiere una investigación a fondo y requiere también, en nuestra opinión, responsabilidades.

Muchas gracias a los comparecientes y al presidente de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el diputado don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias a los comparecientes.

Quiero expresar, lógicamente, nuestro pesar por las víctimas, nuestro pesar por los heridos, por sus familias; nuestro pesar y nuestra solidaridad por el inmenso dolor en una fecha tan señalada para el pueblo gallego. En nombre de Convergència i Unió quiero hacer llegar una vez más —ya lo hice con el presidente de la Xunta— nuestro sentimiento de solidaridad y de pesar a todos los que están sufriendo por este desgraciado accidente. Quisiera también transmitir un mensaje que desde una cierta lejanía, a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 32

más de mil kilómetros, puede ser útil. Quisiera felicitar por su actitud heroica a los vecinos de Angrois. Habrá habido algún fallo —eso ya se dilucidará donde toque, que es en el Parlamento gallego—, pero la imagen de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de los servicios de emergencia fue muy positiva. Repito, con los errores que uno puede tener de percepción a más de mil kilómetros, la imagen, a pesar de la gravedad y de la crudeza del accidente, fue la de un país que está equipado, que acude con presteza y, a pesar de todos los pesares y de las dificultades de acceso al lugar del accidente, la respuesta fue francamente positiva. Esto lo digo sin menoscabo de que las instituciones gallegas diluciden lo que tengan que dilucidar. Quisiera también decir —mañana hablaré algo más sobre ello— que me pareció muy positiva la actitud desde un primer momento del ministerio y de manera muy especial de la ministra, acudiendo, dando la cara, teniendo lo que hay que tener en estos casos, que es una mezcla de pesar, de dolor extremo, pero también de dar soluciones y empezar a resolver los pequeños y grandes problemas que conlleva un accidente como este. Esta es una actitud que hay que señalar. También me parece especialmente positivo que pocos días después de los funerales y de que el momento más cruento haya pasado estemos aquí hoy y mañana en sede parlamentaria para analizar la cuestión. Esto es bueno y este buen inicio no deberíamos perderlo. Tomo nota de algunas cuestiones que se han dicho, por ejemplo, por el señor Llamazares. Está bien que hoy estemos aquí, pero en septiembre u octubre esta Comisión tiene responsabilidades que asumir y nuestro grupo está por esa labor.

Nosotros, junto con el Grupo Parlamentario Vasco —ya lo ha dicho su portavoz—, pedimos la comparecencia de los dos presidentes con una voluntad no de juzgar. No nos compete a nosotros juzgar, sino a la justicia dilucidar quiénes son los responsables y las responsabilidades. Tampoco lo hicimos para suplantar a alguien, a la Comisión técnica de investigación, que en estos momentos tiene que hacer su labor —me referiré también a ello al final— con eficacia, con diligencia y con la máxima rapidez. Tampoco pedimos esta comparecencia para poner en duda la profesionalidad —en general, con los errores que toda obra humana tiene— de todas las personas que están trabajando en Renfe y en ADIF, empezando por los maquinistas. Los maquinistas lo están pasando muy mal —todos conocemos maquinistas—, porque este es un accidente que pesa. Por tanto, quiero manifestar aquí nuestra convicción de la profesionalidad del sector ferroviario español, de todas las personas que trabajan en Renfe, en ADIF y también en el ministerio. Para nada de esto hemos solicitado la comparecencia. Si la hemos solicitado es porque en sede parlamentaria, desde la que representamos a los ciudadanos, tenemos la obligación de dar todas las respuestas a las víctimas, a sus familias y sobre todo dar respuesta a los millones de usuarios que tiene el ferrocarril en nuestro país. Esta es una obligación nuestra, forma parte de nuestro trabajo. Los ciudadanos nos están pagando a los que estamos aquí para que controlemos al Gobierno y el Gobierno debe comprender y sentirse controlado, porque es la manera de dar respuesta a las víctimas y a millones de usuarios. Esta solicitud de comparecencia también debe servir para reivindicar el ferrocarril. Nuestro grupo cree en el ferrocarril, cree que hoy es más necesario que nunca y que es una apuesta que no debe perderse en nuestro país, por tanto, reivindicamos el ferrocarril. Sabemos lo importante que es el ferrocarril para un lugar tan excéntrico como Galicia. Nosotros, que también somos excéntricos desde el punto de vista de la península ibérica, pero quizá menos que Galicia, comprendemos la importancia del ferrocarril. La semana pasada en Santiago tuve ocasión de hablar con muchas personas y uno siente que la mejora del ferrocarril es una petición importante para ellos. La comparecencia debe servir para todo esto, pero sobre todo para corregir todo aquello que veamos que no se ha hecho bien, y evidentemente algunos errores se han cometido; de las explicaciones de los presidentes se pueden desprender algunos.

También debe servir esta comparecencia, y sobre todo la de mañana, para expresar nuestra preocupación por cuestiones estructurales. Aquí hay una cuestión estructural muy importante, que es la transición. Tenemos y vamos a tener durante muchos años un sistema ferroviario basado en la transición entre una red exclusiva para alta velocidad, pero que luego se reincorpora a la red convencional y, por tanto, entre estos dos mundos tan distintos hay que saber hacer una correcta transición. Esta es una cuestión estructural que nos preocupa, porque va a durar muchos años, por tanto, debemos ser unos auténticos maestros en resolver todas estas cuestiones de la transición. También la solicitud de comparecencia debería servir, señorías, para contribuir a desmentir bulos. Ya lo han hecho ustedes con algunas de sus explicaciones. Yo les voy a exponer varias preguntas, algunas de las cuales me las han mandado por las redes sociales muchos ciudadanos reclamando respuestas. Es bueno que contribuyamos a desmentir algunos de estos bulos, porque la información es también para tranquilizar. Me gustaría que hoy y mañana, que es el día más político, fuéramos capaces de hacer autocrítica. Hay que hacerla, porque es lo que tranquiliza a los ciudadanos. Si todo hubiera sido perfecto, no hubiera pasado, por tanto, algo no ha sido perfecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 33

Me van a permitir que traslade algunas de estas preguntas. Algunas ya han sido hechas anteriormente, pero vale la pena volver a hacerlas, porque es lo que los ciudadanos necesitan saber. La primera es algo que se me antoja muy decisivo, aunque ya se verá en la investigación, y es la conversación telefónica. Se ha dicho hoy aquí que había una circular de Renfe del año 1997, pero no hay una prohibición taxativa, total de que se pueda hablar por teléfono móvil. Esta es una de las preguntas que hay que formular aquí y, por descontado, no podemos vivir de una circular de urgencia de cuando empezaron los teléfonos móviles a extenderse, del año 1997. Este es un tema importante y sobre el cual hay que responder. También hay que saber si existe o no la famosa tablet corporativa y si se ha encontrado o no. Hoy nos han relatado los sistemas de comunicación y parece ser que no existe, sino que lo que existe es un teléfono móvil con unas circunstancias regladas de utilización. Esto hay que aclararlo también.

Otra cuestión. Se ha hablado del sistema ASFA vigente en la aproximación a Santiago. Me gustaría conocer si el sistema ASFA que existe es digital o analógico, porque las prestaciones son muy distintas. Si fuera ASFA digital, simplemente con una señal de precaución, una señal amarilla y verde que limita la velocidad mediante un signo alfanumérico y una baliza, si el maquinista no adopta en la curva el frenado correspondiente, el tren se para por emergencia. Esto no funcionó, aunque nos dicen que allí aparecía un signo alfanumérico. Esto parece indicar que el sistema ASFA vigente en los alrededores de Santiago no era digital. Por tanto, este es un tema que hay que aclarar.

Hay también unas valoraciones en relación con el vehículo, el tren Talgo serie 730. Este es un tren —ya se ha contado— de la serie 130. De hecho eran trenes ya existentes, a los que se han añadido entre las cabezas tractoras y los remolques dos furgones técnicos donde está el motor generador y donde está también el depósito de combustible. Se nos dice que este sistema es más vulnerable. Evidentemente, ha pasado las homologaciones pero es más vulnerable y además nos han comentado los técnicos que en las propias imágenes se ve cómo el descarrilamiento se produce no por las cabezas tractoras sino por estos vehículos, porque tienen un centro de gravedad más elevado. Evidentemente, este es un tema que en estos momentos hay que conocer para poder dar respuestas del todo.

Otro elemento que se ha visto en el descarrilamiento ha sido cómo por desgracia los vehículos más afectados fueron los posteriores, que fueron literalmente arrastrados por la locomotora de cola. Por tanto, todo parece indicar que ésta continuaba traccionando y, como quien dice, aplastando los vagones. No se cortó la tracción a la locomotora de cola. Este es un elemento también importante para discernir las circunstancias. Seguramente se nos va a decir que esto ya nos lo dirá la Comisión de investigación. De acuerdo, pero son las preguntas que en este momento planteamos aquí. Se ha hablado también —no voy incidir en ello— en el tema del no funcionamiento del sistema ERTMS. Creo que valdría la pena que esto se explicara aquí con más detenimiento.

Asimismo, hay una cuestión importante que subyace en la preocupación de fondo. El presidente de ADIF ha dado una profusión de datos: que esto surge de un PIT, es validado por un PEIT, tenemos una planificación estratégica, tenemos una planificación de la infraestructura, y en un momento determinado —2010, si no estoy equivocado—, cuando falta poco, un año, para entrar en servicio, se toma una decisión importantísima: no va a funcionar como ancho de vía internacional sino que va a funcionar como ancho ibérico. Esta decisión puede ser correcta desde el punto de vista operativo, pero en cierto modo de la noche a la mañana cambian todo un proceso de planificación estratégica, de proyección, etcétera. ¿Esta decisión está en el origen de un hecho, de que en la transición no hubiera una baliza más que hubiera ayudado al frenado? Así pues, ¿esta decisión en ese momento fue correcta o no fue correcta? Debemos debatirlo, porque a mí no me gustaría que pasara más, porque vamos a tener que tomar muchas más decisiones de estas, por ejemplo en la línea de Extremadura y en el corredor del mediterráneo. Resulta que todo un proceso lógico de planificación de golpe y porrazo se rompe. Hay una propuesta técnica —aquí se ha contado muy bien y yo lo agradezco—, llegó a la Dirección General de Ferrocarriles, lo asume el secretario de Estado y el ministro al final dice que adelante. Bueno, pero son tres meses contra un proceso racional de planificación. La planificación sirve para esto, para no equivocarse; los procesos apresurados a lo mejor van contra la racionalidad de la planificación. Esto hay que tratarlo aquí. Nosotros somos defensores absolutos de la planificación, no de la improvisación, y esto no nos gusta, nos suena mal; es uno de los temas que esta Comisión debe saber discernir. Yo agradezco muchísimo las explicaciones en este sentido del presidente de ADIF, porque nos dan alguna luz.

Voy acabando ya, señor presidente. Hay tres cuestiones que son un corolario —mañana las voy a tratar más con la señora ministra— que a nosotros nos preocupan: En primer lugar, las transiciones que tendremos en nuestra red; por tanto, la seguridad como primer criterio, no una fecha de inauguración sino

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 34

la seguridad. En segundo lugar, el mantenimiento. Seamos autocríticos: no estamos manteniendo bien la red y luego —no sé si habrá réplica o no—, si hace falta, pondremos algún ejemplo. No se mantiene y lo que se hace es poner una señal de 5 kilómetros/hora —aquí se han dado algunos ejemplos en Galicia; yo les puedo dar ejemplos no de Galicia pero sí de Cataluña—, para que durante meses, más de un año, vayan a 5 kilómetros/hora y no pasa nada. Pues no, hay que mantener. Por tanto, en este sentido sí hay que ser autocríticos y si se puede construir menos, se construye menos pero se dedican los recursos prioritariamente a mantenimiento, que es la seguridad, y aquí sí que hay que escuchar autocrítica. Además, como se están haciendo los Presupuestos Generales del Estado para el año que viene, debe tener un reflejo en los presupuestos del Estado, y aquí sí hay materia de exigencia también política.

Finalmente, en relación con la Comisión de investigación, ya he dicho anteriormente que hay que dejar trabajar —nosotros no vamos a inmiscuirnos en absoluto—, pero nos gustaría reclamar máxima independencia, que no haya llamaditas a los miembros porque nos conocemos, y lo conocemos por desgracia en otro sector, que es el sector aéreo; todos sabemos que hay llamaditas y las llamaditas son pecado mortal, por tanto no puede haber llamaditas. Los dos presidentes tienen que hacer aquí un juramento de independencia total de esta Comisión; esto es básico para la credibilidad de sistema. Además, nos gustaría que hubiera un calendario de esta Comisión y tener aquí como comparecientes —dentro de las semanas que haga falta— a los miembros de esta Comisión de investigación, porque, lógicamente, como miembros del Congreso de los Diputados tenemos la obligación de controlar, y en este caso la obligación es más importante que nunca.

Muchas gracias, señor presidente, le agradezco la gentileza que ha tenido de darme algún minutillo de más, y reitero las gracias a los presidentes de Renfe y ADIF por su exhaustiva información.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Doy las gracias a los presidentes de ADIF y Renfe por su comparecencia.

Estamos en un acto institucional pero resulta inevitable comenzar con la expresión de un sentimiento ante los hechos que estamos tratando aquí —el sentimiento es, estoy convencido, muy compartido—, un sentimiento de consternación absoluta por el sufrimiento infinito de las víctimas. A la par también un sentimiento de satisfacción, incluso de gratitud por la reacción valiente, solidaria de los vecinos de Santiago, por la profesionalidad y la vocación de tantos funcionarios de los servicios públicos de emergencias que atendieron a las víctimas desde el primer momento y también por la labor desarrollada por los trabajadores de ADIF y de Renfe en apoyo a los servicios de emergencias, en el respaldo a la investigación en sus primeros pasos y en el pronto restablecimiento del servicio en unos momentos extraordinariamente difíciles. Ese reconocimiento a los trabajadores de ADIF y de Renfe desde esta representación de la soberanía popular le ruego que se lo transmitan ustedes debidamente.

A partir de aquí, solo hay tres objetivos, a nuestro juicio, en esta comparecencia: uno, la atención debida a las víctimas que todavía requieren de mucha atención; dos, explicaciones claras, transparentes hasta el último extremo, y tres, sobre todo tomemos nota, aprendamos y mejoremos las condiciones de seguridad de nuestro sistema ferroviario para que esto no vuelva a ocurrir. Punto. Nosotros no queremos más. Uno, que se atienda a las víctimas; dos, explicaciones hasta el último extremo; tres, vamos a aprender, vamos a mejorar para que esto no vuelva a ocurrir nunca.

Respecto a las víctimas —se lo decía y se lo reitero—, no basta con el apoyo, con el respaldo que se les ha dado hasta ahora. A partir de ahora todavía queda mucho recorrido por hacer con relación a las víctimas: mucho apoyo sanitario, mucha necesidad psicológica, mucha necesidad en clave administrativa, mucha relación con las aseguradoras; mucho trabajo por hacer. Asegurémonos antes que nada, de que las víctimas están debidamente atendidas. Primera cuestión. Como les decía, la segunda cuestión son explicaciones claras, transparentes, veraces hasta la última consecuencia; se lo debemos a las víctimas y se lo debemos a los millones de españoles que están en estos momentos haciendo uso de nuestros servicios ferroviarios y que están escuchando todo tipo de valoraciones sobre el funcionamiento de nuestros trenes. Vamos a decirles la verdad, vamos a darles explicaciones claras y transparentes. La primera de todas, en qué condiciones de seguridad opera nuestro sistema ferroviario. Los españoles, en general —los relacionados con el hecho del 24 de julio y los demás—, necesitan escuchar del presidente de Renfe, del presidente de ADIF y de la señora ministra mañana que estamos ante un sistema ferroviario

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 35

seguro, que funciona conforme a las normas homologadas internacionalmente, que cuenta con los instrumentos tecnológicos más avanzados y que además es uno de los sistemas ferroviarios más exigentes del mundo. Necesitan escucharlo, porque es la verdad.

También necesitan escuchar que la seguridad ferroviaria no la deciden los políticos, ni los ministros, ni los secretarios de Estado. Existen normas, existen protocolos y existen profesionales de seguridad que certifican el buen funcionamiento de las infraestructuras, del material móvil y del personal con carácter previo a su utilización. No se utiliza una infraestructura ferroviaria, no se utiliza una señalización, no se utiliza un trazado si no hay un responsable de seguridad debidamente acreditado que lo firma. No hay un material móvil, no hay tren de ningún modelo que se ponga en funcionamiento si antes un responsable de seguridad no ha acreditado que está debidamente homologado y funciona bien. No se sienta un maquinista a los mandos de un tren si antes no ha habido una acreditación de que está debidamente preparado, y aquí no hay político que entre. Si el responsable de seguridad no firma y no acredita, la infraestructura no funciona, el tren no sale y el maquinista no se sienta. Esta es la realidad y esto tienen que escucharlo debidamente los españoles, pero también es verdad que tras el 24 de julio hay un antes y un después y los ciudadanos tienen que escuchar otras cosas. Tenemos un sistema ferroviario muy seguro, pero todo sistema de seguridad tiene un margen para el error y en este caso la tragedia se nos ha colado por ese margen, y ahora nos toca atender a las víctimas, dar explicaciones y reducir ese margen de error, detectar los fallos y adoptar las medidas en clave de autocritica, como decía el señor Macías, para que esto no vuelva a ocurrir. Esto segundo también hay que decirlo.

Se requieren también explicaciones concretas sobre las condiciones de seguridad en las que se prestaba el servicio ferroviario Madrid-Ferrol en el que se produjo el fatal accidente. La primera pregunta es obligatoria, derivada de lo que acabo de decir: ¿Se cumplían las normas en el funcionamiento de este servicio? ¿Estaban certificadas la infraestructura, la señalización, la curva famosa? ¿Estaba debidamente acreditado el material móvil? ¿El Alvia 730 estaba acreditado, había pasado los controles? ¿Estaban debidamente acreditados los maquinistas, los interventores, el personal? ¿Se cumplían las normas el 24 de julio? Esto es muy importante que los ciudadanos lo sepan.

Es importante también saber si se detectaron antes del siniestro fallos atribuibles al sistema en la infraestructura, en el material móvil, en el personal. Sobre su inadecuación a las normas, ¿hubo alguna denuncia con carácter previo que pusiera en cuestión el trazado, la señalización, el famoso ASFA? ¿Algún grupo político, algún grupo profesional, alguien dijo: Aquí ASFA, no? ¿Alguien dijo: Esto no debe seguir así ni un momento más? Esto también es importante saberlo. ¿Se acogía a las normas? ¿Se detectaron antes fallos atribuibles al sistema?

Después hay algunas cuestiones de más detalle que también requieren explicación. ¿Puede ser considerado de alta velocidad en su totalidad el servicio Madrid-Ferrol del que estamos hablando? Debemos aclarar que no. La construcción de la línea, la puesta en servicio del AVE Madrid-Galicia está todavía en fase de desarrollo; aún hoy contamos con un trazado que combina anchos de diverso tipo en la vía, fuentes diversas de energía, velocidades diversas y también sistemas de seguridad y de frenado diversos, y es así en pura lógica porque estamos en una fase de desarrollo y los tiempos de desarrollo de este servicio son largos y hay que respetarlos. Ahora bien, esta circunstancia no conlleva condiciones de seguridad más deficientes. Este hecho no debe relajarnos en modo alguno a la hora de ser exigentes en términos de seguridad. ¿En qué consisten los trenes híbridos que circulan por esta línea? Son trenes capaces de circular —se ha dicho aquí— con tracción eléctrica, con tracción diesel. Tienen una serie de ventajas indudables en términos de versatilidad y de flexibilidad; tienen también algún inconveniente en términos de peso, en términos de velocidad, pero también deben ser absolutamente exigentes en su uso para la seguridad. ¿Menos garantías de seguridad en estos trenes? No; esto tampoco es aceptable ni se ha planteado jamás. Por tanto, hablar de tren híbrido no es hablar de un tren con menos seguridad en modo alguno.

¿Con qué sistemas de seguridad se opera en este trazado en este servicio? En unos tramos con ERTMS —es verdad— y en otros tramos con ASFA. El primero es muy seguro, sí, pero el segundo también. El primero, ERTMS, da menos margen al maquinista porque está pensado sobre todo para los tramos de velocidad punta, los tramos en los que el maquinista no puede ver una señal. Está pensado para eso fundamentalmente, no para los tramos en los que el tren circula a menos velocidad; tengámoslo en cuenta. El ERTMS es muy seguro, pero el ASFA también es muy seguro y actúa conforme a las normas. El primero opera a plena satisfacción en la mayor parte de los trazados de alta velocidad; sobre el segundo tampoco se han tenido quejas hasta ahora; de hecho, funciona en el cien por cien de nuestra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 36

red ferroviaria. ¿Quién decide dónde se utiliza un sistema y dónde se utiliza otro? Lo deciden los técnicos conforme a su experiencia, conforme a las normas, conforme a las características de cada trazado. Ahora bien, ¿pueden revisarse esos criterios? Pues, sí. Vamos a revisarlos ahora; parece razonable que revisemos algunos de esos criterios. Los dos argumentos son compatibles.

Hay otras preguntas obligadas: ¿El sistema ASFA es válido, es correcto para su uso en el trazado del siniestro? ¿Por qué no instalamos el sistema ERTMS con carácter general en este trazado, o en otros trazados, o en toda la red ferroviaria española? Hay respuesta para esto; seguro que me la van a dar. ¿Por qué el ERTMS sí funciona con los Alvia entre Madrid-Olmedo-Medina del Campo y no entre Orense y Santiago? Esta es una respuesta que también estamos esperando, cuándo va a funcionar. ¿Es seguro obligar a un tren a reducir la velocidad de 200 a 80 kilómetros/hora en un espacio como el existente en el lugar del siniestro? ¿Hay más casos? Estas son preguntas que tienen respuesta y que merece la pena escuchar. ¿Tenemos la señalización adecuada? ¿Hay suficientes balizas? ¿Tienen la distancia requerida? Si ahora se ha reforzado el sistema ASFA con más balizas que garantizan frenado automático con velocidad superior a 30 kilómetros/hora, por ejemplo, ¿por qué no se hizo antes? Porque el sistema ASFA está pensado para lo que está pensado, pero le requiero respuesta porque los ciudadanos que representamos aquí la merecen. ¿Era suficiente un protocolo de comunicaciones en cabina que solo incluía recomendaciones y que permitía margen para actuar con criterio propio al personal en relación con el uso del móvil? Estas son preguntas, insisto, que merecen respuesta.

Nuestro criterio es el siguiente. La seguridad ferroviaria, en general en nuestro país y en este tramo en particular, es discutible, es mejorable, es perfectible; pero se trata de una seguridad conforme a norma, se trata de una seguridad garantista, se trata de una seguridad homologada y razonable, la que plantearon y la que plantean los técnicos. Ahora estamos perfectamente dispuestos a revisar criterios, a revisar normas y a aprender de lo sucedido para mejorar y prevenir, a fin de que esto no vuelva a suceder.

Segunda explicación: cómo se desarrolla la colaboración con la investigación desde ADIF y desde Renfe, la investigación judicial y la investigación en la comisión técnica. Desde nuestro grupo les vamos a pedir colaboración plena. Es muy importante que esta investigación se lleve a efecto de manera rigurosa y rápida, sin ninguna pátina de duda. El juez ya tiene instrumentos para recabar esa colaboración en todo momento. Nos preocupa algo más: la comisión técnica, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Le vamos a pedir un esfuerzo especial en orden a suministrarles información, a garantizarles autonomía, a suministrarles recursos técnicos y humanos; muy importante.

Explicaciones sobre lo que ocurrió: ¿Qué información factual podemos ofrecer hoy a los ciudadanos a la espera de las conclusiones de la investigación? ¿Antes del suceso había incidencias? ¿Se detectaron anomalías en el estado de la infraestructura, del material móvil, de la preparación, disposición del personal? Durante el accidente, ¿son ustedes partidarios de contar con la tesis de la velocidad excesiva? ¿Hay algún elemento causal más que ustedes estén ahora en condiciones de adelantarnos? Después del suceso, les adelantamos alguna valoración desde nuestro grupo. El trabajo de los responsables en la atención a las víctimas, emergencias: bien. La coordinación de las emergencias en general: mejorable. La política de comunicación en el Grupo Fomento, en Renfe y ADIF: mejorable también —se lo tengo que decir con toda honestidad—, en cuanto a la unificación de voces, en cuanto a la homologación de los mensajes, en cuanto a la celeridad para hacer una convocatoria pública a los medios de comunicación. No sé por qué no se convocó una rueda de prensa enseguida al respecto. Atención a las víctimas: insisto, bien. Colaboración con la justicia: razonable. Restablecimiento del servicio, reparaciones: razonable también.

Para terminar, lo más relevante de todo: el trabajo para prevenir nuevos accidentes, aprender de lo ocurrido para que no vuelva a pasar, ponernos de acuerdo para adoptar medidas en orden a mejorar, a perfeccionar la seguridad ferroviaria en nuestro país. Les repito una vez más nuestra tesis. Tenemos un ferrocarril seguro, muy seguro, pero hay margen para el error, para el accidente, y nuestro trabajo pasa ahora por disminuir ese margen, por hacer de nuestro ferrocarril un sistema aún más seguro, un sistema más fiable y confiable. Nosotros les proponemos la creación de una comisión de estudio dentro de esta Comisión de Fomento; una comisión para determinar la verdad sobre lo ocurrido y sobre todo para mejorar en torno a lo que aprendamos, en torno a las conclusiones de las investigaciones en marcha, a fin de prevenir nuevos accidentes; una comisión autocrítica y una comisión de mejora para asegurar un ferrocarril aún más garantista, aún más confiable; una comisión de estudio dentro de esta Comisión de Fomento, que se añada a la investigación judicial, a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a la comisión técnica, a las investigaciones que están ustedes llevando a cabo. Entendemos que este otro instrumento, dentro de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, es interesante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 37

Ya les avanzamos —muy rápidamente— alguna propuesta para el trabajo de esta comisión. En ADIF, revisemos los trazados de la red, revisemos los trazados en servicio que son y serán para alta velocidad, confirmemos que las curvas son viables y que el escalonamiento de velocidades se ajusta a lo exigible y, si es preciso, elevemos el listón de la exigencia y modifiquemos lo que haya que modificar. Insisto, revisemos trazados y escalonamiento de velocidades. Revisemos también la señalización, especialmente en lo relativo a los límites de velocidad; pongámoselo más fácil todavía a los maquinistas. En lugar de señalar solo los límites puntuales de velocidad, señalicemos los límites con carácter general tramo a tramo. Seamos más exigentes. En Renfe, revisemos también con mayor exigencia, si cabe, los protocolos de comunicación en cabina. Pasemos de recomendaciones a prohibiciones de uso de móviles en determinadas circunstancias cuando atravesemos tramos peligrosos, cuando se produzcan circunstancias especialmente señaladas y arriesgadas; reforzemos la formación, si cabe; estudiemos la conveniencia del segundo maquinista en determinados servicios. Para Renfe y ADIF, disminuyamos el factor riesgo humano; disminuyamos la discrecionalidad del conductor del tren en la determinación de la velocidad; incrementemos la automatización de los controles de la velocidad; impidamos, con los recursos tecnológicos, que un tren pueda circular a 180 kilómetros/hora por donde debe circular a un máximo de 80, y hagámoslo mediante la doble vía de la señalización con balizas limitativas del ASFA o con la programación del tren, limitando sus velocidades en determinados trazados. En ADIF y Renfe, acordemos acelerar la homogeneización de los sistemas de seguridad en las líneas hoy sujetas a sistemas combinados; generalicemos el ERTMS en la medida en que eso sea posible y viable con razones de gestión, tecnológicas y presupuestarias por delante. Homogeneicemos, generalicemos el ERTMS en las líneas de alta velocidad y en las previstas para alta velocidad en cuanto eso sea posible.

Y termino con nuestra propuesta más importante, que es la de la agencia; una agencia estatal para la seguridad ferroviaria, como ya existe en el ámbito aéreo. Se están incrementando los tráficos ferroviarios, la modernización tecnológica; se van a incorporar operadores privados a la gestión de tráfico de viajeros muy pronto. Asegurémonos de contar con una institución con garantías de especialización y de autonomía que sea responsable de la definición y de la vigilancia de la seguridad ferroviaria. Hay base jurídica en la Ley de agencias estatales para la mejora de los servicios públicos. Podemos acordar la organización conforme se ha hecho en la Agencia de Transporte Aéreo. Las competencias serían de expedición de licencias, vigilancia de su cumplimiento en las actividades ferroviarias, inspección, sanción, iniciativa normativa, evaluación de riesgos y un programa estatal de servicios ferroviarios aprobados por ley. Esto es lo que los ciudadanos, entendemos, esperan del trabajo de esta Comisión: atención a las víctimas, con sensibilidad, con eficacia; explicaciones rigurosas, transparentes, y sobre todo no nos cansaremos de poner el énfasis en aprender de lo ocurrido, tomar nota, elevar nuestros niveles de exigencia para que lo ocurrido no vuelva ocurrir.

Creo que me he pasado del tiempo, pero le quedarán unos minutos a mi compañera.

El señor **PRESIDENTE**: Con los cinco minutos que le restan, tiene la palabra la diputada doña Laura Seara Sobrado.

La señora **SEARA SOBRADO**: Voy a referirme a muchas de las cuestiones que de una manera muy explícita y muy clara ha expresado en esta Comisión mi compañero Rafael Simancas, portavoz de Fomento, sobre cuál es la postura y cuáles son las propuestas que desde el Grupo Parlamentario Socialista se van a hacer y se están haciendo ya hoy al Gobierno en esta materia. Habrá que hablar en este caso de muchas más cosas respecto a esta tragedia; habrá que hablar de mucho más de lo que se ha hablado aquí esta mañana. Habrá que hablar sin duda ninguna de la actitud heroica de los vecinos de Angrois, de la actitud heroica de muchos vecinos y vecinas del entorno de Santiago. Habrá que hablar de coordinación, en algunos casos buena y en otros no tan buena. Habrá que hablar de los servicios públicos y de las deficiencias o dificultades que se fueron encontrando por el camino durante su trabajo. Habrá que hablar del trabajo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de la Guardia Civil y de la Policía Nacional. Habrá que hablar de la transparencia y de la rapidez o no rapidez que tuvo Radiotelevisión Española para informar sobre esta tragedia. Y por supuesto, claro que sí, hay que hablar de la atención a las víctimas: a los fallecidos, a los heridos y a sus familias. No olvidemos tampoco a otras muchas personas, a cientos de personas, que sin ser profesionales se enfrentaron a una tragedia de una dimensión enorme y que probablemente hoy estén necesitando ayuda psicológica y de otro tipo. De esa gente no nos podemos olvidar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 38

Las palabras de mi intervención llegan hoy a la Comisión desde una Galicia desolada después de esta gran catástrofe. Allí de un modo u otro todos y todas hemos sentido tremendamente cerca el dolor. Creo que jamás olvidaremos ese 24 julio del año 2013. Por eso todas nuestras palabras se pronuncian desde el más profundo respeto a las víctimas de este accidente. Por eso y porque nuestro trabajo ha de estar movido principalmente por ellos es absolutamente imprescindible que se conozca la verdad de todo lo ocurrido. Más allá de comisiones de trabajo ministeriales de expertos y expertas, más allá de la acción de la justicia que trabaja también con expertos y expertas para detectar anomalías, deficiencias e irregularidades, en esta casa, en el Congreso de los Diputados se debe arrojar toda la luz sobre lo ocurrido. Debemos, pues, salir de aquí con muchas menos incógnitas de las que hoy tenemos, y le puedo asegurar que yo tengo incógnitas. He estado desde el primer día en el sitio hablando, estudiando, escuchando y viendo posibles errores, viendo dónde se había acertado. He estado allí en el lugar; ustedes lo saben porque hemos coincidido en algunas visitas, y hoy tengo muchísimas incógnitas, y me siguen quedando incógnitas después de haberles escuchado. Por tanto, creo que esa Comisión que ha solicitado el Grupo Parlamentario Socialista por boca de mi compañero Rafael Simancas puede ser un espacio tremendamente interesante y necesario.

De ustedes yo esperaba más que una actuación notarial, y se lo digo en el buen sentido, enténdanme lo que les quiero decir. La dimensión de la tragedia es tal que la frialdad en las respuestas, algunos silencios, incluso también algunas cifras pueden llegar a molestar. Creo que tenemos que hacer todas las reflexiones con sensibilidad, también con dureza y firmeza, pero con la sensibilidad que requiere este momento. Queremos, pues, la verdad por justicia, por reparación, y para que jamás una tragedia de estas dimensiones se pueda volver a repetir. Es cierto que el presidente de Renfe dijo en una de las muchísimas entrevistas que concedió —es cierto que dio la cara ante los medios de comunicación— que esta línea era tan segura como las del resto de la red, y como me pareció una afirmación muy rotunda me gustaría que nos dijese si se puede volver a producir un accidente similar en nuestro país. Nos gustaría que si tiene a bien hacerlo o si tiene los datos suficientes nos contestara a esta pregunta. Creo que no se puede pasar página con conclusiones rápidas, y por eso hoy también quiero recordarles que algunas conjeturas iniciales no fueron ni afortunadas ni responsables, probablemente debido a los nervios y a la tensión que había al inicio; algunas fueron casi instantáneas tras la tragedia. Probablemente fue por eso, por la precipitación en sus palabras en las horas posteriores al accidente, pero también por la improvisación en algunas conclusiones, o quizá porque lo más fácil era simplemente hablar del error humano como único factor. Y porque mientras todavía se estaban buscando desaparecidos se instaló una especie de prisa nerviosa para poner tierra de por medio con el accidente y sus causas. Esta ha sido la percepción de muchas personas y yo hoy la traslado aquí.

Voy terminando, señor presidente. Había un único culpable que parecía ser solo el maquinista. Nada había fallado más que él, porque solo él podía parar el tren, y así también se afirmó aquellos primeros días, pero también es verdad que solo unos días después ustedes mismos apuntaron que se había instalado una baliza que obligaría al tren a detenerse siempre que se rebasara la velocidad. Este es un gran cambio en el trabajo de su ministerio y a mí me llamó la atención. Todo lo que entonces estaba bien debe ser ahora cambiado.

Para terminar, la modernización del tren y de la alta velocidad no serán para el PSOE —lo pueden tener ustedes bien claro— ni objeto de debate político ni de controversia, nunca. Se lo dice una gallega, una ourensana, que lleva muchos años viendo cómo su tierra espera las modernizaciones del ferrocarril y la llegada de la alta velocidad. Por lo tanto esto lo pueden tener ustedes claro. Lo hemos hecho siempre, desde el Gobierno y desde la oposición, pero hoy aquí hablamos de otra cosa, señor presidente: de detectar con precisión lo que falló para que no vuelva a suceder, y de resarcir a las familias de las víctimas con lo que esperan de nosotros, que es la verdad, toda la verdad. Y se lo digo con la certeza de que solo conociendo esa verdad será mucho más difícil que su tragedia pueda ser en un futuro la de otras familias como las suyas. Explicar lo que pasó y por qué puede ayudar, porque la verdad, incluso en una situación tan dramática como esta, siempre reconforta y porque la verdad es el camino más seguro para evitar que se repitan casos como este.

Esperanza Valle, esposa y compañera de una de las víctimas fallecidas en ese tren, se dirigió en el homenaje civil que se celebró en la ciudad de Santiago hace unos días con estas palabras a todos los que estábamos allí: queremos saber la verdad, que nos digan por qué pasó; pero oigan, no por venganza, sino para que no vuelva a suceder nunca más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 39

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias a los presidentes de ADIF y de Renfe por sus comparecencias. Desde el Grupo Parlamentario Popular no por ser el último en intervenir le damos menos importancia a hacer un recuerdo de las víctimas, a darles nuestras condolencias y a decir que estamos todos consternados por este accidente que nos azotó el día 24 de julio, cerca de las nueve de la noche. Yo también, como todos han hecho, creo que hay que destacar el comportamiento de la ciudadanía; el comportamiento de la solidaridad española. Creo que aquí se demuestra cómo es el pueblo español, cómo somos capaces de responder ante una desgracia como la que nos está afectando en estos momentos, y creo que es importante indicarlo. También deseo destacar la actitud de todo el mundo, de todas las instancias, de todas las personas, de todas las organizaciones ante este accidente. Asimismo deseo señalar dos cuestiones en relación con la Comisión de hoy. En primer lugar, quiero agradecer a los grupos parlamentarios en general sus intervenciones. Todos somos conscientes de la trascendencia de estas comparecencias, somos conscientes de la necesidad de realizarlas, y por lo tanto hemos tenido una actitud que, con independencia de la postura ideológica de cada uno, es positiva y nos debe llevar a obtener buenas conclusiones y a mejorar la situación general de nuestras infraestructuras, en este caso las ferroviarias.

También deseo agradecer personalmente como portavoz la actitud de los diputados gallegos de mi grupo que en un número importantísimo están acompañándonos esta mañana, pertenezcan o no a la Comisión de Fomento. Es importante agradecerlo y resaltar la sensibilidad que tienen y la labor que en este momento hacemos en la Comisión, así como por supuesto nuestras atenciones, que preferentemente tienen que volcarse, como todos los grupos han dicho, en la atención a las víctimas y a todas las personas afectadas por el accidente. Hay que agradecer al Gobierno la respuesta política inmediata que ha tenido ante este accidente. Hay que recordar que estamos a doce o trece días del accidente, con todo lo que eso ha llevado consigo, y hoy ya estamos celebrando la comparecencia de los dos presidentes de los organismos responsables, por un lado de la infraestructura y por otro del servicio ferroviario, y mañana tendremos la de la ministra. No es cuestión de echar mano de precedentes parlamentarios, pero la inmediatez de las comparecencias indica cuál ha sido la respuesta del Gobierno, por un lado, y cuál es la intención del Gobierno, es decir, que haya transparencia absoluta, analizar cuanto antes todas las causas del accidente, ver qué medidas hay que adoptar a partir de este momento, y ver qué medidas debían de adoptarse con las víctimas, que creo que se han adoptado. Por lo tanto el Grupo Parlamentario Popular en este sentido tiene que dejar patente esta actitud por parte del Gobierno de España.

Entrando en las comparecencias, nos han facilitado, tanto un presidente como el otro, una información muy exhaustiva, detallada y veraz. Tenemos que felicitarnos por esa exposición tan pormenorizada, tan minuciosa, tanto de las cuestiones previas como de las del propio accidente, segundo a segundo, que nos permiten llegar a la conclusión, en primer lugar, de que ha habido una reacción inmediata, un comportamiento adecuado por parte de todos los interesados, todos los afectados y que tenían algo que hacer, no solo del Ministerio de Fomento, sino también de las administraciones afectadas. Me estoy refiriendo a la Xunta, me estoy refiriendo al Ministerio del Interior, me estoy refiriendo a los ayuntamientos, a todo el mundo. Quiero recordar que la alerta se activó antes de los cinco minutos de ocurrido el accidente, y que en cuarenta minutos todo estaba funcionando: bomberos, protección civil, personal de Renfe, personal de ADIF, hospitales, etcétera, y eso permitió que se pudiera atender a todas las víctimas desde el primer momento, demostrando una vez más que las víctimas son lo más importante porque son eso, víctimas inocentes de actuaciones en las que ellos no han tenido nada que ver. Cualquier atención, cualquier cuidado, cualquier delicadeza con ellos es poca para lo que en ese momento merecen. También hemos podido apreciar que ha habido un magnífico funcionamiento de todos los servicios. Y a pesar de que ha habido alguna crítica o pseudocrítica, creo que ha habido una coordinación eficaz. Todas estas situaciones obligan a una inmediatez en la respuesta que puede que a alguien no le satisfaga en un momento determinado, pero con todos los elementos que hay que poner en presencia en el mismo momento creo que ha habido una coordinación eficaz en todo el funcionamiento.

Una conclusión a la que quiero llegar, en primer lugar, es que tenemos que estar tranquilos y satisfechos porque, tanto Renfe como ADIF, cuyos presidentes han comparecido esta mañana, están preparados para eventualidades de este tipo que siempre son una desgracia, pero que implican una necesaria preparación, un necesario trabajo previo para prevenir estas situaciones o poder actuar ante estas eventualidades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 40

Creo —y también tenemos que destacarlo— que no seríamos justos de otra manera con la organización, con la preparación y con la solvencia del personal de Renfe y de ADIF si no dijéramos que son el reflejo de la posición de cabeza que estas organizaciones tienen en nuestro sistema ferroviario. Demuestra que ambos organismos, que como todos sabemos son independientes, bajo la tutela del Ministerio de Fomento, tienen mecanismos para coordinar perfectamente unas labores complejas, no solo para la atención de las consecuencias inmediatas del accidente, sino para la reposición de los servicios en muy poco tiempo. Son el fiel reflejo de la posición de España en la situación ferroviaria internacional. España es líder en temas ferroviarios y no podría serlo sin la alta capacitación, el alto funcionamiento de Renfe y de ADIF —y en este caso hemos visto las demostraciones de ese funcionamiento—.

Hay cuestiones sobre las que también debemos incidir de forma pormenorizada. En algunos momentos parece que o no conocemos o no queremos conocer cómo funciona el ferrocarril. En España estamos en un momento en el que hemos hecho una apuesta importantísima en los últimos quince o veinte años por la alta velocidad. Se refleja en la disponibilidad que tenemos de kilómetros en ese concepto, pero estamos en el momento de la construcción. Por lo tanto tenemos líneas ferroviarias que son, por un lado, polivalentes, y por otro, complementarias, existiendo tramos de una clase y de otra, existiendo material móvil que, como se ha expresado clarísimamente, es capaz de compatibilizar distintas tracciones, tanto la diesel como la eléctrica, y dentro de la eléctrica en dos tipos de voltaje, y además es capaz de compatibilizar distintos anchos de vía. Eso implica una tecnología de altísimo nivel que hay que reconocer, porque sus dificultades son mayores que las de una sola tracción o un solo ancho de vía. Pero de ahí a decir que esa situación en la que España ha sido capaz de evolucionar tecnológicamente, como lo ha hecho, haya sido en detrimento de la seguridad me parece demasiado atrevido. Si estuviéramos en una comparecencia de otro tipo a lo mejor empleaba otra palabra. Hoy hay que ser muy sensato con los términos que uno emplea. Lo que sí quiero destacar claramente es que en ningún caso la tecnología va en detrimento de la seguridad, porque precisamente los técnicos que son los que fabrican —ningún político coge un lápiz y un papel para diseñar una locomotora— tienen en el frontispicio de su capacidad técnica e intelectual la seguridad como primer elemento.

Hay que decir algo bien claro y es que el tren y la vía tenían las medidas de circulación y seguridad adecuadas a la velocidad permitida, y el sistema híbrido —también lo ha dicho algún portavoz antes— no añade inseguridad en ningún caso. En ningún caso podemos decir que por tener una capacitación tecnológica que nos permita esas locomotoras o esos trenes que pueden utilizar uno u otro sistema —quizá deberíamos cambiar la palabra híbrido— suponga que haya ningún porcentaje de inseguridad añadido. Debe ser lógico que cada línea tenga el servicio y las condiciones que se necesitan en cada circunstancia. Eso debe quedar bien claro.

La discusión entre ASFA y ERTMS —también lo ha dicho alguna portavoz— hay que aclararla. No podemos analizar las cosas a simple vista. Hay que profundizar algo más. Podemos, si queremos, mantener la discusión entre ASFA y ERTMS, podemos mantenerla todo el tiempo que queramos, pero lo que sí ha quedado claro es que son mecanismos seguros, cada uno para el tipo de trenes que controla, hasta 200 kilómetros por hora o más de 200 kilómetros por hora, y parece que aquí estamos despreciando a los profesionales y a la organización que pone en marcha un sistema u otro y que presta los servicios. También lo ha dicho el portavoz del Grupo Socialista antes, no es la ministra de Fomento, no es el presidente de Renfe, no es el presidente de ADIF el que dice que un servicio se puede prestar o no se puede prestar, es un funcionario cualificado, de alta capacitación, el que dice si se puede prestar o no se puede prestar el servicio, con todos los informes que avalan esa decisión, pero es que incluso después de eso hay personas responsables que son las que dicen si en cada momento sale o no sale un tren de determinada estación. Por tanto no queramos ahora minusvalorar la responsabilidad, la capacitación de las personas que son las que hacen que todos los días funcionen tantísimos trenes en España, con millones de pasajeros que movemos todos los años, no lo confundamos con la responsabilidad que en un momento determinado podemos exigir desde el punto de vista político.

Y hay una cosa que también creo que tenemos que dejar bien clara, y es que el sistema ASFA que se aplica en la línea Ourense-Santiago funcionó perfectamente, funcionó perfectamente en las condiciones en las que está aprobado y rigurosamente establecido que funcione. Por tanto habrá que ver cuáles son las consecuencias o no que han tenido determinadas actuaciones, pero no se puede poner en tela de juicio que hubiera una deficiencia en el funcionamiento del ASFA. Todo es mejorable, evidentemente todo es mejorable. Todas las medidas de control son buenas y son bienvenidas, y yo creo que debemos de estudiarlas y ponerlas en funcionamiento, pero el sistema es bueno. Yo no quiero decir hoy la palabra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 41

excelente, nada es excelente porque todo es mejorable, pero el sistema es tan bueno que el reconocimiento que en Europa se hace de cuál es el nivel de cumplimiento por parte de España de los estándares mínimos en cuanto a accidentabilidad es inmejorable: son los mejores de Europa. Por lo tanto no carguemos las tintas sobre los modelos ASFA o ERTMS, porque como digo está cada uno puesto en servicio en las líneas que corresponden a las velocidades implantadas y a las condiciones de circulación que en cada momento se hacen.

Por otro lado, nadie ha responsabilizado aquí a nadie, y no es misión nuestra en esta mañana hacerlo; hay un juez que está instruyendo el caso y ya ha tomado alguna decisión con respecto al conductor, y desde luego no va a ser el Grupo Parlamentario Popular el que aquí hable de responsabilidades concretas, pero sí tenemos que ser conscientes de que se iba a más del doble de la velocidad autorizada: si se hubiera ido a un poco más de la velocidad autorizada se habría evitado todo. Es decir, hay un margen de seguridad por encima de los 80 kilómetros por hora, hasta 100 o 120 kilómetros por hora, pero evidentemente ese margen de seguridad no llega a más del doble de la velocidad; por tanto hay que tenerlo en consideración. Hay que tener en consideración que los maquinistas se conocen la línea como la palma de su mano, que han recorrido esa línea decenas de veces, por no decir cientos de veces, y que hay muchísimos maquinistas, además del que en ese momento llevaba el tren, que han hecho el mismo recorrido y han sabido en cada momento adoptar las medidas que tenían que tomar, y que son plenamente conocedores todos de que están funcionando con el sistema ASFA, saben perfectamente cómo funciona y cuáles son sus parámetros; que no se trata de un folio DIN A-5, que no se trata de un papelito, sino que se trata de dos pantallas, que se tiene que responder en cada momento a sus indicaciones, y que se conocen, insisto, como la palma de su mano el recorrido que hacen casi diariamente.

Dicho eso yo creo que no se puede argumentar que los controles y las medidas de seguridad son pocas; yo ya he dicho que son mejorables y evidentemente lo son. Es verdad que tenemos que ver a partir de ahora cuáles son las medidas que se adoptan, pero tampoco podemos llegar a crear la sensación contraria, de inseguridad, porque además los ciudadanos no creen que sea inseguro el ferrocarril español; buena prueba de ello es que han seguido utilizándolo, evidentemente cada uno tendrá su temor al momento siguiente, pero hay un concepto generalmente admitido, asumido, de que el ferrocarril español es muy seguro, con independencia de que en un momento determinado haya podido ocurrir un accidente.

De la misma manera yo creo que hay tener bien claro la conveniencia de ir adaptando las líneas, en esa transición de la que también hablaba el señor Macias, para poder cuanto antes poner al servicio de los ciudadanos las mejoras ferroviarias que se puedan hacer. Hoy en día ya la línea Madrid-A Coruña ha mejorado en más de una hora los tiempos con respecto a antes de haber puesto en servicio el tramo Olmedo-Orense-Santiago, y evidentemente habrá que seguir mejorándola, pero no parece oportuno, porque no es inseguro, el que no pongamos hasta el último momento, hasta dentro de dos, tres o cuatro años toda la línea en servicio hasta que esté construida, se puede poner porque hay material, insisto, polivalente, que no solamente híbrido, sino polivalente, mejor que híbrido, y totalmente seguro para hacerlo.

También creo que hay que exponer aquí cuestiones bastantes obvias. Ninguna línea férrea es homogénea, el trazado viene condicionado por la orografía y por los núcleos de población. Hay muchos puntos de velocidad reducida, no solo en Galicia, no solo en la curva de A Grandeira, no solo en Puertollano, no solo; hay muchos más evidentemente —podríamos citarlos uno a uno— que siguen funcionando después de muchísimos años, y si tú tienes que ir a 30 kilómetros por hora porque la seguridad implica 30 kilómetros por hora, esa es la condición que se impone. No quiero recordar ningún punto en concreto para no abrir un nuevo debate sobre situaciones concretas, pero evidentemente los hay. En la aproximación a las ciudades lógicamente los radios de tren no pueden ser de la misma dimensión que en llano, y no podemos pretender que al acceso de las ciudades, ni siquiera a Madrid, podamos entrar a 300 kilómetros por hora. Además creo que es evidente que eso es admitido por todo el mundo, y nadie ha dicho nada en cuanto a cuál era el trazado definitivo del acceso a Santiago por A Grandeira.

En definitiva, señor presidente, todo el material, todos los protocolos de funcionamiento, y todos los servicios que se prestan están homologados, y si no, no se pone en funcionamiento el servicio. Dicho eso, ¿tenemos que aumentar nuestros niveles de seguridad? Sí, siempre es bueno, siempre hay un margen de error, siempre hay algo que puede quedar a una improvisación, y reducir esos márgenes evidentemente es necesario. Pero de ahí a que nos convirtamos, como en algún momento hemos visto esta mañana aquí que nos convertíamos, en depredadores compulsivos siempre a la caza del adversario político con causa o sin causa, trasladando a las responsabilidades políticas lo que evidentemente es una cuestión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 42

eminentemente técnica, me parece que deberíamos replanteárnoslo entre todos, porque cada vez que hay un desgraciado accidente no hay por qué cobrarse una pieza política. A veces da la sensación de que queremos aprovecharlo. Quería hacer un llamamiento a la sensatez —en general, la hemos tenido todo el mundo— y a la responsabilidad que tenemos con un medio como es nuestro transporte ferroviario que, insisto, está en los mejores índices de respuesta a toda la experiencia y comparación con los sistemas ferroviarios de todo el mundo.

Termino con algunas cuestiones que quiero decir. Agradezco las proposiciones que han hecho todos los grupos parlamentarios. Imagino que la ministra mañana también se hará eco de algunas de ellas y avanzaremos en las mismas, pero hay cuestiones que también deben quedar claras. El Grupo Parlamentario Socialista ha hablado de la necesidad de crear la agencia estatal ferroviaria. No debemos confundir que una agencia es un modelo de organización y nada más. No garantiza mejora de seguridad. También quiero recordar que el Real Decreto-ley 8/2010, en su disposición adicional quinta, prohibió la creación de nuevas agencias y la ley de presupuestos fue la que prohibió la creación de nuevas agencias y la ley de presupuestos de 2011 ratificó esa postura como consecuencia de la aceptación del Gobierno de ese momento de las recomendaciones europeas. Por tanto, volver a hablar hoy de agencia estatal de seguridad ferroviaria queda un poco a trasmano.

Termino, señor presidente, significando la sensibilidad que el Grupo Parlamentario Popular quiere trasladar a todas las víctimas. Están en primer término en cuanto a nuestras atenciones y para satisfacer sus necesidades. Cualquier cosa que podamos hacer desde aquí para que su dolor y su pena se reduzcan estamos dispuestos a hacerlo. Evidentemente, en eso también está ayudando mucho la actuación que se está llevando a cabo por parte del ministerio y de los organismos cuyos presidentes han comparecido esta mañana.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación responderán a las cuestiones planteadas por los diferentes portavoces de los grupos parlamentarios, en primer lugar, el señor Ferre Moltó, y después el señor Gómez-Pomar.

Tiene la palabra, señor Ferre.

El señor **PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Ferre Moltó): Señorías, en primer lugar, quiero agradecerles el tono de las intervenciones. Necesitamos colaborar y entre todos seguro que seremos capaces de que esto no vuelva a pasar. Quiero agradecer a don Andrés Ayala sus palabras, así como a doña Laura Seara, don Rafael Simancas, don Pere Macias, don Gaspar Llamazares, doña Ascensión de las Heras, don Carlos Martínez, doña Isabel Sánchez y doña Rosana Pérez Fernández todo lo que han expresado. Tendrán que comprender que intente agrupar las respuestas de las preguntas, ya que en muchas de ellas han coincidido sus señorías.

En primer lugar, quiero hacer una aclaración. Yo no hice ninguna declaración ni a las veinticuatro ni a las cuarenta y ocho horas del accidente. Las primeras declaraciones que hice fueron muy posteriormente. Y en segundo lugar, jamás en la vida se me ha ocurrido inculpar a nadie. Esto lo digo para que lo tengan en cuenta y revisen de dónde han captado esa información, porque les puedo garantizar que, si alguien ha dicho eso, es falso.

Como he indicado en mi exposición, el trazado de entrada a la estación de Santiago cumple con toda la normativa técnica en vigor. De hecho, era común a las cinco alternativas que se contemplaron en el estudio informativo, y de las más de 300 alegaciones que se presentaron por las diferentes instituciones, ninguna cuestionaba o sugería modificaciones en esa parte del trazado, por lo que podemos afirmar que su diseño fue pacífico. También lo ha sido su explotación, ya que durante la misma no hemos recibido ninguna queja ni recogido incidente alguno en la zona.

Me han preguntado por los motivos por los que se modifica el proyecto entre Ourense y Santiago, pasando a ser ejecutado en ancho ibérico en lugar de ancho internacional, como estaba inicialmente previsto y contratado, y se modifica el sistema de seguridad a instalar, que pasa de ser ERTMS en toda la línea, a ser en ASFA desde el PK 80,169, aproximadamente 4 kilómetros antes del accidente. No es que el sistema ERTMS no esté operativo, es que no está instalado, por lo tanto, lo que no está instalado, no puede estar operativo. Esta información ya la había dado en mi exposición inicial. Simplemente porque me han insistido varios de ustedes lo aclaro.

Ni la propuesta de modificación del contrato, que se realiza en junio de 2010, ni la continuidad de las obras que el 25 de abril de 2011 suscriben el presidente de ADIF, el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras y el ministro de Fomento, especifican las razones que llevaron a tomar esa decisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 43

Son los técnicos que participaron en las mismas los que nos indican cuáles fueron las causas fundamentales. Voy a reiterárselas, porque ustedes me han insistido en varias ocasiones en esto. Por lo que se refiere al ancho UIC, su instalación provocaba la necesidad de construir dos cambiadores de ancho, uno en Ourense y otro en Santiago, y ambas operaciones de cambio consumían un tiempo igual al ahorro que generaba el nuevo trazado, por lo que los viajeros no apreciarían ninguna ventaja con el nuevo servicio. Por lo que se refiere a la instalación del sistema ASFA en la entrada a Santiago, se justifica con la conveniencia de hacerlo compatible con el enclavamiento de Santiago, que se explota con dicho sistema ASFA y que afecta a la línea de Pontevedra-Vigo, a la de A Coruña y a la convencional de Ourense. No creo que este sea el momento de valorar lo acertado de la decisión, como ustedes me solicitan, pero sí tengo que afirmar que el diseño del equipamiento se ejecutó conforme a lo que la normativa técnica vigente establecía.

Por lo que se refiere a si ha habido alguna modificación en la política de mantenimiento de ADIF que haya podido influir en la existencia del accidente, mi respuesta es radicalmente no. Los elevados estándares de seguridad, de la conservación preventiva y correctiva de ADIF siguen siendo los mismos, y conviene destacar que el año en curso dedicaremos más de 710 millones de euros a esta tarea. La seguridad en la circulación es nuestro objetivo fundamental y la razón de ser del sistema ferroviario, y es implantable cualquier acción que lo pueda poner en riesgo. Les he explicado con anterioridad el importe del contrato de conservación y mantenimiento exactamente de la zona donde se produce el accidente y que en el año 2013 está previsto que gastemos en eso más dinero del que ya se gastó en el año 2012. Además, tengo que recordarles que he indicado que el lugar del accidente había sido inspeccionado y auscultado el pasado 20 de abril.

Me preguntan también por qué no se había instalado anteriormente la baliza de control de velocidad que desde el día 29 se encuentra funcionando antes de llegar al punto del accidente. La respuesta está en que ADIF viene obligada a cumplir el Reglamento general de circulación, que es el que determina las medidas de seguridad que deben emplear en cada punto. Este reglamento es el que dice que no se tiene que instalar una baliza cuando la limitación de velocidad es permanente, como era el caso, y que sí se tiene que instalar cuando la limitación de velocidad es temporal, como es el caso actualmente. Por eso ahora está instalada y antes no lo estaba.

Señorías, sobre la cuestión de si esto era o no alta velocidad, también quiero ser claro. El accidente ocurrido en Santiago de Compostela no es un accidente de alta velocidad. La alta velocidad es un sistema que integra tres elementos: una línea de alta velocidad, un tren de alta velocidad y un sistema de seguridad de alta velocidad, que permita circular a velocidades superiores a 220 kilómetros por hora. Para que hablemos de alta velocidad se tienen que dar estas tres características a la vez, y en el caso del accidente de Santiago ni el tramo en que se produce —el tramo de acceso a la estación— ni el sistema de seguridad ASFA eran de alta velocidad. Por esa razón el tren no estaba autorizado ni el sistema le permitía circular a más de 200 kilómetros por hora.

Me gustaría terminar mi réplica asegurándoles a sus señorías que el sistema ferroviario español sigue siendo seguro, sigue estando a la cabeza de los países más avanzados y va a ser capaz, con la colaboración de todos, de introducir las modificaciones necesarias para que un accidente como el ocurrido en Angrois el 24 julio no vuelva a suceder.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación responde don Julio Gómez-Pomar, presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Gómez-Pomar Rodríguez): Al igual que ha hecho el Presidente de ADIF, quiero agradecer el tono de todas las intervenciones, la forma en la que se han planteado las distintas cuestiones, y no puedo sino coincidir con lo que señalaba el señor Simancas en cuanto a que nuestra preocupación está en primer lugar en atender a las víctimas, nuestra segunda preocupación es dar una información exhaustiva de todas las circunstancias que han rodeado este trágico accidente y tomar todas las medidas que impidan que una situación así vuelva a ocurrir. Creo que son muy oportunas sus palabras, así como las de don Andrés Ayala, cuando planteaba que los sistemas de seguridad en Renfe y en ADIF no son sistemas de seguridad que se deciden por quien tiene la responsabilidad en ese momento de liderar la compañía o de tomar las decisiones estratégicas, sino que hay un conjunto nutrido de ingenieros, de profesionales de distinto nivel que se toman muy en serio los protocolos, que se toman muy en serio la seguridad porque, como aquí se ha dicho, un tren no sale a circular si no tiene unos extraordinarios requisitos de homologación y autorización, un maquinista no se sube al tren si no tiene una documentación y un perfecto conocimiento de los mismos. Por lo tanto, esta es la base sobre la que se debe producir la discusión. Evidentemente se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 44

ha producido una tragedia y tenemos que poner todos nuestros estudios y todos nuestros análisis para intentar que una circunstancia como esta no se vuelva a producir.

Me preguntaban si se han cumplido las normas. Yo he querido ser muy exhaustivo a la hora de hablar de los protocolos de mantenimiento, de los test y de los reconocimientos que se hacen a los maquinistas, de la habilitación a la que están sujetos para transmitir precisamente eso, y es que todos los procedimientos que deben concurrir son exhaustivos y que se han producido con toda la seguridad en estas circunstancias.

Quisiera decir también, porque es una opinión o un comentario que ha sobrevolado en las distintas intervenciones, que yo desde un primer momento, y este es un hecho constatado, he hablado de que es una curva por la que el tren circula a una elevadísima velocidad. Estas son mis palabras y a ellas me remito. Yo no entro —esto es algo que tendrá que determinar el juez, que tendrán que determinar las comisiones de investigación— en por qué se circulaba a esa alta velocidad en ese punto. Lo que yo he intentado es ser enormemente descriptivo y no valorativo. Quizá esa es una de las quejas que se han puesto de manifiesto en algunas intervenciones, que yo he dado muchos datos pero no he hecho ningún análisis de las causas. No nos corresponde a nosotros hacer un análisis de las causas, es un tema que está sujeto a una investigación judicial, es un tema que está estudiándose por los servicios de seguridad internos y por los servicios de seguridad independientes de una comisión técnica de accidentes, y sería algo fuera de lo que es nuestro papel hacer otra cosa que no sea reunir datos, poner esa información a disposición de sus señorías, a disposición de todos los ciudadanos para que las víctimas y sus familiares conozcan que hay una política de transparencia, de plena comunicación de la información y que esa es la máxima preocupación que tienen las dos compañías.

Se han suscitado temas de interés que nosotros estamos estudiando muy a fondo, los protocolos de comunicación. Evidentemente, estamos examinando a fondo los protocolos de comunicación. Las recomendaciones que se han hecho hasta ahora están muy claramente orientadas y tienen una finalidad muy evidente, y es que las comunicaciones se utilicen para lo que se deben utilizar, pero examinaremos muy a fondo todo lo que podamos hacer en relación con ese punto.

Se ha hablado también sobre el número de maquinistas. Nosotros estamos apuntando y tomando muy buena nota de todas las recomendaciones. Es un hecho que hoy día los sistemas ferroviarios en Europa y en el mundo están diseñados en el 99% de los casos para que sea un maquinista el que esté al frente del tren y eso es el estado del arte de las cosas; eso no quiere decir que no se replanteen, que no se analicen los sistemas de acompañamiento, las intensidades de los acompañamientos, los tramos que requieran más acompañamientos. Para eso, como no puede ser de otra manera, estamos absoluta y plenamente abiertos.

Hay otra cuestión que se ha planteado en los medios y también en esta sesión y es la relativa a que el tren tuviese embarcado el sistema ASFA y el sistema ERTMS y no tuviese activo el sistema ERTMS en el tramo de Orense-Santiago pero lo tuviera en el tramo de Olmedo. Yo creo que esto no es sino una prueba más de cómo funcionan los protocolos de seguridad; es decir, que al mínimo incidente que se produce en un sistema de seguridad, se ponen en conexión los sistemas de seguridad de las dos compañías, se protocoliza y se dice en qué condiciones hay que circular, se dice: usted tiene que circular bajo el sistema ASFA, que es el sistema con el que circulan los trenes en 11.000 kilómetros de la red ferroviaria; no rebase usted la velocidad de 200 kilómetros/hora, y esto es lo que usted tiene que hacer. Si la recomendación hubiera sido aparte usted el tren, haga usted lo otro o instale lo que sea, lo hubiéramos hecho tal y como se hubiese indicado, pero insistimos nuevamente en que los sistemas de seguridad no los deciden los presidentes de ADIF y de Renfe sino que los decide un conjunto de personas en un sistema muy protocolizado y con un profundo conocimiento de lo que están haciendo. Precisamente una de las razones que se indica es que llevamos mucho tiempo. Habrá que llevar todo el tiempo que haga falta, es decir, hay reuniones de los grupos, del tecnólogo con los grupos de mantenimiento donde se analizan todas las modificaciones que se hacen en el *software*, se vuelven a examinar, se vuelven a enviar para su análisis con las observaciones, etcétera, y hasta que no tengamos el firme convencimiento de que ese sistema se puede instalar con toda seguridad, se funcionará con el sistema seguro, que es el sistema ASFA, que, insisto, es el sistema de circulación en 11.000 kilómetros de la red ferroviaria y el sistema de respaldo en las líneas de alta velocidad.

Hay cuestiones de índole técnica que habrá que estudiar muy a fondo y que los peritos y los expertos en seguridad tendrán que hacer. Se refería el señor Macías a una cuestión que se ha suscitado en los medios, que él plantea y que aquí se ha discutido, y es la seguridad de los trenes híbridos. De los datos que hemos reunido hasta ahora permítanme hacer exclusivamente dos comentarios. Primero, este es un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

8 de agosto de 2013

Pág. 45

tren que tiene un peso por eje muy inferior al que tienen otros trenes, por lo tanto, cuando hablamos de que es un tren pesado hay que analizarlo con detenimiento. En segundo lugar, el tren toma esa curva con una aceleración lateral cuatro veces superior a la que es admisible; es decir, no hay ningún tren que pueda entrar en una curva a cuatro veces más de aceleración lateral que a la que la tomó ese tren, esto es un hecho. Yo creo que es importante que hablemos de los trenes híbridos que, insisto, han circulado más de mil veces por esa línea y que hay 7.000 trenes que están circulando por esa línea. Hagamos un planteamiento respecto a las condiciones o a las características de este tren.

Se hablaba también de que los trenes Avant llevan embarcado y está funcionando efectivamente el sistema ERTMS en ese tramo, pero, claro, el tren Avant solo puede hacer el recorrido Orense-Santiago. Las características del híbrido —lo ha señalado muy bien el señor Ayala—, que ha tenido una gran acogida entre muchos ciudadanos porque ha acertado de manera significativa los tiempos de viaje entre Madrid y Galicia, es que permite esa circulación con distintos voltajes, permite una circulación en tramos diesel. Estas son las características de un tren que, insisto, ha sido sometido a muchos controles, análisis, homologaciones y auditorías antes de su puesta en circulación.

El presidente de ADIF ha ido contestando al resto de las cuestiones que ustedes han ido planteando y yo no quiero sino terminar esta intervención diciendo que nuestra preocupación son las víctimas, que nuestra preocupación es un análisis exhaustivo de la información y la colaboración con el proceso de investigación judicial y con todos los órganos que tienen algo que decir aquí y que intentaremos analizarlo todo a fondo.

La ministra, el secretario de Estado y la propia secretaria general de Transportes desde un primer momento se han dirigido a las instituciones para que revisemos, auditemos y analicemos a fondo los sistemas, procedimientos, mecanismos, etcétera, y no hay otra cosa que nos asista que entrar en ese análisis riguroso para evitar que un hecho tan tremendo como este pueda volver a repetirse.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, entiendo que, después de las horas que hemos dedicado a esta materia y teniendo en cuenta la comparecencia de mañana, la temática ha sido tratada con exhaustividad y por eso, agradeciéndoles a todos ustedes muy expresamente sus intervenciones y la profundidad con la que lo han hecho, así como a los comparecientes, se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Corrección de error.—En el «Diario de Sesiones» número 337 del pasado martes 11 de junio de 2013, correspondiente a la Comisión de Fomento, en la página 3, segunda intervención del señor Treviñ Lombán, tercera línea, donde dice: «...el carril y balastro adjudicado...», debe decir: «... el carril y balastro adjudicado...».