



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 388

Pág. 1

## FOMENTO

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

**Sesión núm. 22  
(extraordinaria)**

**celebrada el viernes 9 de agosto de 2013**

Página

### ORDEN DEL DÍA:

- Comparecencias de la señora ministra de Fomento (Pastor Julián), para:
- Informar de las actuaciones del Ministerio de Fomento en relación con el accidente del tren Alvia, que tuvo lugar en Santiago de Compostela el pasado 24 de julio. A petición propia. (Número de expediente 214/000083) ..... 2
- Que informe sobre las posibles causas del terrible accidente de tren producido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013, que se ha cobrado la vida de 78 personas, y que trágicamente constituye uno de los mayores siniestros ferroviarios producidos en el Estado español. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000918) ..... 2
- Dar cuenta de las gestiones de su departamento en relación al trágico accidente ferroviario que tuvo lugar en Santiago de Compostela el pasado día 24 de julio. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000922) .... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 2

### Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión, cuyo orden del día consiste en la celebración de la comparecencia de la señora ministra de Fomento para informar sobre las actuaciones del ministerio en relación con el accidente del tren Alvia ocurrido el pasado 24 de julio. La presente sesión extraordinaria se convoca de acuerdo con los artículos 73.2 de la Constitución y 61 del Reglamento del Congreso de los Diputados a petición del Gobierno, pero habiéndose acumulado también en el orden del día las solicitudes de comparecencia que formularon los grupos parlamentarios Mixto y Socialista. En primer lugar, tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Señor presidente, señorías, en primer lugar, quiero trasladar desde esta Cámara mi pesar, mis condolencias y todo mi apoyo a los familiares de las víctimas del terrible accidente de tren ocurrido en Santiago de Compostela el pasado 24 de julio, sumidos hoy en una pena sin consuelo por la pérdida de sus seres queridos, y expresarles desde aquí mi deseo de que todos los heridos se recuperen lo antes posible.

Todos los accidentes dejan tras de sí vidas truncadas, víctimas que jamás deben ser olvidadas y cuya memoria debe ser nuestro principal acicate para aclarar cuantas circunstancias rodearon el fatal accidente; víctimas que no queremos, no podemos ni debemos olvidar. A todos sus familiares, a sus seres queridos, a sus amigos, les quiero transmitir una vez más en estos momentos de tanto dolor la cercanía y el afecto, el mío propio y el de todos los profesionales que trabajan en el Grupo Fomento y también en nombre del Gobierno de España. Como afirmó el presidente del Gobierno en Santiago de Compostela el 25 de julio, no van a estar solos. No lo han estado en estos primeros y duros momentos gracias a la solidaridad de todos los españoles, de los gallegos, de los santiagueses y muy especialmente de todos los vecinos de Angrois; su entrega aquella noche ha de ser para todos nosotros un ejemplo siempre.

En segundo lugar, quiero reconocer el trabajo que han realizado todas las personas del operativo de emergencias y, en nombre del Gobierno, darles las gracias. Su entrega les honra y quiero públicamente reconocerlo y agradecerlo. Me refiero a todos los empleados públicos, a los bomberos, al personal del servicio de emergencias, a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, a los policías locales, al personal sanitario de los hospitales y centros de salud, a todos los psicólogos, que dieron lo mejor de sí mismos aquella noche y los días sucesivos, y a los profesionales del Ministerio de Fomento. Gracias, muchas gracias a todos. Todos ellos han tenido un comportamiento ejemplar y admirable, el propio de personas con vocación de servicio público que les llevó a trabajar sin descanso, en muchos casos a presentarse voluntariamente, aunque no estaban de servicio. También, señorías, quiero agradecer el esfuerzo de todos los trabajadores de empresas vinculadas al Grupo Fomento. Igualmente, quiero expresar mi agradecimiento a la Xunta de Galicia, que puso todos los efectivos al servicio de las víctimas y heridos en cuanto se conoció el accidente y con los que hemos tenido una eficaz coordinación y colaboración. No quiero olvidar, señorías, al Concello de Santiago, que movilizó a todo su personal, que habilitó todas sus instalaciones para la correcta ejecución del dispositivo; ni a los funcionarios de la Administración de Justicia: los señores jueces, fiscales, secretarios judiciales, forenses; todo el personal.

También quisiera agradecer la generosa labor realizada por todos los voluntarios que colaboraron desde los primeros momentos en el rescate de las víctimas. Recordaba antes a los vecinos de Angrois y los tengo que citar una vez más. También quiero manifestar nuestro agradecimiento a todos los voluntarios de la Cruz Roja y a todas las personas anónimas que de manera inmediata acudieron a los hospitales a donar sangre. El trabajo realizado por los profesionales y la colaboración de tantos voluntarios es un ejemplo de buen hacer, de buen hacer profesional y de solidaridad que el pueblo español y Galicia en estos momentos tan duros reconocen y es un orgullo para todos.

Por último, también quiero dar las gracias a la Casa Real por sus muestras de solidaridad, a todas las instituciones del Estado, desde el presidente y los miembros del Gobierno a los presidentes de las comunidades autónomas, los alcaldes, los concejales, los diputados y los senadores, los portavoces de todos los grupos políticos, las organizaciones sindicales y empresariales, y todas las instituciones que han manifestado su apoyo y solidaridad. Hemos recibido múltiples muestras de afecto y condolencia de todos los Gobiernos del mundo y de ciudadanos anónimos que han dirigido sus cartas de pesar, sus comunicaciones, sus e-mails diciendo que tenemos entre todos que conseguir aliviar el dolor de las víctimas. A todos les expreso un sincero agradecimiento. En momentos tan difíciles como los vividos, señorías, nuestra sociedad ha mostrado una imagen de unidad y de solidaridad y, por tanto, toda esa solidaridad y toda esa unidad no la debemos olvidar.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 3

Señorías, comparezco ante esta Comisión de Fomento, a petición propia y de otros grupos políticos, en sesión extraordinaria para informar a sus señorías y a todos los ciudadanos sobre el terrible accidente del tren que tuvo lugar en Santiago, en el que trágicamente fallecieron 79 personas y decenas quedaron heridas y siguen hoy aún sufriendo. La responsabilidad del ejercicio de la política cobra un sentido especial en situaciones como la de este terrible accidente. Mi objetivo, señorías, no es otro que el que se sepa toda la verdad de lo que ocurrió y evitar que un accidente tan terrible como este vuelva a suceder. Es nuestro deber con las víctimas y tienen mi compromiso de que no descansaré hasta conocer la verdad. Por eso, desde el primer momento estamos prestando toda nuestra colaboración a las dos investigaciones: por un lado, a la investigación judicial, que está llevando a cabo el Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela y, por otro, a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Señorías, primero, voy a exponerles todas las actuaciones llevadas a cabo por el departamento en el ámbito de sus competencias desde el primer momento del accidente, y voy a hacerlo comenzando por las víctimas. También quiero anunciarles las líneas de actuación que hemos comenzado ya a desarrollar para auditar en profundidad todo nuestro sistema ferroviario, con el fin de afianzar y reforzar la seguridad. En esta labor he querido contar desde el principio con excelentes profesionales de nuestro país que tienen un reconocido prestigio no solo a nivel nacional sino internacional y, por eso, me dirigí a todas las instituciones, a todas las universidades —o a muchas de ellas—, con el fin de constituir una comisión científico-técnica para el estudio de las mejoras del sistema ferroviario. Su informe, una vez finalizado, vendrá a esta Cámara. Pero, sin duda, llegar al nivel de desarrollo que tiene nuestro sistema ferroviario, señorías, ha sido gracias a las aportaciones de todas las formaciones políticas, de todos los Gobiernos. Por eso, señorías, el camino a partir de ahora no lo podremos recorrer si no es con las propuestas de todos ustedes.

Señorías, les dije que lo primero son las víctimas. La atención a las víctimas ha sido y es nuestra prioridad. En el instante que tuve conocimiento del accidente me desplazé a Santiago de Compostela. Allí, junto con mi equipo, nos incorporamos al operativo de emergencias que se puso en marcha, y desde entonces nos hemos dedicado a ello con todos nuestros esfuerzos. Desde ese fatídico momento se iniciaron numerosas actuaciones a las que me voy a referir, pero quiero comenzar deteniéndome en las víctimas. Las víctimas tienen que contar, señorías, no con un apoyo de hoy o de mañana o de ayer; las víctimas tienen que contar con un apoyo permanente. Por eso, hemos creado la Oficina de Atención a los Afectados. Hemos puesto en marcha las coberturas de los servicios obligatorios de viajeros y de responsabilidad civil con petición expresa a las compañías para que atiendan todas las contingencias a las que tienen derecho las víctimas, y hemos aprobado el Real Decreto-ley 11/2013. La creación de la oficina, señorías, es para garantizar su plena asistencia de forma personalizada a todas las víctimas. No se trata de una agencia de gestiones, no se trata de facilitar gestiones o de ayudarles en los trámites, que en muchos casos desconocen, sino que va mucho más allá. A veces esos trámites se convierten en una pesada carga y añaden sufrimiento al que ya tienen las víctimas. Lo que también queremos es que conozcan sus derechos y, en el caso de que no se cumplan, defenderlos. La oficina funciona los siete días de la semana en horario ininterrumpido, con el fin de garantizar una atención en todo momento.

¿Y cuáles son los derechos que asisten a las víctimas? Con independencia de las coberturas de los seguros que las personas pudieran tener contratados a título individual, no solo me voy a referir a los dos seguros que en este momento están en vigor —el seguro obligatorio de viajeros y el seguro de responsabilidad civil—, sino que también quiero explicarles que la cuantía de las indemnizaciones en la cobertura del seguro obligatorio de viajeros, que está creado para indemnizar a los viajeros y a sus familias cuando han sufrido daños con indemnizaciones económicas o asistencia sanitaria, había sido ampliada por Renfe en un 66,39% para todos los casos —para los fallecimientos, para las lesiones— y también había duplicado el seguro obligatorio suscrito para la asistencia sanitaria. La póliza suscrita incluye también coberturas adicionales, y esas coberturas cubren los gastos de desplazamiento, alojamiento, manutención, etcétera. Señorías, desde el primer momento se ha velado para que la aseguradora activara su protocolo de actuación completo, que pasa, por un lado, por la asistencia inmediata y, por otro, por la posterior ayuda a los familiares, a las víctimas y a los heridos. Así se ha venido haciendo desde el día 25, y posteriormente a nuestra oficina también se han incorporado profesionales de la compañía aseguradora. Adicionalmente al seguro obligatorio de viajeros, Renfe dispone, como se ha explicado, de una póliza de responsabilidad civil. La cobertura de esta póliza es superior a los límites exigidos. La compañía, además, como saben, mantuvo una reunión en el departamento el 31 de julio con el Ministerio de Fomento con el compromiso, que ya ejecutó, de que depositara una cuantía, que la definió en 2,7 millones de euros, en concepto de consignaciones y depósitos que está anticipando ya. Pero quiero

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 4

decir con claridad desde esta Cámara lo siguiente. Esta cuantía ha sido puesta a disposición de los afectados, pero quiero destacar que esto es un adelanto, que en modo alguno implica que nadie pierde sus derechos futuros, y no los va a perder.

En tercer lugar, señorías, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto-ley 11/2013, que incorpora dos medidas dirigidas a las víctimas. La primera consiste en la aprobación de un real decreto específico para las víctimas de accidentes ferroviarios, dirigido a reforzar los derechos de las víctimas y de sus familiares, y que contendrá, incluirá, un plan nacional como el que, saben, acabamos de aprobar ya para las víctimas de accidentes aéreos, que articule todas las actuaciones de atención a los afectados. Una segunda medida que hemos incluido en este real decreto es la relativa a la habilitación a la entidad pública empresarial Renfe-Operadora para que se anticipen indemnizaciones por responsabilidad civil que, en su caso, puedan corresponder a las víctimas del accidente. Señorías, si bien los seguros antes descritos cubren gastos derivados del accidente, el Gobierno ha considerado esencial instrumentar una mejor cobertura financiera subsidiaria.

Señor presidente, señorías, señores miembros de la Mesa, quiero ahora continuar exponiendo el resto de las actuaciones que hemos llevado a cabo desde el primer momento y todo lo que se lleva analizado hasta el presente. Señorías, en la tarde del día 24, mientras tenía lugar una reunión de trabajo en el Ministerio de Fomento con el presidente de Renfe y el secretario de Estado, desde el Centro de Regulación de Control, el CRC, nos informan del accidente del descarrilamiento del tren, tras la llamada recibida del maquinista, poniéndose inmediatamente en marcha todo el dispositivo de emergencia. En ese momento trasladé al presidente del Gobierno la información que tenía disponible. Asimismo, el CRC comunicó el accidente al Centro de Gestión de Red H24 de ADIF y al puesto de mando de Ourense, y se ordenó de forma inmediata el control del tráfico en la red. A su vez, el Centro de Gestión de Red 24 Horas se comunicó con el puesto de mando de León, el centro de operaciones de Renfe y Protección Civil. Se activaron todos los protocolos de emergencia de Renfe y de ADIF, se constituyeron con carácter inmediato los comités de crisis de Renfe y ADIF previstos para estos casos, así como los procedimientos de coordinación entre ambos y la puesta en marcha, a la que ahora me referiré, de todos los medios materiales y humanos. Se personó de forma inmediata, apenas pasadas las nueve de la noche, el jefe de área de mantenimiento de ADIF en Ourense. Se movilizaron también con carácter inmediato trenes-camión desde Redondela, A Coruña y Ourense. Se desplazaron expertos en vías, señalización y electrificación para apoyo a los servicios de emergencia en ese momento que era tan importante. Se activaron los medios de conservación, que desplazaron a agentes, bateadoras, vagonetas; todos los medios materiales para hacer posible que las vías pudieran quedar expeditas, lo que sucedió cuando el juez autorizó la entrada, que fue a las 03:10 de la madrugada del día 25. También se desplazaron todos los vigilantes de seguridad para apoyar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Renfe envió también al gerente de los servicios médicos, que se reunió con el resto del personal sanitario para dar toda la información y todo el apoyo. Se movilizaron en esa misma noche más de 436 profesionales de ADIF y Renfe. En paralelo, desde Renfe-Operadora empezaron ya los primeros trabajos para tener elaborado el listado de viajeros y poder ir informando cada minuto de todos los datos que se tenían porque en algunos casos, como saben, gracias al sistema de venta, reserva o tarjetas especiales que utilizan las personas, teníamos ya los nombres y apellidos de los pasajeros. La movilización del personal y los medios de Renfe y ADIF se hizo en todo momento en coordinación con el operativo de emergencia de la Xunta de Galicia y de la Delegación del Gobierno. Igualmente, se dio aviso al Centro de Emergencias 112, que movilizó urgentemente a todos los medios, a la Policía Nacional, a la Guardia Civil, a la Policía local, a Protección Civil, a Cruz Roja, a bomberos y a todos los servicios sanitarios para que acudieran inmediatamente al lugar del accidente.

Como he indicado hace unos minutos y después de todo esto que les he dicho que pusimos en marcha en ese cuarto de hora siguiente a recibir la noticia —debían ser aproximadamente las nueve menos diez o menos ocho minutos de la noche—, en el momento en que tuvimos conocimiento del accidente y una vez activados todos estos procedimientos de emergencia, junto con el secretario de Estado de Transportes y Vivienda, el subsecretario del departamento, el presidente de Renfe, el director de la Unidad de emergencias, coordinación y gestión de crisis del ministerio, el secretario de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y los colaboradores nos dirigimos todos a Santiago de Compostela. La delegación llegó a la zona del accidente en la parroquia de Angrois y, acompañados por el presidente de la Xunta y por la Delegación del Gobierno, nos incorporamos al equipo de coordinación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 5

de emergencias puesto en marcha por la Xunta de Galicia. Esa misma noche, junto con el presidente de la Xunta, nos trasladamos al edificio Cersia, donde se habilitó el centro de atención a los familiares de las víctimas. Estuvimos allí acompañándoles en un momento en que el dolor no tenía límite.

También se puso en marcha el dispositivo de la Delegación del Gobierno, al que me tengo que referir porque son actuaciones del Gobierno, de manera que la Jefatura Superior de Policía de Galicia y la comisaría local de Santiago, junto con la Guardia Civil y toda la policía gallega habían diseñado un dispositivo de seguridad, cuya finalidad principal, como saben, esa noche era garantizar el normal desarrollo de todos los actos previstos para la celebración del Día de Galicia y de la festividad del apóstol Santiago. Pues bien, el dispositivo policial tenía todo lo requerido y tenía también la personación *in situ* a las 21:00 horas de todos estos policías que estaban destinados en Galicia. Antes de las 21:15 se habían desplazado ya más de 140 efectivos policiales. Paralelamente al despliegue policial, se produce la incorporación de bomberos, de Policía local, de Protección Civil y de la unidad adscrita del Cuerpo Nacional de Policía de la Xunta de Galicia y de la Guardia Civil. Asimismo, toda esta información de la que se dispone se traslada al departamento de Seguridad Nacional del Ministerio de la Presidencia a través de la Unidad de emergencia y coordinación y gestión de crisis del Ministerio de Fomento. Simultáneamente, la labor policial continúa; continúa con la ejecución de la fase crítica de la emergencia. Se da comienzo a todas las tareas vinculadas a las funciones de apoyo a la autoridad judicial y al ministerio fiscal en total disposición y coordinación con el Juzgado número 3 de Santiago. Se llevaron a cabo tareas de identificación de las víctimas por la Policía científica y tareas de investigación e instrucción del atestado policial. En la identificación los efectivos de la Brigada Local de Policía Científica de Santiago fueron reforzados por especialistas de la Comisaría General de Policía Científica ubicada en Madrid. Dieciocho especialistas en actuación en grandes catástrofes se desplazaron desde Madrid en un avión policial *ad hoc* y las comisarías próximas a A Coruña, Ribeira, Lugo, Pontevedra, Vigo, Redondela, Oviedo y León sumaron 55 especialistas más. Todos ellos actuaron desde el primer instante con la máxima diligencia. Por otro lado, la Xunta de Galicia aplicó el nivel 2 de su plan de emergencias, movilizando todos los recursos previstos para este supuesto. Así, según los datos de la Xunta de Galicia, más de 3.000 efectivos participaron en el operativo desplegado a consecuencia del accidente: 535 policías nacionales; 137 miembros de la Guardia Civil; 75 agentes de la Policía autonómica; 122 policías locales; más de 80 bomberos de siete parques diferentes de Galicia; 170 efectivos de veintiséis agrupaciones de Protección Civil; 45 psicólogos del grupo de intervención acordado con el Centro 112 y más de 1.800 profesionales, fundamentalmente de los siguientes centros: el Complejo Hospitalario Universitario de Santiago, el Policlínico La Rosaleda de Santiago, el Complejo Hospitalario de Pontevedra, el Hospital Domínguez de Pontevedra, el Hospital do Salnés, o el Complejo Hospitalario Universitario de A Coruña; 47 de profesionales de la Administración de Justicia, 34 profesionales del Centro 112, y 220 efectivos de la Cruz Roja, entre operadores y voluntarios.

Señorías, como saben, esa misma noche se iniciaron las investigaciones a las que me he referido, la judicial y la de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. El Ministerio de Fomento sigue prestando toda su colaboración. Asimismo, quiero señalar que los técnicos de ADIF y de Renfe están colaborando permanentemente con el Juzgado de Instrucción número 3. Han participado en actuaciones, por ejemplo, de extracción de los datos de los registros jurídicos y han remitido los informes que les han sido solicitados. El día 25 julio el presidente del Gobierno presidió en Santiago de Compostela una reunión de coordinación de los trabajos que se estaban desarrollando, con la asistencia de los responsables de todas las administraciones. Ese mismo día se reúne en Santiago el gabinete de crisis del departamento que constituimos, formado por la que les habla, el secretario de Estado, el subsecretario del departamento, el secretario general de Infraestructuras, la secretaria general de Transportes, presidente de ADIF, el presidente de Renfe, el presidente de Ineco, el director general de Ferrocarriles, el secretario general técnico del Ministerio de Fomento, el director general de Explotación y Construcción de ADIF, el director de Seguridad en la Circulación de ADIF, el director de Seguridad en la Circulación de Renfe-Operadora y la directora de Comunicación del departamento, así como los responsables de comunicación de Renfe y de ADIF. Ese mismo día 25, señorías, dirijo un oficio al secretario de Estado para que proceda de forma inmediata a la realización de una auditoría sobre el total —les entrecorrimo— 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 servicio de transporte de viajeros tanto por la empresa como por el personal ferroviario y respecto al material rodante con carácter general y, en particular, para la citada línea en condiciones establecidas de seguridad. Cierro comillas. En

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 6

iguales términos se dirige el secretario de Estado ese mismo día a los dos secretarios generales del departamento y a los presidentes de ADIF y Renfe, para que en el ámbito de sus competencias, emitan el informe solicitado por el departamento, por la ministra de Fomento. Señorías, los días 26, 27 y 28 el secretario de Estado coordina aquí, en Madrid, las actuaciones orientadas a la preparación de este informe de auditoría y este comité se sigue reuniendo diariamente. En mi caso, permanecí en Galicia haciendo estos tres días un seguimiento *in situ* de todas las actuaciones, junto con la Xunta de Galicia, el Concello de Santiago y también con el ministro del Interior —que, como saben, se desplazó el día 27 a Santiago de Compostela—, con el director general de la Policía, con el jefe superior de Policía de Galicia, con el delegado del Gobierno y con todas las personas que estaban llevando a cabo todas las actuaciones.

Señorías, otro de nuestros objetivos desde el primer instante fue la restitución del tráfico ferroviario, pero haciéndolo con la máxima seguridad y con las mejores condiciones. Como he dicho antes, inmediatamente después de accidente, en concreto a las 21:10 horas, el Centro de Gestión de la Red H24 de ADIF procedió a la movilización de los recursos humanos y técnicos, y se coordinó entre Renfe y ADIF un plan alternativo de transporte, inicialmente para los trenes que ya estaban en marcha afectados por el accidente y, posteriormente, para el resto de los trenes, con el objetivo de minimizar la afección al resto de los viajeros que en ese momento estaban subidos a un tren. Para la liberalización de las vías y la restauración del tráfico ferroviario lo antes posible, se movilizaron, como les he dicho, todos los recursos humanos y técnicos disponibles. Debido a la envergadura del accidente, estos medios tuvieron que actuar de forma inmediata —y lo han hecho a lo largo de todos estos días— en las instalaciones de seguridad. Para ejecutar las actuaciones necesarias en instalaciones de seguridad, telecomunicación y videovigilancia se contó con la empresa Thales, tecnológica de parte de la ingeniería instalada la zona y que en la actualidad está realizando actuaciones en Galicia. Realizaron actuaciones de todo tipo que ayer fueron descritas con precisión por el presidente de ADIF, como comprobación del estado de los cables, todos los cortes de tensión, traslado de los servicios, revisión de las infraestructuras, unidad de sintonía del emisor del circuito de la vía E-7, la unidad de *interface* de ASFA, la baliza previa a la señal 844, etcétera. También la catenaria, reparación de los cuantiosos daños existentes en la catenaria, revisión de las vías, la vía 2, tendido de 100 metros, montaje y recolocación de seis ménsulas y pendolado, la vía 1. También toda la limpieza de la plataforma cuando, como saben, la autoridad judicial autorizó; la sustitución del carril, de las traviesas; el descabo del balasto; la reposición del cierre perimetral; la limpieza de toda la zona. Asimismo, señorías, quiere decirles que ya se ha mantenido una reunión con el Concello de Santiago para poner en marcha, junto con los vecinos de Angrois, las mejoras necesarias en toda la zona, entre otras, una petición que me hicieron los vecinos, que es la cesión de un terreno de titularidad de ADIF que permita la instalación de una zona de servicios a la comunidad. Por otra parte y para facilitar y asegurar la circulación en el tramo del accidente, los técnicos de ADIF me han informado que colocaron el lunes 29 julio un cartelón de 160 kilómetros/hora de preanuncio de limitación de velocidad a 30 kilómetros/hora en el sentido Ourense-Santiago, en el PK 79,969, con una baliza ASFA asociada a pie de cartelón y en el PK 81,699 se instaló 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, una a una, y se haya podido restablecer progresivamente el servicio. La circulación en la vía no afectada se abrió a las 5:00 horas del día 26, inicialmente con lo que se conoce en términos ferroviarios como marcha a la vista al paso por el lugar del accidente y a las 7:30 de ese mismo día con marcha a 80 kilómetros/hora. Por otro lado, en la vía anexa se restauró la circulación con una limitación temporal de velocidad a las 6:00 horas del día 26, eliminando esta limitación y permitiendo la circulación comercial normal a las 6:47 horas del día 29 a 80 kilómetros/hora. En el caso de la vía donde tuvo lugar el accidente, se restableció la circulación con limitación temporal de velocidad de 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, según me informan los servicios de ADIF.

Señorías, como consecuencia de la auditoría que solicité en mi escrito de 25 julio, al que antes he hecho referencia, en el conjunto de la infraestructura ferroviaria se está llevando a cabo una revisión general de todos los protocolos y todos los sistemas, así como de los cuadros de velocidades, y cuando les digo de todo, es de toda la red ferroviaria española. Se está analizando la red y conforme al análisis, como les comentaré, se van a ir tomando las decisiones que se entienda que mejoran la seguridad. Se ha llevado a cabo el trabajo de liberalización de las vías y el traslado de coches y locomotoras del tren al depósito habilitado al efecto, que ha estado en todo momento supervisado y vigilado por las fuerzas de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 7

seguridad, con el fin de facilitar la labor judicial de investigación. Señorías, también quiero decirles que desde el Ministerio de Fomento, ADIF y Renfe se trabajó también para informar a los familiares de los viajeros que esperaban en la estación para comunicar a otros usuarios las afecciones de otros trenes por el corte de las vías y el plan alternativo de transportes puesto en marcha para todas las personas que esa noche estaban viajando. Se reforzaron los servicios de información y atención al cliente, el servicio Atendo en todas las estaciones ferroviarias de Galicia, así como en la estación de Chamartín. Con el fin de atender la demanda de información en las diferentes estaciones, se estableció un dispositivo de refuerzo de personal en el ámbito de Galicia. Renfe habilitó un teléfono específico gratuito, cómo no, para proporcionar información y asistencia a los afectados y a sus familiares, y se puso a su disposición un equipo de psicólogos. Desde Renfe se han coordinado los desplazamientos de los familiares y la ayuda que se ha puesto a disposición en todo momento. Se ha habilitado, junto con los puntos de atención al cliente, el dispositivo para la recogida de equipajes afectados.

Esto, señorías, es un resumen de las principales actuaciones realizadas en esos primeros instantes, en esos primeros minutos, en esas primeras horas, en esos primeros días posteriores al accidente, pero el Ministerio de Fomento ha seguido trabajando en la atención a los familiares, ayudando a los afectados por el accidente y auditando las actuaciones que les he señalado. Señorías, les he indicado la auditoría del día 25. Pues bien, en este proceso de auditoría y revisión lo que estamos realizando es conforme a las competencias que el ordenamiento jurídico atribuye al departamento, como no puede ser de otro modo. La Ley 39/2003, de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario, establece las competencias del departamento, que se desarrollan principalmente a través de dos direcciones generales y dos órganos independientes, la Dirección General de Ferrocarriles, la Dirección General de Transporte Terrestre, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y el Comité de Regulación Ferroviaria. Señorías, estas competencias se ejercen sobre todos los agentes del sector, se ejercen sobre las entidades públicas: ADIF, que administra la infraestructura, que es responsable de la construcción de las vías cuando así se le encomienda y es titular de toda la red ferroviaria de interés general del Estado; Renfe-Operadora, que presta los servicios ferroviarios de viajeros y mercancías, así como otras actividades vinculadas al transporte ferroviario, y todos los agentes del sector ferroviario, los operadores que ya están operando en las vías, los fabricantes de material rodante ferroviario, los centros de mantenimiento homologados, las entidades encargadas del mantenimiento, los poseedores de vehículos ferroviarios, los prestadores de servicios relacionados con el ferrocarril, las entidades de aprovisionamiento y los centros médicos homologados. Señorías, quisiera destacar que la Unión Europea también va cobrando cada vez un mayor papel como actor en el sistema ferroviario. La Agencia Ferroviaria Europea está asumiendo una función cada vez más relevante en el seguimiento de la seguridad en el transporte, ejerciendo labores de coordinación y armonización. Los países miembros le informamos periódicamente de los niveles de seguridad a través de nuestras estadísticas. En este sentido el pasado 15 de mayo la Agencia Ferroviaria Europea, la ERA, hacía público el documento que se conoce como Informe sobre el desarrollo de la seguridad ferroviaria en la Unión Europea 2013. Las evaluaciones que ha realizado la agencia han sido positivas, y han dicho que los niveles de riesgo han sido muy inferiores a los de referencia que fijaba la Comisión para todo el periodo analizado. Así por ejemplo, si el valor mínimo que se exige, de acuerdo con la decisión 2012/226 de la Comisión, en el riesgo viajero no puede superar 170, en una escala fijada de riesgos, España presenta un valor 14,2. Algo similar ocurre si miramos los valores mínimos de riesgo para el personal que trabaja en el sector, donde en Europa no puede superar el 77,9 y España presenta un valor del 0,1.

Como ya he referido anteriormente el día 25 comenzamos el proceso de revisión de todas las actuaciones que se están llevando a cabo referidas a la infraestructura y a toda la operación ferroviaria, analizando en primer lugar cómo se ha llevado a cabo, de qué modo se llevó a cabo, y cuándo se ha llevado a cabo cada actuación. El procedimiento desde la planificación hasta la puesta en marcha de la infraestructura está recogido en nuestro ordenamiento jurídico. El procedimiento de construcción de las vías de las líneas ferroviarias y el de esta línea ferroviaria se somete por este orden al estudio informativo, del que luego hablaré. Como saben es la Dirección General de Ferrocarriles la competente para aprobar técnicamente el estudio informativo. Posteriormente hay audiencia, hay información pública, hay tramitación ambiental, y posteriormente se aprueba definitivamente el estudio informativo por el secretario de Estado, y en consecuencia se aprueba el trazado. Una vez aprobado el estudio informativo la secretaría de Estado encomienda la construcción de la línea, lo puede hacer ADIF o la Dirección General de Ferrocarriles, en este caso lo estaba haciendo ADIF. La entidad a la que se le ha encomendado la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 8

construcción de la línea redacta los proyectos, los licita, los adjudica, y en el caso de los sistemas de señalización, comunicaciones y electrificación, el procedimiento lo lleva a cabo quien tenga encargada la ejecución de la línea.

En el caso concreto de la línea Ourense-Santiago las actuaciones realizadas fueron las siguientes. Señorías, voy a ser muy descriptiva, tengo que describir necesariamente en el Parlamento las fechas, cómo se llevaron a cabo todas y cada una de las actuaciones, tanto en infraestructura como en la operación ferroviaria, porque tengo el compromiso de dar toda la información. El 30 de diciembre del año 1999 se inicia el estudio informativo por la Dirección General de Ferrocarriles con la asistencia técnica de APIA XXI. El estudio informativo establecía cinco alternativas de trazado de la línea de alta velocidad, seleccionándose finalmente la denominada alternativa C. Todas las alternativas incorporaban idéntica solución en cuanto al trayecto para el acceso a Santiago. Este estudio informativo fue sometido a información pública el 21 de noviembre de 2001, en concreto se envió a los siguientes organismos: a la Delegación del Gobierno en Galicia y a las subdelegaciones del Gobierno en A Coruña, Ourense, Pontevedra, la Xunta de Galicia, las diputaciones provinciales de A Coruña, Ourense y Pontevedra, la Confederación Hidrográfica del Norte, la Dirección General de Carreteras, Renfe y quince ayuntamientos afectados. Durante estos procesos se recibieron 310 alegaciones, de las que 14 fueron realizadas por instituciones y administraciones públicas, y 296 por particulares. Según me informan los técnicos del departamento ninguna de las alegaciones ponía objeciones al trazado en la zona del accidente.

El estudio informativo fue aprobado definitivamente el 25 de abril de 2003 por resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras. La redacción de los proyectos se encomendó por resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras al GIF el 30 de abril de 2002. La construcción de la línea fue encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias el 20 de diciembre de 2002, por acuerdo del Consejo de Ministros. El 21 de diciembre de 2007, señorías, cinco años después, mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación se acordó que la financiación de las actuaciones se hiciera con cargo a los recursos de la SEIP. A partir de la aprobación de los proyectos básicos se acordó la licitación de las actuaciones por el procedimiento de contrato de proyecto y obra, con la excepción de cuatro tramos: Lalín (Baxán)-Lalín (Anzo), Lalín (Anzo)-Silleda (Carboeiro), el tramo de acceso a la estación de Ourense, y el tramo de acceso a la estación de Santiago. Por tanto estos cuatro tramos, como les digo, fueron proyecto básico y luego proyecto de construcción.

Para el tramo del acceso a la estación de Santiago en 2007 se contrata la redacción de un proyecto básico, se encarga el proyecto básico, y con posterioridad, en el 2009, la redacción de un proyecto de construcción, a los que se aplicó el procedimiento habitual de dirección de proyectos que aplicaba como sabemos 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. El montaje de la vía. El proyecto constructivo del montaje de la vía del tramo O Irixo-Santiago se licitó el 21 de noviembre de 2008, y fue redactado por KV Consultores con ancho UIC de vía. Electrificación. El proyecto de las instalaciones de la línea aérea de contacto y sistemas asociados fue redactado por la UTE de empresas Saitec y Auditorías e Ingenierías, y se adjudicó el 5 de febrero de 2008. El proyecto de subestaciones eléctricas de tracción y centro de transformación fue redactado por la empresa Ingeniería IDOM Internacional, y fue adjudicado el 27 de octubre de 2008. Las instalaciones se dividieron en dos proyectos. 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 de tren para el tramo Ourense-Santiago de Compostela, todo el trayecto. El proyecto adjudicado en septiembre de 2009 contemplaba la instalación de ERTMS incluida la estación de Santiago. Este proyecto fue llevado a cabo por Tyspa Ineco. El segundo es el proyecto funcional básico y constructivo de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía. Previamente a su aprobación los proyectos constructivos fueron supervisados por el Colegio de Ingenieros de Caminos, vía y plataforma, y por el Colegio de Ingenieros Industriales las instalaciones y la electrificación. Además, señorías, se obtuvo el informe de seguridad y salud el 10 de febrero de 2009 y el informe de adecuación a la declaración de impacto ambiental el 4 de marzo de 2009.

Una vez firmadas las actas de comprobación de replanteo se inician las obras. Las obras que se ejecutaron en el tramo de acceso a Santiago fueron las siguientes. La plataforma del eje Ourense-Santiago. En el tramo de acceso a la estación de Santiago de Compostela fue adjudicada su obra el 24 de julio de 2009, con un presupuesto de 39,9 millones de euros. Las obras comenzaron en octubre de ese mismo año y concluyeron en noviembre de 2011. La empresa adjudicataria de la plataforma fue Puentes



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 9

y Calzadas. El contrato de servicios de asistencia para el control de las obras de plataforma fue adjudicado a GPO Ingeniería S.A., por un importe de 2 millones de euros. Durante el transcurso de las obras se produjeron los siguientes trámites administrativos; les estoy leyendo, señorías, literalmente la información que hemos recabado en el departamento con todos los informes técnicos del departamento: 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 los servicios, el traslado del tren-tierra y una nueva trinchera frente a la vía. 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, señorías, ADIF elabora lo que se conoce como proyecto Asvil, en el que se reflejan todas las características terminadas de la obra.

Señorías, el proyecto constructivo del montaje de vía del tramo O Irixo-Santiago se adjudica el 28 de mayo de 2010 con un presupuesto de 16,83 millones de euros. Las obras empezaron en diciembre de 2010 y el tramo se puso en servicio en diciembre de 2011. La adjudicataria fue la UTE formada por las empresas Copasa y Convensa. 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. Entre diciembre de 2009 y julio de 2011 se firmaron todos los contratos para el suministro de balasto, carril y 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, como dije anteriormente, englobaban la catenaria y los centros de transformación. Se hicieron en conjunto con toda la actuación desde Ourense hasta Santiago. Se ejecutaron, señorías, las siguientes obras: 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. Esta obra se adjudicó el día 26 de febrero de 2010, por un presupuesto de 25,7 millones de euros. Las obras comenzaron en abril de 2010 y acabaron posteriormente. La empresa adjudicataria fue Elecnor. Terminaron, señorías, en marzo de 2012. Las obras de ejecución del proyecto constructivo y realización del mantenimiento de las dos subestaciones del eje Ourense-Santiago fueron adjudicadas el día 26 de junio de 2009, por 20,3 millones de euros, comenzando los trabajos en agosto de ese año y finalizando en diciembre de 2011. La adjudicataria fue la UTE formada por las empresas Balfour Beatty Rail Ibérica, Sau Sociedad Española de Montajes Industriales. La obra de ejecución del proyecto constructivo y realización del mantenimiento del telemando de energía del eje Ourense-Santiago fue adjudicada el día 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.

Instalaciones de señalización y telecomunicaciones. Las obras de ejecución de la fase 1 y la realización del mantenimiento del proyecto constructivo de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren para el tramo Ourense-Santiago se adjudicaron el día 30 de abril de 2010. El importe fue de 137,9 millones de euros. La obra comenzó en junio de 2010 y se puso en servicio de diciembre de 2011. La adjudicataria fue la UTE formada por Thales, Dimetronic, Cobra y Antalsis. Durante el transcurso de esta obra se realizó un modificado, que más adelante detallaré, y su presupuesto vigente pasó a ser de 112,4 millones de euros. El contrato de asistencia técnica fue adjudicado a Ineco por 3,35 millones de euros. En las obras de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R, instalaciones para operadores públicos de telefonía móvil para el tramo Ourense-Santiago de Compostela, fases 1,2 y 3, el importe de adjudicación fue de 19,1 millones. Estas obras se iniciaron en noviembre de 2010 y se pusieron en servicio en diciembre de 2011. Las empresas adjudicatarias fueron Caps, Carrier Com S.L. y Nokia Siemens Network. La asistencia técnica para el control y vigilancia de la obra también fue realizada por Ineco, por un importe de 0,6 millones de euros. Señorías, 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 día 26 de abril de 2011 por 30,2 millones de euros, y la recepción fue el día 27 de octubre de 2011. La empresa adjudicataria fue Indra-Sistemas de Seguridad Alstom.

Señorías, en el proyecto inicial la línea se planteó en ancho UIC. Posteriormente se cambió ese criterio. La solución finalmente adoptada fue montar todo el tramo en ancho convencional, todo ello como he dicho antes —no abundo más porque ya lo explicó ayer el presidente de ADIF—, dados los informes que tenemos, porque el paso por dos cambiadores de ancho en apenas 90 kilómetros producía una distorsión innecesaria a la explotación. Además para los trenes remolcados, como era el caso de los de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 10

larga distancia al inicio de la explotación, el cambio de ancho con locomotoras suponía que apenas habría reducción de los tiempos de viaje. Así la decisión del cambio de ancho para toda la red se pospuso hasta que se conectara por el sur. Esto es lo que nos transmiten los técnicos sobre por qué se produjo el cambio de decisión. Esta decisión afectó a los proyectos de señalización, cambiando la configuración inicial de ERTMS para los accesos y mantener la explotación con el sistema ASFA, lo que se aseguraba, según me informan los técnicos, con el enclavamiento existente en Santiago de Compostela.

Para la puesta en servicio de la línea Ourense-Santiago ADIF aportó a la Dirección General de Ferrocarriles la siguiente documentación. Para cada uno de los subsistemas que forman parte de la obra, infraestructuras, señalización y energía. Aportó los informes de adecuación de las obras a la normativa técnica aplicable, que son emitidos por el personal encargado de su ejecución y supervisión, e incluyen además la descripción de la normativa aplicable, y en cada caso la documentación acredita de la recepción de las obras. Aportaron a la Dirección General de Ferrocarriles la documentación acreditativa del cumplimiento y ejecución del plan de pruebas. Estos informes incluyen una descripción exhaustiva del protocolo de pruebas definido por ADIF, aplicable a cada una de las partes de la obra, que se han detallado en los apartados anteriores. Tercero, aportaron el certificado de seguridad en la circulación, emitido con fecha 7 de diciembre de 2011 por la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF, certificando el cumplimiento de las condiciones exigidas en materia de seguridad en la explotación ferroviaria, de los sistemas de señalización convencional ENCE, formado por la señalización lateral convencional y los enclavamientos que rigen las estaciones y el sistema ASFA, y el sistema de protección de los trenes. En el caso del ERTMS el certificado se refería al tramo comprendido entre el PK 0,903, bifurcación Coto da Torre, al PK 84,188, bifurcación de A Grandeira, en el que se instaló este sistema, no incluyendo el punto donde se produjo el accidente ni el tramo siguiente hasta la estación de Santiago. Para la emisión de este certificado ADIF, conforme a sus procedimientos internos, se basó en el dossier de seguridad sobre la nueva instalación de los sistemas ENCE y ASFA y del sistema ERTMS nivel 1; en el dossier de seguridad sobre la modificación de los sistemas ENCE y ASFA en la estación de Ourense para la integración del trayecto, en lo que se conoce como la RFIG, que es la red ferroviaria mediante tramo de enlace convencional; en el dossier de seguridad sobre la modificación de los sistemas ENCE y ASFA en la estación de Santiago para la integración del trayecto en la red ferroviaria de interés general mediante tramo de enlace convencional. Finalmente la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, a la vista de la documentación citada, emitió con fecha 9 de diciembre de 2011, conforme al procedimiento establecido —dice el informe— en el artículo 16 del reglamento del sector ferroviario, la autorización para la puesta en servicio —el día 9 de diciembre del año 2011— de las obras de la línea —nueva línea, así es la definición— 082 de Ourense, PK 0,00 a Santiago de Compostela, PK 88,241. La línea se puso en servicio el día 10 de diciembre del año 2011.

Señorías, hasta aquí he hecho un análisis pormenorizado de cómo se llevó a cabo la construcción y la autorización de esta línea. He procurado decir, y creo que lo he dicho, al pie de la letra todo lo que contienen todos los informes a los que he tenido acceso. Ahora necesariamente tengo que pasar a la parte de la auditoría de la operación ferroviaria. Las auditorías siguen en marcha. Esta es la información que tenemos hasta este momento.

Como les he dicho, tras el análisis de la infraestructura, hemos puesto en marcha el proceso de revisión de todas aquellas actuaciones referidas a la operación ferroviaria. En primer lugar, por lo que se refiere a la gestión de la seguridad en ADIF, el administrador de la infraestructura es objeto de una autorización de seguridad expedida por la Dirección General de Ferrocarriles del departamento, relativa al subsistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones para cumplir los requisitos en esta materia. Los criterios de evaluación del sistema de gestión para la emisión de las autorizaciones de seguridad se recogen, señorías, en un reglamento europeo, el Reglamento 1169/2010 de la Comisión, de 10 diciembre, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria. En esta evaluación se comprueba que ADIF ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad, está en condiciones de cumplir los requisitos específicos necesarios para la administración de infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos en su caso el mantenimiento y explotación de los sistemas de control de tráfico y de señalización. ADIF, señorías, dispone de autorización de seguridad emitida por la Dirección General de Ferrocarriles de fecha 29 de abril de 2010, con un periodo de vigencia de cinco años. Adicionalmente ADIF dispone también de un plan de contingencias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, que recoge las medidas especiales en caso de accidente, de fallo técnico o de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 11

cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario para restablecer la situación de normalidad, sin perjuicio de lo que se establezca en la normativa de protección civil. Dicho plan fue aprobado por el Ministerio de Fomento en diciembre de 2005.

Por lo que se refiere a la gestión de la seguridad en Renfe, toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario de viajeros o de mercancías en la red ferroviaria de interés general deberá obtener un certificado de seguridad de la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento, que acredite que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad; segundo, que está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las especificaciones técnicas que le afecten, así como por otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y de las normas nacionales de seguridad. Para ello el certificado que se emite a Renfe y a todas las operadoras se compone de dos documentos: la parte A del certificado, que confirma la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria, según lo recogido en el artículo 15 y en el anexo 2 del Real Decreto 810/2007, y la parte B del certificado, que acredita la aprobación de las medidas que ha adoptado la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la prestación de servicios de forma segura. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad y de las normas de seguridad nacionales, incluidas las normas de explotación de la red, la aceptación de las habilitaciones y certificaciones del personal, y la autorización para poner en servicio los vehículos utilizados por las empresas ferroviarias. La evaluación del sistema de gestión para la emisión de los certificados se realiza de acuerdo a los criterios que se recogen en el Reglamento Europeo 1158/2010 de la Comisión, de 9 diciembre, sobre el método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de certificado de seguridad. En el caso particular de Renfe-Operadora esta dispone del certificado de seguridad emitido por la Dirección General de Ferrocarriles, en vigor desde mayo de 2011, válido para la totalidad de la red y el transporte de viajeros y mercancías, que tiene una vigencia hasta mayo de 2016.

Señorías, señor presidente, he analizado los procedimientos y certificaciones de seguridad que tienen operativos ADIF y Renfe. Permítanme que me refiera ahora a los sistemas de señalización y ayudas a la conducción de los que disponen los operadores y la infraestructura ferroviaria. Señorías, hay una normativa para la operación ferroviaria. La operación ferroviaria se realiza conforme al reglamento general de circulación mediante la información procedente del libro horario-cuadro de velocidades, la señalización vertical fija y los sistemas de ayuda a la conducción en cabina. El libro horario-cuadro de velocidades comprende el conjunto de la información de que debe disponer el profesional en cabina. Las líneas ferroviarias cuentan con una señalización vertical fija situada junto a la vía que indica al maquinista las condiciones de la vía que se va a encontrar por delante, mediante indicaciones fijas y luminosas; esta información forma parte del libro horario. Las características de esta señalización se recogen en el reglamento de la circulación, que también describe cómo debe actuar el profesional ante sus indicaciones y de qué información debe disponer el maquinista en cabina a través de estos documentos. Para completar esta información está la señalización que he descrito en el procedimiento, como les he explicado pormenorizadamente, de diseño, construcción, puesta en marcha y autorización de esta línea o de la línea que estemos tratando. Se completa con sistemas de ayuda a la conducción en cabina como son el ASFA o el ERTMS, entre otros sistemas. Los equipos de señalización instalados en la vía remiten información de forma precisa y más detallada a los profesionales.

Señorías, me voy a detener unos instantes en los sistemas de seguridad. El sistema ASFA es un sistema de ayuda a la conducción que se compone de un equipo embarcado que procesa la información procedente de balizas instaladas en la vía, y muestra sus indicaciones al maquinista para alertarle y facilitarle la información. Por su propia concepción el sistema ASFA está orientado a la información al profesional de aquellas condiciones que puede encontrarse y que no conociera de antemano; por tanto su funcionamiento está ligado al cumplimiento de las prescripciones de la reglamentación de la circulación. El resto de limitaciones derivadas de las características físicas de la línea son permanentes y están recogidas en el libro itinerario en función de la tipología de la vía, de las que el profesional maquinista tiene que tener conocimiento, ya que ha sido específicamente formado para la conducción por esa línea en concreto y dotado del correspondiente título habilitante, es decir, de la habilitación específica. Desde aquí, señorías, quiero dar las gracias a todos los profesionales de Renfe y a todos los profesionales que ejercen su función en este país; muchísimas gracias a todos por su labor, por su entrega y por su trabajo. Por su parte, el sistema ERTMS es interoperable de protección continua que está definido por unos estándares europeos, que ante las nuevas necesidades ha fijado la Unión Europea en el sector. Al contrario que el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 12

ASFA, el ERTMS determina la máxima velocidad a la que puede circular el tren en función de los condicionantes, tanto variables derivados de la gestión de tráfico como fijos derivados de la infraestructura. El proyecto constructivo licitado para la ejecución de las obras de instalación de seguridad y comunicaciones del tramo Ourense-Santiago preveía su ejecución en ancho UIC; el sistema ERTMS estaba previsto en el proyecto inicialmente licitado en todo el trazado de vía de ancho UIC. Es decir, en abril de 2011, como les he indicado, se toma la decisión de ejecutar el tramo Ourense-Santiago en ancho ibérico con travesía polivalente; de esta manera se modificó la infraestructura y la gestión del tráfico. Para tener en cuenta esta nueva situación fue necesario redactar una modificación del proyecto en base a un nuevo programa de explotación, que elaboraron en ADIF, en el que se reconsideraron el alcance del equipamiento, de las instalaciones establecidas por los distintos anchos de vía, esto provocó el modificación a la baja que antes les mencioné y que el sistema de seguridad en el entorno de la ciudad de Santiago, concretamente me informan los técnicos 8 kilómetros antes, fuera el sistema ASFA y no el sistema ERTMS.

Procedimiento de autorización de la puesta en servicio de un vehículo ferroviario, o sea, quién autoriza, cómo autoriza, y quién ha autorizado específicamente los trenes que están en la vía. El procedimiento de autorización de puesta en servicio de un tren está regulado en la Orden Ministerial de Fomento 233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento. El tren del accidente es de la serie S-730, uno de los denominados trenes híbridos, que permite circular, tanto en tramos electrificados a 3.000 voltios en corriente continua y a 25.000 voltios en corriente alterna como en tramos que no disponen de electrificación; asimismo disponen de un equipo de rodadura desplazable que les permite circular por vías de ancho estándar internacional UIC o de ancho ibérico; incorporan como sistemas de señalización el ERTMS, el LZB, el EVICAP y el ASFA digital. A este tren le es de aplicación la orden citada y la resolución circular 10/2008 de la Dirección General de Ferrocarriles relativa a la validación de modificaciones en vehículos existentes. El proceso de autorización de los vehículos sigue los siguientes pasos: el vehículo tiene que someterse a un proceso de validación desde la fase de diseño a su finalización, en el que se demuestra mediante la participación de un organismo certificador externo el cumplimiento de la normativa aplicable en la materia. Una vez culminada esta validación el expediente se remite a la Dirección General de Ferrocarriles para que emita la autorización de puesta en servicio, basándose principalmente en los informes del organismo certificador. Posteriormente, el ADIF emite una autorización de circulación basada en la compatibilidad del vehículo con la infraestructura de la red ferroviaria. Una vez que el vehículo ha cumplido todas las fases anteriores se realiza lo que se conoce como un recorrido en vacío, con el que se aprueba la fiabilidad y simulaciones comerciales antes de iniciar su operación comercial. Este procedimiento fue el aplicado, señorías, según los informes de los técnicos, para la autorización del tren 730.012 del accidente, que fue fabricado en mayo de 2008. Disponía de una autorización de circulación como tren de su serie original desde el 27 de julio de 2008, con la que llevó a cabo más de 700.000 kilómetros. Los nuevos coches se fabricaron en junio de 2011 y el proceso de autorización de estos vehículos se inició el 11 de febrero de 2010. Una vez recibida la información de validación completa, expedida por la Dirección General de Seguridad en la Circulación de Renfe en calidad de organismo de certificación que acredita el grado de cumplimiento de la normativa de aplicación que alcanza el vehículo, la Dirección General de Ferrocarriles otorga la autorización de puesta en servicio de los seis primeros trenes el 11 de junio de 2012: el 730.012, el 730.014, el 730.015, el 730.016, el 730.017 y el 730.019.

Señorías, por lo que se refiere al mantenimiento del tren siniestrado, Renfe-Operadora figura en el registro especial ferroviario como la entidad encargada del mantenimiento de las unidades autopropulsadas S730, siendo asimismo el titular de dichos vehículos. Las empresas responsables del mantenimiento de la unidad autopropulsada S730 son Patentes Talgo, S.L., y Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A. Se trata de dos centros de mantenimiento que disponen de homologaciones en vigor otorgadas por la Dirección General de Ferrocarriles el 19 de noviembre de 2008 y el 29 de septiembre de 2011, respectivamente, que les permite desarrollar la actividad de mantenimiento de la alta velocidad. Estas empresas realizan su actividad en las instalaciones 28.022, taller BM, Madrid, Fuencarral, con unos escalones de intervención IS, IB, IM1, IM2, IM3 e IM4. La habilitación para estos escalones de mantenimiento fue emitida por ADIF con fecha 13 de junio de 2012 y tiene una validez de cinco años, hasta el 13 de junio de 2017, para el mantenimiento de todo tipo de trenes. El mantenimiento de las unidades se hace conjuntamente entre Talgo y Btren, ocupándose Btren del mantenimiento de las cabezas motrices así como de toda la cadena de tracción, el control electrónico de tracción, el CVS auxiliar y los sistemas de seguridad y control de la seguridad; del resto se ocupa Talgo. A raíz de la aparición de la serie 730, tanto Talgo como Btren solicitaron

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 13

mediante escritos de fechas 27 de marzo de 2012 y 26 de abril de 2012, respectivamente, la aplicación de la homologación de la actividad material autopropulsado eléctrico diesel. Esta habilitación se expidió con fecha 13 de junio de 2012.

Señorías, la Dirección General de Ferrocarriles ha realizado inspecciones a las instalaciones de Fuencarral, asociadas al centro de mantenimiento Btren, con fechas 21 de mayo de 2012 y 18 de abril de 2013. Asimismo, la Dirección General de Ferrocarriles inspeccionó la misma instalación asociada a la homologación de Talgo en fecha 22 de mayo de 2012. Cada vehículo ferroviario, señorías, tiene un plan de mantenimiento que fija en función de los kilómetros realizados y el tipo de intervención de mantenimiento que requiera. Estas intervenciones son de distinto nivel y cada una de ellas está protocolizada y revisa una serie de elementos del tren. El tren se encontraba al día en sus intervenciones, según los informes de todos los técnicos. Es más, salió de su revisión de seguridad ese mismo día a las nueve horas y treinta minutos.

Señorías, tras el análisis de cómo se produce la operación ferroviaria, de todas las autorizaciones y certificaciones, permítanme que les exponga a continuación cómo se hace el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Comprende diversas tareas, como la conservación preventiva, mediante la que se llevan a cabo operaciones de mantenimiento en intervalos planificados o en función de criterios preestablecidos, así como las actividades destinadas a facilitar la circulación en adecuadas condiciones de seguridad, y la conservación correctiva, que incluye actividades destinadas a retrasar el proceso de degradación de las características funcionales o estructurales de la infraestructura y a corregir impactos negativos. Conlleva también el mantenimiento realizado en caso de detectarse un fallo o una avería.

Señorías, quiero destacar que para el año 2013 está prevista una inversión total en conservación preventiva y correctiva que supera los 710 millones de euros en toda nuestra red. En relación con la línea Ourense-Santiago, su mantenimiento se incluye dentro de las inversiones destinadas a conservación y la línea que se puso en servicio en diciembre de 2011. Los datos de conservación corresponden a 2012 y supone una inversión que ascendió a 4,66 millones de euros, y la inversión —me dicen los técnicos de ADIF— destinada para este año es de 4,86 millones de euros. La vía fue auscultada, es decir, fue analizada e inspeccionada, el día 20 de abril.

Como bien conocen, señorías, el factor humano es un elemento fundamental en cualquier organización prestadora de servicios y así lo es también en el sector ferroviario. Quiero, por ello, hacer referencia a cómo son los procesos de selección, de formación y los procedimientos operativos del personal de conducción. Dos órdenes ministeriales lo regulan, la 2520/2006 y la 2872/2010, y establecen las condiciones para la obtención de la titulación necesaria del personal ferroviario, entre ellos, el personal de conducción, a la vez que la segunda también regula el régimen de homologación de los centros homologados de formación y de los centros homologados de reconocimiento médico de dicho personal. Los centros homologados de formación del personal ferroviario son organizaciones destinadas a impartir la formación teórica y práctica necesaria para la obtención y mantenimiento de la licencia o título de conducción de vehículos ferroviarios y de las diversas clases de habilitaciones y certificados del personal ferroviario. La homologación para el ejercicio de dicha actividad la otorga la Dirección General de Ferrocarriles. Actualmente, además de los centros propios de Renfe, hay diez centros de formación homologados, de los cuales siete pueden impartir formación de maquinistas. Además, la obtención y mantenimiento de cualquiera de las licencias o habilitaciones requiere obligatoriamente la obtención de un certificado de aptitud psicofísica, que debe ser emitido por un centro de reconocimiento médico homologado también por la Dirección General de Ferrocarriles y que disponga de las correspondientes autorizaciones otorgadas por las autoridades sanitarias competentes.

En el caso del personal de conducción o maquinistas, según se establece en la Orden 2520/2006, para operar en la red ferroviaria española de interés general se requiere el título o licencia de conducción de vehículos ferroviarios otorgado por la Dirección General de Ferrocarriles, que puede ser de dos tipos, la categoría A, que de manera resumida es la que tiene el personal que maneja material móvil para maniobras o trenes de trabajo con limitaciones y distancias de seguridad, y la categoría B, para todos los trenes tanto de viajeros como de mercancías, así como las correspondientes habilitaciones de conducción otorgadas por la empresa ferroviaria que les faculte para la prestación de los servicios de transporte que realice la empresa. Estas habilitaciones recogen el reconocimiento específico para el material rodante y para las líneas concretas sobre las que se pretenda operar.

Para obtener un título de conducción es necesario cumplir con los requisitos de acceso, ser mayor de edad, tener una titulación académica de bachiller superior, superar los programas de formación que se imparten en los centros de homologación homologados, superar las correspondientes pruebas teóricas y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 14

obtener el certificado de aptitud psicofísica. Los requisitos de la normativa española son los equivalentes a los que se exigen en la Directiva 2007/59, de maquinistas, que establece unos mínimos exigibles para que las licencias tengan validez en todos los países de la Unión. El curso para la obtención del título supone una carga lectiva equivalente a 1.150 horas para un título B, de las cuales al menos 500 corresponden a formación práctica, y de estas como mínimo 200 serán de prácticas de conducción efectiva en vehículos. La duración del mismo es de unos nueve meses y debe realizarse en uno de los centros homologados por el ministerio. A la finalización del mismo se requiere aprobar un examen de la Dirección General de Ferrocarriles, parte teórica y práctica. Previamente a la realización de este examen, el aspirante debe presentar el certificado de aptitud psicofísica al que me he referido anteriormente, sin el cual no puede presentarse a las pruebas. Tras la superación del examen, la Dirección General de Ferrocarriles otorga al aspirante el correspondiente título de conducción de vehículos ferroviarios.

Como he mencionado anteriormente, señorías —y me voy a detener aquí—, para poder obtener el título o licencia de conducción es necesario obtener un certificado de aptitud psicofísica, cuyos requisitos están regulados en la Orden Ministerial 2520/2006. ¿Cuáles son esas condiciones que tiene que cumplir? Tiene que cumplir unas condiciones físicas, requisitos de visión, capacidad de audición, no padecer enfermedades cardiovasculares o del sistema nervioso, etcétera. La norma establece que el personal de conducción tendrá que someterse a una evaluación psicológica. Las pruebas psicológicas se establecerán sobre la base de tres aspectos: aptitud cognitiva, en la que se pondrá de manifiesto su capacidad de atención, concentración, memoria, razonamiento, percepción; aptitud psicomotora, en la que se le evalúa su velocidad de reacción y coordinación psicomotora; y comportamiento y personalidad, en la que se valora el autocontrol emocional, la fiabilidad de su comportamiento, la responsabilidad, etcétera. Estas pruebas psicológicas determinan si la persona es apta para el desempeño de su tarea con criterios de seguridad, señorías.

El certificado de aptitud psicofísica que emite un centro médico para el personal de conducción tiene como regla general una validez de tres años desde la fecha de su expedición. No obstante, el plazo de validez de los certificados expedidos a personas de más de cincuenta y cinco años se reducirá a un año. Además, el centro puede prescribir exámenes de aptitud psicofísica más frecuentes si así lo exige el estado de salud del trabajador y, adicionalmente, efectuar un reconocimiento psicofísico, en especial tras una baja por enfermedad de más de treinta días. La persona que deba someterse a las pruebas de evaluación psicofísicas además aporta, según la normativa, al centro de reconocimiento médico donde las vaya a efectuar una declaración expresa que contenga los datos sobre su salud, a efectos de que en su caso se realice la comprobación por el personal médico facultativo. Asimismo, el centro, después de todo accidente con víctimas o después de un accidente laboral que implique un periodo de ausencia de treinta días, expedirá un certificado específico. La entidad ferroviaria podrá solicitar que se verifique la aptitud psicofísica del trabajador si este ha debido ser apartado del servicio por razones de seguridad en la circulación. Por otra parte, la Orden Ministerial 2872/2010 también establece las características de los controles para la detección del consumo de alcohol, de drogas, así como de posibles medicamentos o sustancias psicoactivas. Estas pruebas se realizan tanto en los reconocimientos médicos periódicos de evaluaciones psicofísicas como de forma aleatoria mientras desempeñan su trabajo. Un resultado positivo en estos controles conllevaría la suspensión automática de la licencia. Este sistema de reconocimientos y controles se aplica, como les explicó ayer el presidente de Renfe, a la totalidad de profesionales de la plantilla de la operadora pública.

Las reglas operativas son fundamentales para la seguridad y han constituido desde el primer momento un hecho diferencial del transporte ferroviario. El documento principal que regula la operación ferroviaria es el Reglamento General de Circulación. Este contiene el conjunto de normas y disposiciones que rigen la circulación de trenes y maniobras. Es obligación de todo el personal que interviene en la circulación conocer, en función de sus competencias, todos los documentos reglamentarios antes citados, así como avisos, órdenes o noticias dictadas por el administrador o la empresa ferroviaria.

Quiero describirles a continuación cómo es el procedimiento operativo que un profesional, un maquinista, debe realizar antes de emprender el trayecto. Primero, debe recoger el documento de tren, que incluye las prescripciones e informaciones relativas a la composición, frenado y otros datos del material rodante necesarios para una circulación segura, así como las limitaciones temporales de velocidad. Además, debe recoger lo que se conoce como la consigna serie B de precauciones del mes de julio y sus dos anexos, del 10 y del 20 de julio. Ha de recoger también el horario tren y el cuadro de velocidades máximas con las velocidades máximas de los trayectos. Estos documentos le han sido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 15

entregados con acuse de recibo en su base de conducción en A Coruña —quien tenga su base en A Coruña—. Con la documentación en su poder, el profesional toma el relevo en cabina del maquinista que ha conducido el tren en el trayecto anterior.

Señorías, hasta aquí les he expuesto las actuaciones desarrolladas desde el día del accidente, muy en especial en relación con las víctimas, así como el proceso de auditoría iniciado el día 25 en las cuestiones referidas a infraestructura y operación ferroviaria. Quiero informarles de que este proceso de auditoría sigue en marcha y se extiende a todo el sistema ferroviario. Además, como ya les he informado, el pasado 2 de agosto el Ministerio de Fomento, mediante orden ministerial, creó la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sistema ferroviario. La comisión celebró su reunión constitutiva este lunes pasado y está integrada por un presidente, diez vocales y un secretario designados entre profesionales de reconocido prestigio en el sector ferroviario. En el plazo de seis meses la comisión elaborará un informe que incluya un estudio del sector ferroviario en España y su comparativa con otros países de nuestro entorno, un análisis de la normativa existente, un análisis de medidas para el refuerzo y la mejora de la seguridad, así como posibles propuestas de mejora que se reciban en el ámbito del Ministerio de Fomento y cualquier otra función de asesoramiento que le sea encomendada.

Señorías, en lo que se refiere a las causas que han provocado el accidente, en estos momentos están abiertas dos investigaciones, una judicial y otra que está llevando a cabo la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, la CIAF, además de las que el ordenamiento jurídico prevé que realicen ADIF y Renfe conforme al artículo 21 y siguientes del Reglamento sobre seguridad de la red ferroviaria de interés general. El Reglamento de seguridad en circulación de la red ferroviaria de interés general —el 810/2007, de 22 de junio—, en su título III, artículos 21 a 28, establece las competencias y los procedimientos para la investigación de accidentes ferroviarios que traspone a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 49/2004, la cual establece la obligación de que los Estados miembros cuenten con un organismo independiente de investigación. La Comisión de investigación de accidentes ferroviarios es un órgano colegiado especializado que, si bien está adscrito al Ministerio de Fomento a través de la subsecretaría, goza de total independencia y realiza sus actividades de forma transparente y neutral, independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias o de cualquier empresa ferroviaria.

Permítanme destacar que la finalidad de la investigación que está llevando a cabo la CIAF es determinar las causas y circunstancias por las que se produjo el accidente, así como la formulación de recomendaciones derivadas de las conclusiones de la investigación que ayuden a prevenir en un futuro accidentes tan trágicos como este. Señorías, permítanme igualmente que ponga de relieve la inmediatez en la respuesta dada por la CIAF, cuyo secretario se trasladó a Santiago la misma noche del día 24 de julio junto con la delegación del Ministerio de Fomento, que viajó al lugar del accidente tan pronto como tuvo conocimiento del mismo. A esa delegación se uniría esa misma noche uno de los vocales del pleno de la comisión, que, junto con el secretario de la CIAF, iniciaron de forma inmediata el análisis de lo ocurrido junto con el personal de ADIF y Renfe desplazado a la zona. Escasas horas más tarde, a primeras horas del día 25 de julio, llega a Santiago el presidente de la comisión y uno de los técnicos investigadores, que se sumaron al equipo ya operativo. Fue ese mismo día, el 25 de julio, cuando tuve la oportunidad de mantener una reunión con el presidente de la CIAF, acompañada por el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el subsecretario del departamento, el secretario general técnico de Infraestructuras y los presidentes de ADIF y Renfe, y poder así trasladarle el máximo apoyo por parte del ministerio, así como el ofrecimiento para poner a su disposición todos cuantos medios considere necesarios para el desarrollo de su tarea de investigación independiente que tiene que acometer la comisión. Como resultado de las primeras investigaciones, la CIAF trasladó a la Dirección General de Ferrocarriles a las 12:30 horas del 1 de agosto sus recomendaciones preliminares adoptadas en la sesión del pleno apenas una semana después del accidente. La Dirección General de Ferrocarriles ese mismo día 1, a las cinco de la tarde, remitió estas recomendaciones al presidente de ADIF. Esas recomendaciones eran las siguientes. Abro comillas: Asegurar que todas las reducciones de velocidad máxima programadas en plena vía entre estaciones a partir de un cierto rango estén señalizadas en la vía y en estas situaciones gestionar la implantación progresiva de balizas ASFA que controlen la velocidad de los trenes, de modo que se asegure su inmediato frenado en caso de rebasar la velocidad máxima con la que debe ingresar en el tramo siguiente.

Señorías, como les he dicho anteriormente, ADIF nos informa de que previamente a la recepción de estas recomendaciones se habían adoptado medidas de esta naturaleza. Había implantado balizas y señalización vertical y ya había puesto en revisión todos sus protocolos de seguridad, al tiempo que había

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 16

dado instrucciones a sus técnicos para revisar la red que pueda presentar características similares y toda la red. Por consiguiente, estas primeras recomendaciones efectuadas están íntegramente en la línea de las primeras recomendaciones que tomó ADIF en esos primeros días, las cuales ya se han implantado en la zona del accidente y se implantarán en el resto de la red si los técnicos consideran que es necesario.

Ahora, señorías, es el momento de dar tiempo a la Comisión de investigación para que los profesionales que la integran puedan con todo rigor, independencia y neutralidad seguir investigando para llegar a establecer las causas que provocaron el accidente, y es tiempo de dejar que continúe la investigación judicial. Pero, señorías, mientras estas investigaciones se llevan a cabo y en el ejercicio de nuestras competencias, además de todas las actuaciones que hemos desarrollado, que estamos desarrollando y que les he descrito a lo largo de esta comparecencia, quisiera plantear a sus señorías algunas propuestas de mejora y líneas de actuación para el futuro. Del conocimiento y de la experiencia de los técnicos y profesionales del departamento y del sector comenzamos a valorar ya algunas propuestas sobre las líneas de reforma y de mejora para el sector ferroviario. Quisiera aprovechar esta comparecencia en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para pedirles, señorías, su apoyo, sus aportaciones y sus propuestas. Como les decía, el ministerio ya ha adoptado iniciativas a lo largo de estos días. Las primeras, como bien les dije, fueron las dirigidas a hacer todo lo posible por que las víctimas estén atendidas y se puedan cubrir todas sus necesidades. También les he comentado cómo desde el día 25 por la mañana se ha solicitado una auditoría a todos los que intervienen dentro del departamento y a todos los que intervienen en ADIF y en Renfe sobre cómo se han llevado a cabo todas las actuaciones que tienen que ver lógicamente con esa línea y con toda la operación. Se ha constituido la Comisión científico-técnica a la que me he referido y ADIF ha tomado, con informes de los técnicos, las medidas en el lugar del accidente. Hemos puesto en marcha también el Real Decreto-ley 11/2013 para la aprobación de una nueva normativa de atención a las víctimas de accidentes ferroviarios. Hemos constituido un comité de crisis que se viene reuniendo para abordar el conjunto de medidas que se están adaptando y evaluarlas, así como para estudiar el futuro. En este sentido, intentando desarrollar el conjunto de líneas de mejora que me gustaría enumerar, quiero decirles que todo en este momento, todo, está sometido a revisión, y todo está sometido a propuestas de mejora.

Voy a enumerarles estas líneas de actuación. Una, mejoras en materia de señalización, con la revisión de los cuadros de velocidades máximas de todas las líneas con análisis de escalonamiento de velocidades, determinando los criterios de variación de las velocidades máximas.

Dos, revisar la señalización en vía de las líneas identificadas en el análisis anterior que no estén avisadas con otro tipo de señales, lo que se haría con cartelones de anuncio de cambio de velocidad y de anuncio de inicio de esa velocidad.

Tres, dotar de una protección mediante una secuencia de balizas ASFA en los tramos que exista una reducción apreciable de la velocidad máxima, de modo análogo a cómo se protegen en vía las limitaciones temporales de velocidad.

Cuatro, promover, junto con la industria, el mayor desarrollo del ASFA digital —por cierto, señorías, me informan los técnicos en un certificado que pedí ayer por la noche que el ASFA de todas las vías donde lo hay es ASFA analógico porque es el que existe; cuando se habla de ASFA digital es de trenes pero, como ustedes saben, es interoperable— con el fin de que cuente con mayor capacidad de transmisión de información en la vía, con más canales y con el tren, y que permita una mayor versatilidad, así como la posibilidad de emisión de señales de voz, además de las acústicas actuales.

Cinco, analizar las reglas de ingeniería de los procedimientos técnicos de transición ERTMS a ASFA. Por cierto, el proceso de transición de ERTMS a ASFA de la línea referida tiene un documento técnico donde se describen kilómetro a kilómetro y metro a metro cómo es la línea, es decir, el documento, las reglas de ingeniería y los procedimientos técnicos de esa línea están descritos en un documento, que es el documento de transición ERTMS a ASFA; en ese documento se describen todas las señales que están en la vía.

Seis, profundizar en la posible instalación de un sistema satelital para trenes como refuerzo a los sistemas de señalización. Saben que en Europa ya hay un grupo de trabajo para ello. Se está trabajando en esta línea y nosotros vamos a destinar recursos y esfuerzos para que este proyecto pueda avanzar y pueda tener aplicación práctica.

Siete, revisar los requisitos de acceso a las profesiones del sector ferroviario, valorar incluso la oportunidad de diseñar una formación académica *ad hoc*.

Ocho, revisar el protocolo de reconocimientos médicos-psicofísicos, analizando los plazos y niveles de exigencia.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 17

Nueve, reforzar el análisis de los aspectos psicológicos de la conducción para orientar la formación continuada de los profesionales.

Diez, protocolizar el procedimiento que se conoce, entre comillas, como toma de servicio diario en el inicio de la actividad que el maquinista debe verificar con el centro de gestión.

Once, valorar la posibilidad de mejorar la grabación de la actividad profesional en los trenes.

Doce, revisar la normativa del uso de los elementos de comunicación móviles del personal a bordo de los trenes para implantar un sistema integrado y único de comunicación, donde el maquinista, el profesional, active la comunicación por un sistema único de manos libres.

Trece, incrementar los controles de los registradores jurídicos, lo que se conoce como cajas negras, realizando análisis sistemáticos de la información contenida para promover medidas de mejora.

Catorce, mejorar la ubicación y protección de los equipajes en el interior de los vagones.

Quince, extender la informatización de los controles de acceso a todos nuestros servicios ferroviarios y asignar el billete gratuito a los menores de cuatro años o de la edad que nos digan los técnicos.

Dieciséis, promover los sistemas que permiten la identificación de los pasajeros.

Diecisiete, actualizar el Reglamento General de Circulación y todas las normas de desarrollo.

Dieciocho, aprobar un real decreto de asistencia integral a las víctimas de accidentes ferroviarios —que es el que nos da cabida a partir de la aprobación del real decreto-ley—, que nos permita incorporar un plan nacional que articule todas las actuaciones de atención a los afectados. Este real decreto contendrá la participación de esta Cámara en la formación de la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, como se ha hecho ya para la Ciaiac. Escuché esto a algunas de sus señorías ayer y nos parece una buena propuesta, no porque en este momento en ese órgano no esté garantizada su total independencia, sino porque el que las propuestas vengan a esta Cámara es una señal más de la total independencia de unas personas, todas ellas con un reconocido prestigio, que —estoy segura— están pasando muy malos días, porque investigar un accidente es algo muy difícil técnicamente pero es también muy difícil psicológicamente. Desde aquí mi agradecimiento de nuevo a todos estos profesionales; a todos ellos, mi agradecimiento más sincero.

Señor presidente, señorías, con esta comparecencia y con la que hicieron ayer los presidentes de ADIF y Renfe estamos pretendiendo trasladar al Parlamento toda la información de la que disponemos sobre el desgraciado accidente de tren ocurrido el 24 julio en Santiago; dar cuenta de todas las actuaciones, medidas y decisiones llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento, por ADIF y por Renfe, especialmente las dirigidas a atender a las víctimas; explicar la auditoría de las infraestructuras y operación ferroviaria que estamos llevando a cabo del conjunto de nuestro sistema. Por cierto, si algún dato que yo no he explicado en esta Cámara ustedes lo solicitan, será remitido de forma inmediata a todas y cada una de sus señorías. Todos y cada uno de los extremos que incluso mi propia intervención les haya dado alguna indicación de alguna documentación a mayores, toda ella será remitida de forma permanente a esta Cámara. En ese sentido, tengo que decirles que en este momento los profesionales, todos, del Grupo Fomento están dedicados, como saben, en exclusiva, las veinticuatro horas del día, a llevar a cabo este trabajo. Desde aquí quiero darles las gracias a todos. He intentado dar cuenta de todas las actuaciones, de todas las medidas, de todas las decisiones que se han llevado a cabo, y especialmente de las dirigidas a atender a las víctimas; a explicar la auditoría de las infraestructuras que hemos llevado a cabo; a detallar cuál es el papel de las comisiones de investigación, y, por supuesto, a decirles, como todos ustedes saben, que el Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela está investigando el accidente. Y por último, exponer las líneas de actuación para mejorar, en lo que se pueda, nuestro sistema ferroviario, con el fin de que no vuelva a producirse un trágico accidente como este.

Señor presidente, señores miembros de la Mesa, señorías, hoy, dieciséis días después del accidente, es también un día para honrar la memoria de las víctimas. Ustedes ayer guardaron un minuto de silencio al comienzo de esta sesión; yo lo pediré al finalizar la intervención. Pero la mejor manera de honrarlas, de acompañar a sus familias en el dolor y apoyarlas es hacer todo lo que esté a nuestro alcance para tratar de esclarecer todo lo sucedido y, además, asumir el compromiso —y aquí lo asumo— de adoptar todas las medidas necesarias para evitar que pueda repetirse una tragedia como esta. En eso estamos trabajando, señorías, desde el instante siguiente al que se produjo el accidente. Ya les anuncio que cuando tengamos el informe de la comisión de investigación el Gobierno solicitará comparecer en el Parlamento. Como dije al principio de mi intervención, les agradezco a sus señorías el apoyo y la solidaridad que me manifestaron en cuanto tuvieron conocimiento del trágico siniestro. Gracias, señorías, a todos, a todos y cada uno de los grupos, y a todos y cada uno de los responsables de los grupos que tuvieron a lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 18

largo de esas trágicas horas comunicación permanente. Señorías, en una situación tan difícil ha sido muy reconfortante comprobar que el país entero ha sabido estar unido en momentos tan duros como los que hemos vivido.

Me gustaría finalizar la comparecencia haciendo mías —y creo que de todos— las palabras que, en la desolación por tantas vidas e ilusiones truncadas, pronunció en el acto en memoria de las víctimas celebrado el 31 de julio en el parque de Santo Domingo de Bonaval, en Santiago de Compostela, una de las víctimas que perdió a su pareja. Decía ella: Nadie debe buscar otra cosa que la verdad, pues solo así encontraremos la paz. Señorías, ese es nuestro objetivo y a ese objetivo nos hemos dedicado desde el 24 de julio a las 20:41 horas y nos vamos a seguir dedicando todos los minutos, todas las horas y todos los días que tenemos por delante. Concluyo, señorías, reiterando mi afecto y el de todo el Ministerio de Fomento a los familiares, a los amigos, a las víctimas, a todos, y deseando a los heridos su pronta recuperación. A todos ellos les quiero hacer llegar nuestro mensaje de aliento y de apoyo. No solo con palabras —que están muy bien—, sino basado en decisiones, que algunas ya estamos tomando, y todas las mejoras que se vayan a acometer en el futuro. Por eso reitero, señor presidente, señorías, que quiero contar con el apoyo —si ustedes quieren— pero también con las propuestas de todos ustedes. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Atendiendo la petición de la señora ministra, vamos a guardar un minuto de silencio para honrar a las víctimas de este accidente. **(Las señoras y los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio.)**

Vamos a suspender la sesión cinco minutos. **(Pausa.)**

Señorías, vamos a comenzar con la fijación de las posiciones por parte de los portavoces de los grupos parlamentarios, siguiendo el orden de menor a mayor. En primer lugar, doy la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, a la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señorías, señora ministra, desde el BNG le agradecemos su comparecencia a petición propia; comparecencia que, por otro lado, nosotros también le habíamos solicitado con antelación, el mismo 25 de julio. Inevitablemente, después de las comparecencias del día de ayer en esta Comisión de los presidente de Renfe y ADIF, tendremos que repetirnos en los argumentos que hemos expuesto cada uno de los grupos en nuestro afán de querer saber lo qué pasó y por qué pasó el día 24 de julio en Angrois. Por cierto, las comparecencias de ayer, por lo menos a nosotros, no nos han aportado datos sobre las causas del accidente, ya que han sido, tal y como reconoció el presidente de Renfe, comparecencias descriptivas y no valorativas.

Señora ministra, en el año 2006 el accidente del metro de Valencia provocó 43 muertos y 47 heridos. En aquella ocasión se habló de exceso de velocidad y de un maquinista como único responsable de la tragedia. Se ocultaron importantes fallos estructurales del tren y de las vías, tal y como demostró el hecho de que la fiscalía solicitase reabrir la investigación años después. Nosotros, señorías, supongo que al igual que ustedes, no queremos que esto vuelva a suceder y queremos que en esta ocasión no haya nadie que se esconda detrás de la tragedia y el dolor para no dar todas las explicaciones y soluciones que las víctimas, sus familiares y todos los gallegos y gallegas esperamos y merecemos. Para esto todos y todas tendremos que poner mucho empeño y ustedes, desde el Gobierno, señora ministra, tendrán que poner no solo todos los medios, sino también toda la voluntad política para esclarecer todo lo que pasó y evitar que nunca más vuelva a suceder.

En el caso del accidente ferroviario de Angrois hubo y hay, primero, mucha prisa por señalar que el exceso de velocidad y el maquinista son los únicos y principales responsables de lo ocurrido, y segundo, mucho, muchísimo interés en aclarar que el lugar donde se produjo el accidente no forma parte de la línea de alta velocidad. Usted misma, señora ministra, asistió a una rueda de prensa el 27 de julio, tres días después del accidente, acompañada del ministro del Interior y del presidente de la Xunta, donde se esgrimieron esos mismos argumentos que le he citado. Por un lado, el ministro del Interior, casi jactándose, informaba de que el maquinista estaba detenido porque había serios indicios —sin explicarlos y concretarlos— para que lo estuviera. Por otro, el señor presidente de la Xunta denunció en esa misma rueda de prensa que determinados grupos de presión extranjeros querían utilizar la catástrofe para desacreditar la alta velocidad española y frustrar las posibilidades de empresas españolas de lograr contratos para la implantación de la alta velocidad en otros países, y dejó claro el señor Feijóo que el tramo donde ocurrió el accidente no es estrictamente de alta velocidad. Estos argumentos fueron repetidos con insistencia desde distintos ámbitos gubernamentales y empresariales, descargando la responsabilidad en el fallo humano y evitando buscar más explicaciones. El día 26 de julio un grupo de maquinistas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 19

compareció públicamente para criticar el trazado de la vía en sus accesos a Santiago de Compostela y hacer ver que la curva de A Grandeira es —cito textualmente— un punto negro. Inmediatamente el presidente de ADIF salió al paso diciendo que —también cito textualmente— no hay ningún tramo peligroso si se respeta la velocidad. El presidente de Renfe salió para decir que el accidente —también textualmente— no se había producido en una vía de alta velocidad ni en un tren de alta velocidad y, por lo tanto, no es un accidente de alta velocidad. Lo que no se dijo y sigue sin aclararse es si el propio Alvia S730 y las medidas de seguridad eran las que tenían que ser en ese tramo que en el año 2011, cuando se inauguró, se nos vendió —en ese momento sí— como de alta velocidad, y año y medio después parece ser que ya no lo es, sino que se trata al parecer de un tramo mixto.

Señora ministra, lo que sabemos es que ese Alvia tenía que haber empezado a decelerar varios kilómetros antes para discurrir a una velocidad máxima de 80 kilómetros/hora por la curva de A Grandeira y que no lo hizo. El porqué está todavía por aclarar y determinar. Es posible, y nosotros no lo descartamos, que el maquinista cometiera una imprudencia, pero lo que es seguro, señora ministra, es que no existía ningún dispositivo que obligase a ese tren a reducir la velocidad. Eso, señora ministra, es competencia de alguien, es responsabilidad de alguien, que desde luego no son ni las víctimas, ni el maquinista, ni tampoco los gallegos y gallegas a los que se nos dijo tantas veces que ya formábamos parte de esa joya de la corona que es la alta velocidad española. Las competencias ferroviarias son exclusivas del Estado. Ayer se habló aquí largo y tendido del currículum del maquinista, de su experiencia y de las muchas veces que realizó ese recorrido. ¿Qué fue entonces lo que ocurrió realmente para que se produjera el dramático accidente? ¿Cómo —le pregunto, señora ministra— por sí solo un error humano puede causar una tragedia de tales dimensiones en un sistema ferroviario con unas medidas de seguridad y un trazado que ahora ya se cuestionan desde muchos ámbitos abiertamente? ¿Quién debía poner los medios técnicos que blindasen la línea de los posibles errores humanos?

Mucho menos que del maquinista se habló ayer aquí del trazado, del que ya en su día se publicó que no se modificaba para no incrementar aún más el pago en el capítulo de las expropiaciones en una zona muy urbanizada. Un trazado que fue originariamente pensado para las necesidades de los años cuarenta del siglo XX y que distintos expertos han calificado de inadecuado. Un trazado que obliga a una brusca reducción de la velocidad del tren, que tiene que pasar de 200 a 80 kilómetros/hora en un corto espacio de tiempo y donde se pierden definitivamente los rasgos de la alta velocidad. Ayer tampoco hubo aclaraciones que despejaran las muchas dudas que han surgido en este tiempo en torno a esos sistemas de seguridad. Sí hemos oído al presidente de ADIF deslizar la responsabilidad a Gobiernos anteriores de que en el tramo Ourense-Santiago no esté operativo el sistema ERTMS. También hemos oído después del accidente al presidente de Renfe decir —por cierto, con la contundencia que ayer no dijo— que de estar instalado el sistema de frenado automático ERTMS se habría podido evitar el accidente; un sistema de frenado que está instalado en el tramo Madrid-Olmedo y Ourense-Santiago, que dio problemas casi desde el principio, que presentó fallos desde el primer momento y que solo está operativo en el tramo Madrid-Olmedo. El presidente de Renfe ha explicado y justificado que los fallos en el ERTMS no se han solucionado aún porque se quiere instalar la última versión del sistema. Lo que ha eludido concretar el presidente de Renfe es cuándo se van a resolver, en qué momento y cuánto tendremos que esperar aún, además del año y medio que ya ha transcurrido desde la inauguración. En el metro de Madrid, por ejemplo, que no es de alta velocidad ni tampoco de velocidad alta, no hay ni un solo centímetro de vía sin este sistema. **(Rumores.)** En la zona del accidente funcionaba el sistema ASFA analógico, porque, según ADIF, el ASFA digital todavía no está disponible; un sistema, el ASFA, que solo opera automáticamente al sobrepasar velocidades de 200 kilómetros/hora y que, por lo tanto, no se puso en funcionamiento en este accidente, donde el tren circulaba por debajo de esa velocidad. Desconocemos en este momento cuáles eran los sistemas de seguridad que se recogieron en el proyecto de construcción del trazado y es necesario saber si los sistemas contemplados en el proyecto constructivo son o no son los que finalmente se instalaron, y en todo caso, señora ministra, es necesario saber si son suficientes. Para eso no hay que hacer sesudas investigaciones, usted misma supongo que debe saberlo y supongo que puede proporcionarnos esa información.

Señora ministra, ahora, después de un accidente con 79 fallecidos y otros tantos heridos, se han empezado a tomar medidas; usted ha hecho una relación no solo de las medidas que ya se han tomado, sino de propuestas que quiere poner en marcha. Entendemos en el BNG que estas medidas o por lo menos muchas de ellas ya deberían haber existido; ahora se instalan cartelones, balizas que limitan la velocidad, se apuran una serie de actuaciones que, perdóneme, más parecen dar la impresión de hacer

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 20

que se hace que de tener intención de solucionar definitivamente las graves deficiencias existentes; deficiencias por cierto que para ser solventadas necesitarían una inversión bastante ridícula comparada con la multimillonaria realizada en las propias obras, razón de más entendemos nosotros para que se hubieran resuelto las carencias con anterioridad.

Ayer también se dijo aquí por los representantes de Renfe y ADIF que antes de la puesta en servicio de esta vía los trenes están sometidos a múltiples controles, auditorías, evaluaciones técnicas, etcétera. En el BNG no lo dudamos, pero hay una cosa clara, algo que todo el mundo entiende: no se puede auditar algo que no existe, no se puede someter a control un sistema que no está operativo, y cuya desconexión se autorizó por el propio ADIF. Señora ministra, no solo por la memoria de los fallecidos y por hacer justicia a las víctimas que han sobrevivido, sino por el que debe ser ahora, una vez que se ha producido ya un accidente, el objetivo principal del Gobierno y de todos y todas nosotras, el tratar de evitar que se vuelva a producir nada parecido en el futuro, debemos llegar hasta el final, aclarar todas las dudas y dar respuestas absolutamente transparentes a todas las preguntas que nos demanda el conjunto de la sociedad, y que puedan evitar posibles maniobras interesadas en la confusión. Es necesario a nuestro entender crear, por un lado, una comisión parlamentaria de investigación en donde tengamos la oportunidad de abordar con amplitud la situación de la seguridad ferroviaria, los planes de futuro para mejorar dicha seguridad en las líneas de tren a Galicia y en Galicia, así como el estado de las infraestructuras; una comisión que aclare, con la colaboración y asesoramiento de los técnicos que sean necesarios, el cúmulo de factores que han incidido en este terrible accidente; una comisión que analice rigurosa y pormenorizadamente y cuyos análisis y conclusiones sirvan para actuar preventivamente de cara al futuro, donde comparezcan expertos, técnicos, responsables y profesionales independientes del ámbito ferroviario que arrojen luz sobre las causas del siniestro de Angrois, y también —nada hay más democrático, señora ministra— sobre las posibles responsabilidades a las que hubiere lugar, y que aborde también en profundidad la situación en la que se encuentran nuestras infraestructuras ferroviarias. El BNG ya la ha propuesto por escrito la semana pasada, y espera, en esa disponibilidad que hemos notado en su intervención, efectivamente que el Grupo Parlamentario Popular y el Gobierno también la apoyen. La constitución de una comisión de investigación, por un lado, como le digo, y por otro —y nos ha parecido entender en su intervención que tenían disponibilidad a apoyar esta propuesta—, la modificación de la composición y el sistema de nombramiento de los componentes de la actual Comisión de Accidentes de Fomento, que está compuesta por siete miembros, todos ellos nombrados por el o la titular del ministerio, en este caso ya estaban nombrados, no los ha nombrado usted efectivamente, y que dicho sea de paso en esta Comisión ha terminado ya su mandato hace cinco meses, ya que fue creada en 2007. Entendemos que sería una buena muestra de transparencia y voluntad política llegar hasta el último extremo en este asunto.

Voy finalizando, señor presidente. Quiero referirme a tres cuestiones muy sucintamente que ha citado la señora ministra: primero, se ha referido usted, en el relatorio de cuestiones donde nos indicaba las medidas que ya se pusieron en marcha justo después del accidente, a la oficina de atención a los afectados. Esta oficina, señora ministra, a pesar de que la mayoría de los afectados son gallegos, se puso en funcionamiento en Madrid. Desde luego a nosotros nos parece que el Estado sistemáticamente viene tratando a Galicia como menor de edad en muchos asuntos, y no quisiéramos que en este nos volviera a tratar de la misma manera. Nosotros creemos que era el mejor momento, el momento ideal y que correspondía para que esa oficina se crease donde está la mayoría de los afectados, que no es otro sitio sino Galicia. Por otro lado, usted ha agradecido en su intervención reiteradamente el dispositivo puesto en marcha por la Delegación del Gobierno y la actuación del propio delegado del Gobierno. Aquí, señora ministra, no podemos estar de acuerdo con usted; el delegado del Gobierno fue el primero, y creemos que con demasiada prisa, en hablar en las primeras horas del accidente de un atentado, cuestión que desde luego puso en alerta a toda la población gallega y que no tenía nada que ver con lo que luego fue la realidad. Insistió en ese argumento aun bastante tiempo después de que ya el Ministerio del Interior —termino, señor presidente— había confirmado que no se trataba de un accidente, y ha hablado usted también y ha agradecido, señora ministra, y nosotros estamos totalmente de acuerdo, la labor de los distintos servicios públicos: emergencias, bomberos, servicios sanitarios, etcétera, que intervinieron después del accidente. Pues bien, yo creo que es un buen momento para que todos recordemos, y ustedes desde el Gobierno no olviden en ningún momento, que los servicios ferroviarios deben atender también al interés general, al interés público y, señora ministra, desde luego las medidas que se vienen tomando, sucesivos recortes en personal y en mantenimiento y la progresiva liberalización y privatización del sector, creemos en el BNG que no van en ese sentido y que empeoran considerablemente la calidad de este servicio público.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 21

Ya termino. Señora ministra, sería imperdonable que se repitiese lo ocurrido en el accidente del metro de Valencia, pero sería absolutamente irresponsable, y usted sabe perfectamente de lo que le estoy hablando, que se repitiese nada parecido a lo del *Prestige*, que más de diez años después continuamos sin saber las causas (**Rumores.—Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!**) Más de diez años después continuamos sin saber las causas y, lo que es muchísimo peor, continuamos sin que se hayan mejorado las condiciones para que no se vuelva a repetir. Señora ministra, ahora más que nunca, nunca más. (**El señor García Díez: En política no vale todo**). Efectivamente no vale todo en política. (**El señor García Díez: Hay que tener un poco más de educación.**)

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

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: En primer lugar, quiero agradecerle su pronta disposición a comparecer y las exhaustivas explicaciones que ha facilitado a esta Comisión. Es cierto que es prematuro extraer conclusiones definitivas, y en ese sentido entendemos que es preciso confiar y esperar a la finalización de los trabajos derivados de la investigación judicial y de la comisión científico-técnica, en cuya independencia confiamos plenamente. Dicho esto, no es menos cierto, tal y como señalé durante la sesión de ayer, en la que comparecieron los presidentes de ADIF y Renfe, que es absolutamente necesario que desde la responsabilidad de los gestores ferroviarios, tanto políticos como técnicos, del propio Gobierno y cómo no de esta Cámara se reflexione y profundice en las causas que han motivado este accidente con el objetivo de introducir los mecanismos correctores precisos que garanticen la máxima seguridad del sistema ferroviario del Estado. Nos satisface escuchar su afirmación de que todo está sujeto a revisión, de que todo está sometido a propuestas de mejora; es un buen inicio.

Tal y como señalé ayer también, el trágico accidente de Angrois debe marcar un antes y un después en la gestión y el desarrollo del tejido ferroviario del Estado, procediendo a auditar de arriba a abajo, de una manera integral la totalidad de las líneas existentes, tanto pertenecientes a la red convencional como a la de alta velocidad, e implementar también en la nueva planificación y en la que se encuentre en curso los criterios, los parámetros y los mecanismos necesarios para disponer antes que después de un sistema ferroviario excelente. Es una obviedad señalar que a diferencia de lo ocurrido en otros países europeos la alta velocidad en España se ha generalizado de una manera diría que incluso excesiva, pero quizá lo trascendente en estos momentos no sea eso, sino cómo se ha acometido esa generalización, porque desgraciadamente el planteamiento inicial se ha visto quebrado cuando se ha contado con presupuestos limitados, y los proyectos de alta velocidad han sido modificados —como lo fue este— y ejecutados parcialmente. En definitiva no se están ejecutando las infraestructuras de alta velocidad como estaban proyectadas, lo cual para nosotros constituye una gran preocupación. De este modo no se están cumpliendo las previsiones, y —algo que ya le he comentado en otras ocasiones— la ausencia de priorización y jerarquización está dando lugar a situaciones intermedias con múltiples combinaciones de tramos de alta velocidad con tramos de red convencional. Como bien sabe son tantas las diferencias entre una línea de alta velocidad y otra de red convencional, y no solamente en el trazado, sino en la propia infraestructura o la seguridad, que al combinarlas se multiplica también la complejidad en la conciliación de sus sistemas, y ello además tiene importantes consecuencias en las prestaciones y en la funcionalidad. Con esto le quiero decir que hay que tener una visión amplia de lo que es el sistema también a la hora de analizar las causas del accidente ocurrido en Galicia.

Por todo ello este grupo considera necesario que, más allá de la revisión de los procedimientos y protocolos internos en vigor, que sabemos que se está acometiendo, y de las decisiones derivadas de la inmediatez de lo ocurrido, es preciso también que el trabajo de su ministerio en esta materia y el de los organismos de él dependientes responda a parámetros objetivos y racionales de priorización y jerarquización, con una visión integral e integrada, con una visión ordenada del futuro, de la totalidad del sistema ferroviario del Estado, y aquí me gustaría referirme al Ministerio de Hacienda. Señora ministra, usted sabe que más allá de una gestión racional y eficiente de los recursos es precisa la dotación presupuestaria necesaria y suficiente. Yo tengo mis dudas de que la existente actualmente sea la que realmente precisa su ministerio para mantener y actualizar la red convencional y poder desarrollar los nuevos proyectos ferroviarios del Estado, así que desde aquí hago un llamamiento también al Ministerio de Hacienda para que sea sensible con algo que para mí es fundamental, y ayer lo decía. Usted sabe que soy una firme creyente en el tren; creo que el tren es el futuro desde el punto de vista social, económico, de cohesión. Tiene muchas virtudes y en ese sentido —como le decía— demandamos también la sensibilidad del Ministerio de Hacienda para con su ministerio en esta materia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 22

Queremos también dejar constancia de la necesaria transparencia que en este proceso se debe dar. Confiamos en que, tal y como ha hecho hasta ahora, continúe por esa senda y los miembros de esta Comisión y en definitiva la Cámara puedan participar de las conclusiones y sobre todo del futuro del sistema ferroviario español. Debemos aprender de lo ocurrido, y para eso es preciso conocer exactamente qué ha pasado, y aunque esto no puede volver a ocurrir, también debemos mirar al frente, para lo cual —concluyo— contará con todo nuestro apoyo, con el apoyo del Grupo Vasco en este Congreso de los Diputados.

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

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Señora ministra, lo primero que quiero hacer antes de esta pequeña exposición es agradecerle la disponibilidad que siempre ha tenido, la accesibilidad y lo rápido que informó a los grupos parlamentarios —al menos al nuestro— el día del accidente sobre lo que estaba pasando, lo cual no suele ser lo habitual, por eso creo que merece la pena subrayarlo. Dicho esto, y agradeciéndole por supuesto la comparecencia, quiero hacerle un comentario previo sobre los objetivos que deberían tener este tipo de comparecencias en esta Comisión y el trabajo que hemos realizado hasta aquí. Tengo que decirle que me parece que hoy hemos vuelto a recaer un poco en los vicios de ayer. Gran parte de su exposición ha sido reiterar, redundar en lo que ayer ya se nos explicó, y gran parte de las explicaciones que ayer se dieron y que hoy ha repetido usted tienen muy poco que ver en mi opinión con lo que nos ha reunido aquí, que es el accidente en sí, y una pregunta que sin duda alguna es la que se hacen los afectados y las víctimas del accidente, así como gran parte de la ciudadanía, y que sin embargo aquí se ha evitado cuidadosamente es, ¿se podría haber evitado el accidente? Esta es la cuestión, y además es una cuestión que más temprano que tarde van a hacer, como digo, los afectados y los supervivientes del accidente.

Eso nos lleva a cuál es el trabajo que estamos haciendo aquí y qué tipo de responsabilidades hay que distinguir, porque también es importante de cara a la opinión pública que tratemos de explicar algo que no siempre sabemos explicar bien, y que es qué trabajo hacemos y por qué es importante. Creo que está claro que por una parte hay responsabilidades técnicas, que como usted muy bien ha dicho están investigando diferentes comisiones, y quizá alguna más que se pueda formar, que desde luego no son las que nos corresponden dirimir a los diputados ni a los ministros, porque nosotros no somos técnicos, y si alguno aquí es técnico es algo circunstancial; lo que importa es que somos representantes de los ciudadanos y estamos aquí para otra cosa distinta. Tampoco estamos para dirimir responsabilidades jurídicas, porque evidentemente para eso están los juzgados, que ya están en el asunto. Hay un tercer grupo de responsabilidades, las políticas, que son las nuestras. Estamos aquí para tratar de saber si las instituciones políticas han hecho todo lo que tenían que hacer para tratar de prevenir el accidente, partiendo de la premisa realista de que los accidentes, como el propio nombre dice, no se pueden evitar siempre sin una pretensión absurda de querer vivir con una seguridad absoluta. En cualquier caso la pregunta que hay que contestar o que hay que tratar de contestar es: ¿se podría haber evitado el accidente de Angrois? Esta es la cuestión. ¿Se hizo todo lo que en su momento se podía haber hecho para evitarlo? Yo creo —al menos es una conclusión provisional por lo concreto que se ha ido viendo a lo largo de estas comparecencias— que no se hizo todo lo que se podría haber hecho. Esta es la cuestión, más allá —como digo— de las responsabilidades técnicas y materiales que tienen que ver con el accidente en sí, o con las jurídicas que ya determinará el juez, y con las políticas, que como digo son cosa nuestra.

A mí me parece evidente que hay responsabilidades políticas desde el momento en que este accidente se produce, y desde que se produce en unas circunstancias que exigen aclaraciones y explicaciones, muchas de las cuales corresponden al Parlamento. En ese sentido mi grupo quiere aprovechar esta comparecencia para decir que apoyamos la organización de una comisión de investigación parlamentaria que se dedique a esto, no a sustituir a los técnicos ni a sustituir a los jueces, sino a tratar de ver si las decisiones políticas que se tomaron antes de que ocurriera el accidente han tenido algo que ver con él, y sobre todo para contribuir a que esto no vuelva a pasar, a que no se vuelva a repetir. Usted nos ha pedido además a los grupos que participemos y que hagamos aportaciones, y ya le anuncio que nuestro grupo está completamente dispuesto a ser constructivo y a tratar de aportar lo que esté en nuestra mano, desde preguntas que haya que plantear hasta propuestas que podamos elaborar, pero el marco adecuado para hacer eso no es una comparecencia ni la Comisión de Fomento en general, sino que estaría muy bien una comisión de investigación parlamentaria que aportara todo esto: reflexión, investigación y transparencia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 23

Asimismo estamos hablando de un accidente que no es casual que se produce relacionado con otra palabra que ha sido en gran parte tabú en estas comparecencias, y que es el proyecto AVE, uno de los grandes proyectos industriales, de investigación y de infraestructuras de España, que además tiene importancia económica ahora mismo por sus posibilidades de exportación, y es evidente que se está evitando mencionar el asunto para tratar de separarlo y que la tragedia de Angrois no contamine la capacidad industrial del proyecto o su calidad, lo cual creo que sin embargo es equivocado, porque para recuperar la confianza en lo que ofrece España, en la famosa marca España, la transparencia y hablar con claridad es fundamental. Creo que en todo esto ha habido mucho oscurantismo y que las comparecencias no acaban de despejar esa oscuridad que cubre parte del asunto.

Nuestro grupo ha dicho muchas veces —me ha tocado a mí explicarlo— que no comparte por razones económicas y sociales la inversión en AVE que llevamos tanto tiempo criticando. No es el momento mejor para hacerlo, pero sí es evidente que en estas comparecencias sí se ha aportado algo que es novedoso, que no sabíamos, que habla por cierto muy mal de la falta de transparencia que acompaña a muchas políticas públicas estratégicas, y es el hecho de que se cambiaran durante el propio desarrollo del proyecto sus características técnicas y se hiciera al final en ancho convencional, y finalmente hemos averiguado algo que desde luego yo no sabía y no sé si lo sabían los demás grupos. No es cierto, como dice ADIF en su página web, que el trayecto desde Orense hasta La Coruña sea una línea de alta velocidad con las prestaciones de alta velocidad. Ahora sabemos que es una línea mixta, que además utiliza trenes, como el caso del Alvia, que no pueden utilizar por razones técnicas, que no nos corresponde a nosotros averiguar, el sistema ERTMS, que era el que se veía como óptimo. En fin, hemos ido sabiendo unas cuantas cosas, pero es un hecho que, si se cambiaron las características del proyecto durante su propia ejecución sobre la base de criterios de rentabilidad, porque no salía rentable hacer cambiadores y que fuera por lo tanto una línea de alta velocidad pura, era precisamente porque no había una aportación económica significativa a la calidad del transporte en la zona ni en la calidad de la red ferroviaria española, e inauguraron en ese momento y con esas prisas esa línea de un AVE supuesto que luego al final no lo es. Creo que esto es algo de lo que hay que hablar y hay que decírselo a la sociedad precisamente para que no vuelva a ocurrir, para que no vuelva a ocurrir que haya Gobiernos que aprueben la apertura de líneas de alta velocidad que no lo son por intereses básicamente electorales que tienen que ver con presentar ante una clientela electoral determinados logros que tampoco lo son, y que al final, lejos de ser logros, como se ha podido ver, son el origen de gravísimos accidentes o de consecuencias similares.

Esto es precisamente el terreno de las responsabilidades políticas. Entonces se trata de que sepamos qué es lo que se ha hecho mal en el terreno de las decisiones políticas para no volver a recaer y no volver a repetirlas. Es algo además básicamente irrenunciable desde el momento en que su propio Gobierno sigue adelante con la estrategia, que mi grupo no comparte, de expansión ilimitada del AVE, a pesar de los recursos financieros limitadísimos por la crisis que tenemos. Esto es una llamada de atención al peligro que hay, al peligro de seguir incurriendo en estas políticas de lujos y de eventos grandiosos y de grandes inauguraciones cuando no se han hecho en las condiciones adecuadas, precisamente porque las propias condiciones económicas del país y de la Hacienda pública no lo permiten.

En realidad algunas cosas sí hemos sabido, y esto es importante. He anotado algunas que me parece que son relevantes y que deberían formar parte de lo que debería estudiar la comisión de investigación, que espero que el Grupo Popular apoye, porque permitiría llegar a conclusiones más adecuadas. Para empezar, ya sabemos que el tren en concreto del accidente, el Alvia, no funcionaba en ese trayecto por razones técnicas con el sistema ERTMS; sabemos que hay un tramo, que es donde ocurrió el accidente, sin medidas de seguridad en aquel momento, y sabemos que en ese tramo todo dependía del maquinista. Algo hemos ido averiguando y sabiendo. Ahora también sabemos, y esto sí es novedoso, que sí se han adoptado —o eso nos ha dicho usted— medidas de seguridad que impedirían que el accidente se repitiera, lo cual indica que se podía haber prevenido, salvo que, como también aquí se ha sugerido, resulte que esas medidas de seguridad sean más cosméticas que otra cosa, lo que no quiero ni pensar; pero evidentemente si ahora se está revisando —lo cual es por supuesto absolutamente necesario— la seguridad general del sistema tras el accidente y se ha detectado que hay tramos, como el de Angrois, que son de riesgo por las razones que sean, es porque evidentemente no se había hecho todo lo necesario para prevenir el riesgo, y refugiarse con una mentalidad burocrática en que yo hago lo que dice la normativa está muy bien, pero desde luego no ayuda ni a progresar ni a mejorar ni a que lleguemos a superar el riesgo.

También se dijo ayer —creo que lo dijo el señor Llamazares y desde luego está muy bien dicho— que, si todo se queda al albur de que haya un error humano o no lo haya, a buenas partes vamos. Evidentemente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 24

este no es ni un sistema de transporte seguro ni puede ser considerado como tal, y desde luego la inversión que se realiza para hacerlo no está por lo tanto justificada de ninguna de las maneras. Así pues si de lo que se trata es —estamos completamente de acuerdo en eso, espero— de mejorar el sistema y si ustedes van a continuar adelante, si no van a revisar —y yo creo que deberían hacerlo a la luz de lo que ha pasado— la estrategia de crecimiento del AVE de la manera que sea posible para cumplir con los objetivos y los compromisos políticos, lo que tendríamos que hacer es desde luego, desde el primer momento, dejar claro qué trayectos son y cuáles no de alta velocidad por una exigencia mínima de transparencia, de claridad, para que los ciudadanos sepamos a qué atenernos, y sepamos cuando subimos a un tren, a un avión u otro vehículo el grado de seguridad que el sistema es capaz de proporcionarnos, y el grado de riesgo que uno puede asumir.

Desde luego como digo también es un momento sumamente apropiado para hacer una reflexión crítica de que, si esta estrategia de inversiones en este tipo de infraestructuras no se puede dar con todas las condiciones que la inversión requiere para su seguridad, debería ser revisada y sometida a reconsideración. Mi grupo cree que sí y que esta sería también una buena ocasión para abordarlo, precisamente en memoria de las víctimas y por el respeto a todos los afectados, para que esto no vuelva a ocurrir, porque evidentemente sí es cierto que las mejoras técnicas siempre van a mejorar la seguridad, pero también es cierto que las decisiones políticas las pueden mejorar de una manera igual de relevante y a veces mucho más.

Esto es lo que le quería comentar, señora ministra, y por lo demás tiene a nuestro grupo a su disposición para cualquier tipo de aportación constructiva.

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

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar, quiero agradecer, señora ministra, la rapidez con la que comparece para explicarnos lo acontecido el pasado día 24 en Santiago. La gravedad del accidente y las trágicas consecuencias que se han llevado la vida de 79 personas y han dejado 150 heridos lo merecían, aunque también debo poner de manifiesto que esta comparecencia puede ser a su vez algo precipitada si tenemos en cuenta que apenas han transcurrido unos días desde que se iniciaron las investigaciones judiciales, y de la comisión de investigación del Ministerio de Fomento, así como de la auditoría que nos ha mencionado, que serán las que deberían determinar las causas y las medidas que se deben tomar para evitar que un accidente de esta gravedad y envergadura pueda volver a repetirse, pero también deberán depurarse las responsabilidades políticas que estamos seguros que existen, y por las que usted, señora ministra, tendrá que volver aquí para dar cuenta.

Desde La Izquierda Plural queremos poner en valor una vez más el trabajo y el esfuerzo que realizaron los días 24 y 25 de julio los sanitarios del 065, el personal médico, sanitario, de enfermería, auxiliar, que trabajaron a destajo durante toda la noche del día 24; los trabajadores sociales, psicólogos, Policía local y nacional, el cuerpo de bomberos, voluntarios de Cruz Roja y protección civil, y los vecinos de Angrois, que fueron los primeros en acudir a socorrer a los heridos con los medios que tenían a su alcance, porque fueron los vecinos de Angrois y las personas voluntarias, la profesionalidad de los empleados públicos y la autoorganización a la hora de coordinarse entre los distintos cuerpos de policía y bomberos, los que de verdad se merecen el reconocimiento, el respeto y el apoyo por parte del conjunto de la sociedad.

Sin lugar a dudas el lugar y el día en que se produjo la tragedia hizo que se contara con el dispositivo especial preparado para la celebración de la fiesta de Santiago y esto facilitó las tareas de atención y evacuación de las víctimas y heridos. Pero, ¿qué hubiera pasado si este terrible accidente se hubiera producido cualquier otro día normal de la ciudad de Santiago? Porque, a pesar de la satisfacción y autocomplacencia con la que los responsables políticos del Gobierno de Galicia y del Estado han respondido a la hora de explicar cómo funcionaron los protocolos de actuación de emergencia, lo cierto es que el parte de incidencias oficial del Servicio 112 de la Xunta sí revela evidentes fallos de coordinación. La declaración de la alerta 2, que lleva a la movilización de efectivos de todas las provincias gallegas, se produjo con un importante retraso, y la llegada del camión de comunicaciones desde donde se dirige el dispositivo tardó una hora y cuarenta y seis minutos. Se solicitaron dos helicópteros. La base de helicópteros tenía al menos un aparato averiado y no había informado al servicio centro de emergencias 112. Ninguno de los dos helicópteros solicitados llegó a la zona. Fallaron las comunicaciones por radio entre el cuerpo de bomberos de Santiago y los que llegaron de apoyo desde los parques comarcales, que son servicios privatizados, y ante esto no tuvieron más remedio que optar por la autoorganización. La Asociación Galega



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 25

para a Defensa da Sanidade Pública denunció que se derivaran enfermos a centros privados como La Rosaleda en Santiago o el Hospital Domínguez de Pontevedra, habiendo personal sanitario cualificado en el hospital público de Conxo, el más próximo a Angrois, esperando para recibir y atender a las víctimas. Se dijo que era porque este no disponía de urgencias, pero esto no es más que la consecuencia de los recortes y la privatización de la sanidad pública llevada hasta las últimas consecuencias con cierre de camas, unidades y quirófanos en los centros públicos, mientras se fomenta y apoya al sector privado. Es, por tanto, al pueblo gallego al que queremos mostrar nuestro respeto y apoyo por ser ejemplo de solidaridad y capacidad de reacción ante la adversidad y la catástrofe, como ya ha demostrado en otras ocasiones como con el *Prestige*.

La pérdida, el dolor y el sufrimiento de tantas personas es algo ya imposible de resarcir, eso usted lo sabe, señora ministra. Toca ahora, por tanto, estar a la altura y dar respuestas a las víctimas y a la ciudadanía, aclarando qué es lo que pasó, si se pudo evitar y tomar las medidas que impidan que un accidente como este vuelva a producirse, a la vez que se dirime dónde están las posibles responsabilidades, tanto técnicas como políticas. Por ello, desde La Izquierda Plural hemos solicitado la creación de una comisión de estudio donde podamos revisar las disposiciones de seguridad ferroviaria existentes en la legislación española y a escala internacional y cómo están funcionando, y a la vez buscar líneas de mejoras sin descartar el análisis de la construcción de los trenes, sus vías y trazados, su explotación, su mantenimiento, el tráfico ferroviario, el comportamiento de los distintos protagonistas y el factor humano, que incluye la formación y las condiciones de trabajo. A la vez, hemos pedido junto con el BNG la creación de una comisión de investigación que permita un trabajo transparente con la comparecencia de expertos, técnicos, responsables y profesionales independientes del ámbito ferroviario, que puedan dar respuestas a lo sucedido en esta tragedia y que aclaren las responsabilidades que pudieran existir y que sabemos que existen. Las causas no han sido solo un fallo humano ni eminentemente técnico, como se pretende hacer creer tanto por el Gobierno actual como por el anterior. El Partido Popular y el Partido Socialista hacen piña ante la evidencia de su responsabilidad compartida; una responsabilidad que estriba en la apuesta desmedida y desaforada por la alta velocidad, hasta el punto de vender como tal lo que no era, como es el caso de la línea Ourense-Santiago donde se produce la tragedia.

Señora ministra, tiene que haber un antes y un después del accidente ferroviario más grave de la historia de este país. Es necesario y urgente que se haga un nuevo planteamiento de transporte ferroviario que no busque, entre otras cosas, la velocidad alta como solución intermedia y transitoria hasta la implantación de la ansiada alta velocidad, sino que pueda observarla como una alternativa real y efectiva mucho más económica y sostenible medioambientalmente. Para ello, las inversiones deben hacerse desde el principio de forma planificada y respondiendo a las necesidades de movilidad de las personas como un derecho, y no utilizando parches de última hora ante la falta de recursos y la deuda impagable, contraída precisamente por la puesta en marcha de ese modelo de AVE a toda costa. Es necesario que la tecnología que hemos desarrollado, que es muy buena y puntera en el mundo, se ponga a disposición de un nuevo modelo de ferrocarril con plenas garantías de eficacia, eficiencia y seguridad.

Señora ministra, no nos valen comisiones de expertos que van a cambiar alguna cosita porque todo es mejorable, según han declarado, para que todo siga igual. Queremos, porque es necesario, una comisión de estudio y una comisión de investigación en sede parlamentaria que profundicen en las condiciones del transporte ferroviario en el conjunto del Estado, en las causas que han producido una tragedia de esta magnitud y que sean capaces de aclarar las responsabilidades técnicas y políticas que creemos firmemente y cada vez más que existen. Si dejáramos simplemente el fallo humano como el único causante de esta tragedia estaríamos poniendo en duda la eficacia de los avanzados sistemas de seguridad con los que cuenta hoy este país y la propia eficacia del transporte ferroviario tal cual, algo que sin duda nosotros no creemos que sea ni que tenga que ser así.

Ayer hice unas preguntas al presidente de ADIF que no pudo, no supo —supongo que sí sabía— o no quiso contestarme. Hoy se las hago a usted, señora ministra. ¿Le consta que existía plena compatibilidad y coordinación entre los elementos de seguridad embarcados en el tren y los que constituyen la dotación de la vía? Porque todo parece indicar que tiene mucho que ver que Renfe-Operadora y ADIF sean dos empresas independientes, lo que hace que exista una falta de coordinación en la construcción de las vías y con respecto a la instalación de los sistemas de seguridad de tierra y los instalados en la máquina que hace que muchas veces no se pongan de acuerdo. ¿No cree, señora Pastor, que estos problemas pueden multiplicarse ante el proceso de división de Renfe en cuatro empresas diferentes y de ADIF en dos para además posteriormente privatizarla? Nosotros creemos que sí, que habría que ir a la inversa, replanteándose

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 26

lo que otros países como Alemania o Francia han hecho, crear una sola empresa que aglutine de nuevo Renfe-Operadora y ADIF. ¿Se hallan instalados y en correcto servicio en todos los kilómetros del itinerario los sistemas de seguridad previstos para la explotación de la línea con máximas garantías de seguridad y según se describen en el mapa anexo a la última declaración de red que ADIF ha editado este año? Tampoco se nos contestó a esta pregunta. Y la última cuestión, la determinante, señora ministra. Si se hubieran tomado antes del accidente las medidas adoptadas una semana después con la instalación de balizas de frenado automático y señalización ¿se hubiera producido el accidente? ¿Es posible que hoy pueda volver a suceder una cosa así después de las medidas que se han tomado? El fallo humano no puede ser la única causa que provocó el accidente. Existen, sin duda, otras responsabilidades que deben dirimirse. Usted, señora ministra, ha admitido, al relacionar las medidas correctoras que se tienen que adoptar, que existían errores. No puede ser, entonces, que todo estuviera perfecto, como nos quieren hacer creer, salvo el error humano, porque ustedes ya tienen previsto tomar decisiones o medidas correctoras. Si ya por parte de ADIF se han tomado algunas medidas correctoras que no existían antes y se está diciendo claramente que había errores, el máximo responsable de ADIF debería asumirlos de manera inmediata. Por eso ayer le pedí su dimisión y hoy se lo pido a usted, señora ministra, para que actúe en consecuencia y proceda a cesarle.

Quiero concluir con las palabras del artículo de un vecino de Angrois publicado el pasado día 3 agosto, porque son exactamente el reflejo de lo que han sentido esos vecinos, con los que yo personalmente y La Izquierda Plural nos sentimos identificados. Dice lo siguiente: En la pequeña aldea de Angrois hay muchos ancianos. Cuando alguno tropieza y cae al suelo corremos a levantarlo. Es una reacción espontánea, humana. Eso hicimos la noche del 24 de julio. Continúa: El movimiento vecinal en contra del AVE, las promesas del ministro José Blanco, la aldea desgajada durante tres años, las casas derribadas, los terrenos expropiados, las duras negociaciones para levantar las actas, el pago a 3 euros el metro cuadrado por la finca que dio de comer a los abuelos, el no haber visto un duro desde entonces. Los altos jefazos de ADIF por fin dan la cara ante el pueblo: Disculpad por no haber hablado antes con vosotros, pensábamos que erais un ayuntamiento propio. Termina diciendo: Por fin nos quedamos solos. Llovizna. Nos miramos unos a otros con ojos enrojecidos y ojeras descomunales. Nos han manipulado. No nos han dejado pensar. Todos se han lavado la cara con nuestras lágrimas.

Creo que es el momento de las grandes responsabilidades y de hacer todo lo posible de manera clara y transparente para que una cosa como esta no vuelva a suceder, que se diriman todas las responsabilidades y, como aquí ya se ha dicho, lo que nos compete pedir en sede parlamentaria son las políticas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, 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, señora ministra, por su comparecencia, que nuestro grupo estima como adecuada y necesaria. Nosotros pedimos la comparecencia inmediata de los presidentes de Renfe y ADIF —que se sustanciaron ayer—, pero nos parece del todo oportuna la presencia hoy aquí de la señora ministra. Al final de mi intervención daré la opinión de mi grupo en relación con el papel que creemos que esta Comisión y en general las Cortes Generales deberán jugar en esta cuestión.

En primer lugar, nos parece absolutamente oportuno que la prioridad sea la atención de las víctimas. En este sentido, todas las medidas anunciadas que se están llevando a cabo parece que van en el buen camino. Solamente quiero pedir que en caso de duda se sea siempre generoso en relación con las víctimas. La desgracia es tan absoluta, radical y profunda que vale la pena tener un plus de sensibilidad. Lo digo sin tono de crítica, pero sí con el tono de que nos parece que en este caso todo lo que hacemos y todo lo que decimos debe tener relación con las víctimas y sus sentimientos. Por tanto, debe ser tenida en cuenta la voluntad de que todo lo que digamos no pueda ser interpretado como una utilización en ningún sentido de las víctimas. Todos los grupos deberíamos tener una especial sensibilidad en este sentido.

Una segunda cuestión desde el punto de vista de Convergència i Unió —estoy seguro de que la señora ministra lo va a comprender— es nuestra voluntad de fiscalizar, porque es parte de nuestro trabajo, la investigación técnica, no la judicial, que es independiente y hará su camino, y eso sí, deseamos que sea eficaz. La CIAF es una comisión que está bajo la tutela, control e impulso parlamentario. Por tanto, desde este punto de vista, algunas de las medidas a las que ha hecho referencia la señora ministra nos parecen especialmente positivas. Nos parece un avance que la dependencia de la comisión se sepa que es del Parlamento. Nos gustaría que todas las comisiones dependieran del Parlamento —en ciertos países esto es así— porque es bueno, ayuda y clarifica los papeles y, sobre todo, les da independencia. Para nosotros

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 27

se debe dejar que la comisión efectúe sus trabajos con el rigor necesario y con el tiempo necesario, aunque, sin ánimo de querer introducir ningún tipo de presión, sí hay que desear que fuera muy diligente. Por suerte, en España no ha habido accidentes ni incidentes ferroviarios en los últimos tiempos, al contrario de lo que les sucede a otras comisiones que, por desgracia, tienen muy trabajo, con lo cual la comisión puede dedicarse en exclusiva a este cometido. Sería muy positivo hacer este llamamiento —no a través de la ministra— para que los propios miembros de la CIAF nos oigan y sepan que sería deseable que cuanto antes tuviéramos sus conclusiones. A mí me parece muy positivo este primer documento que usted ha comentado del 1 de agosto de esta comisión, que ya nos da unas pautas. Al final haré alguna otra observación a este respecto.

Tercera cuestión importante. Hay que aprender de las tristes y duras lecciones para que no se vuelva a repetir. Esta es una de las filosofías avanzadas en el mundo de la cultura de la seguridad. Cuando hay un incidente —por desgracia, en este caso ha sido un grave accidente— no debe ocultarse, sino que debe publicitarse para que pueda ser corregido y no devengue en otro accidente. En este sentido, me han parecido especialmente positivas las veinte propuestas de mejora que ha hecho la señora ministra, de las cuales haré algún comentario. En primer lugar, nos parece correcta la voluntad de auditar el sistema ferroviario. También nos parece muy oportuno pedir el informe a la comisión técnica. Usted ha hablado hoy de un plazo de seis meses. Está bien que sea así pero no lo prorrogaría en ningún caso y, si puede ser menos, valdría la pena. Repito que nos parece oportuna la creación de esta comisión, pero que sepa que no solo tiene una dependencia del Gobierno, sino que estaría muy bien que esta comisión técnica estuviese dispuesta a relatar ante esta Comisión el contenido de su informe.

Aquí, señora ministra, hay tres cuestiones —ya lo comenté ayer, pero me va a permitir que lo repita— que creemos que deben tener en estos momentos nuestra máxima atención. En primer lugar, lo que llamamos la transición. Esto ocurrió en un tramo de transición entre un trazado nuevo de alta velocidad y el trazado convencional de entrada a la ciudad de Santiago. En España tenemos más de 15.000 kilómetros de líneas convencionales y 2.400 kilómetros de líneas de alta velocidad, fruto del programa de construcción de alta velocidad. Creo que hoy no es el día de valorar esto, tenemos nuestra opinión, pero hay que focalizar la atención en el análisis de lo que ha sucedido y en las lecciones de futuro. Tenemos esta red que, progresivamente, avanza a que haya más líneas de alta velocidad que vayan sustituyendo algunos servicios. De hecho, en la línea de alta velocidad Ourense-Santiago este era el caso. Vamos a tener en los próximos años —y, por desgracia, la situación económica hará que se prolongue durante bastantes años— una línea que podríamos llamar dual pero convergente, en el sentido de que el servicio que se presta en Galicia es un servicio que se presta en parte por una línea exclusiva de alta velocidad y en parte por líneas que son compartidas. Este modelo hace que tengamos muchos tramos de transición. Por ejemplo, a partir de los planes del ministerio en la línea de Extremadura o en las líneas andaluzas, con las prolongaciones a Huelva, Cádiz o Granada, o en el corredor del Mediterráneo entre Castellón y Tarragona o en el tramo de Alicante va a haber muchas transiciones entre líneas de alta velocidad y tramos que anteriormente eran líneas convencionales. También en las líneas del norte, la propia de Galicia, la de Asturias, la conexión con la Y vasca durante bastantes años van a circular trenes —por suerte tenemos trenes que pueden circular para dar servicio a todos los ciudadanos— con tramos de transición. Por tanto, solucionar técnicamente estas transiciones con la mayor prudencia y la mayor seguridad debe ser un objetivo. Me parece bien que sean los buenos profesionales de esta comisión los que trabajen en ello como lo hará, en definitiva, la organización de ADIF, de Renfe y de la Dirección General de Ferrocarriles. Una de las medidas que me parece mejor —es de las últimas que ha dicho usted pero es una de las más oportunas— es la actualización del Reglamento general de circulación. Fíjese usted, el Reglamento general de circulación, que según nos contó ayer el presidente de ADIF y hoy usted se cumplía perfectamente en el tramo existente, es un reglamento que no estaba pensado para una red dual como la que tenemos, una red con tantas transiciones; es un reglamento muy prudente que dice que ante cualquier cosa que suceda en la vía, se ponga una baliza para ayudar al maquinista en su toma de decisiones. El concepto de transición no existía cuando se hizo este reglamento, pero ahora existe, y es un punto de riesgo. Por tanto, cuanto antes adecuemos el Reglamento general de circulación a estos tramos de transición, mejor. Yo sí que le pediría, señora ministra, que en la adecuación de este reglamento fuéramos lo más rápido posible, porque me parece que es un elemento fundamental y básico en sus decisiones.

Un segundo aspecto, señora ministra. En relación con el mantenimiento, yo estoy convencidísimo, y quiero subrayarlo, que el mantenimiento de este tramo era perfecto —usted lo ha relatado—, no había ninguna incidencia, pero cuando yo hablo de mi preocupación por el mantenimiento no lo hago por este

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 28

tramo ni para sugerir ni decir nada sobre que cualquier fallo de mantenimiento pueda tener relación con el accidente, que por los datos que tenemos es evidente que no, sin embargo, sí que es cierto, señora ministra —yo aquí sí que pido, ayer lo pedí y lo pido también hoy, un cierto nivel de autocritica por parte de todos—, que algo hemos bajado la guardia en el tema de mantenimiento en ciertas líneas. Hay tramos —yo no conozco la red de Galicia— de la red entre Cataluña y Aragón, por ejemplo, donde hace meses que por deficiencias de mantenimiento se obliga a circular a 5 kilómetros por hora. Esto está sucediendo hoy; si hace falta, diré dónde está este tramo. Cuando yo conté esto, me han hablado de otros muchos tramos en toda España. Por tanto, mantenimiento, obsesión por el mantenimiento, señora ministra. Repito, quiero dejar muy claro que pidiendo obsesión por el mantenimiento no estoy diciendo para nada que la responsabilidad en el accidente tenga que ver con una deficiencia del mantenimiento; pero sí que en estos momentos, donde hay pocos recursos, donde se siguen exigiendo grandes inversiones, la obsesión del mundo de ferrocarril, de ADIF en este caso, que es quien mantiene la red, debe continuar siendo el mantenimiento en toda la red, en la convencional y en la de alta velocidad. Esta es una cuestión que debemos plantear y que mi grupo va a seguir planteando.

La tercera cuestión, señora ministra, es la confianza en la planificación. Planificar sirve para algo, planificar sirve para intentar prever todas las eventualidades posibles, para que nuestros excelentes profesionales del sector público, del sector privado, de la construcción, de las consultoras, etcétera, puedan hacer adecuadamente su trabajo. Cuantas más medidas planificadas se tomen y menos medidas improvisadas de modificación, etcétera, mejor. Por tanto, una receta que hay que continuar pidiendo, y a lo mejor esta comisión técnica va a incidir en este sentido, es la confianza en la planificación y que los cambios, que pueden estar justificados, deben ser realmente muy evaluados y, si me permite, habría que someter estos cambios sobre lo planificado a procesos de validación tan exigentes como los que tenemos y que usted ha relatado, estudios informativos, evaluaciones de impacto, proyectos constructivos, etcétera. Esta es una receta que habría que dar y que mi grupo quiere dar.

Para acabar, señora ministra, yo quiero reivindicar el papel de esta Comisión, el papel del Congreso de los Diputados, de las Cortes Generales, en relación con toda esa cuestión. Yo creo que ustedes están haciendo como Gobierno un gran esfuerzo y muchos grupos hemos sido explícitos en este sentido, pero ustedes no pueden ser juez y parte, la democracia tiene unas instituciones para poder valorar si los gobiernos actúan correctamente, y este es el papel que nos compete a nosotros. Esto a veces puede ser incluso poco simpático, puede tener un punto de antipático o de exigente, pero en esto está la grandeza de la democracia. Por tanto, cualquier mecanismo que sirva para efectuar este control hay que verlo no como una amenaza —qué hacen estos, qué pretender estos— sino como una ayuda, como una esperanza en que las instituciones funcionen adecuadamente. Nosotros apoyamos cualquier mecanismo para poner en valor el papel del Parlamento. Se habló, por ejemplo, de subcomisiones. Bien, es una idea. En cualquier caso, yo sí quiero reivindicar, y me va a permitir que lo haga, el papel de esta Comisión. Esta es una de las comisiones que, a mi juicio, con distintas alternancias políticas, que no afectan a mi formación pero que vemos como espectadores, es una de las comisiones que tiene un funcionamiento más eficaz en el Parlamento. Se han pactado muchas leyes, se están incluso pactando muchas leyes, hay un buen nivel de entendimiento, hay una buena labor, hemos tenido una buena labor de los presidentes de esta Comisión, por tanto, yo le pediría a la señora ministra, como ya está haciendo, que se utilice realmente esta Comisión. Es un valor constitucional importante esta Comisión, vale la pena utilizarla, y yo le hago algunas sugerencias. Por ejemplo, a nosotros nos gustaría que cuanto antes, inmediatamente después de que se inicien las sesiones parlamentarias, podamos tener aquí a los representantes de esta comisión de expertos para que reciban también nuestro encargo; usted le ha hecho un encargo, pero sería bueno que recibieran también nuestro encargo y nuestras preocupaciones. Nos gustaría que pasaran por la Comisión al menos el presidente o el secretario de la CIAF, de la comisión de investigación, cuando tengan datos relevantes que comunicarnos. Creo que va a ser oportuno que tanto el presidente de ADIF como el de Renfe, usted misma o los responsables de la estructura ministerial estén disponibles para comparecer. Y, finalmente, también sería oportuno que si algún grupo tiene algún experto propuesto para dar luz, para ayudar, también puedan verse estas comparecencias de expertos. Todo ello para poner en valor, repito, el papel del Congreso de los Diputados y para ayudar en esta función dura, ardua que tenemos de administrar el día después del trágico accidente.

Señora ministra, nuestro grupo, como usted sabe, ha expresado —lo hicimos personalmente en la figura del presidente de la Xunta de Galicia— nuestra condolencia y nuestro pesar por la magnitud de esta tragedia. Queremos también manifestar desde aquí nuestra confianza en las instituciones, también en las instituciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 29

gallegas. Si nosotros tuviéramos alguna duda sobre el buen funcionamiento de las instituciones gallegas no lo diríamos, porque es en el Parlamento gallego donde hay que evaluar las instituciones gallegas. A nosotros no nos gusta que se ponga en cuestión a veces la labor del Gobierno de la Generalitat de Catalunya desde esta Cámara, porque aquí no toca. Por tanto, vamos a ser absolutamente respetuosos y, además, con el convencimiento de que la actuación de la Xunta de Galicia ha sido verdaderamente muy positiva. Para acabar, quisiera hacer constar este sentimiento, esta convicción, que es también la expresión de la solidaridad de la parte de los ciudadanos de Cataluña que nosotros en estos momentos representamos aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista se me ha comunicado que van a intervenir dos portavoces; la señora Seara al final, por tres minutos, e inicialmente el diputado don Rafael Simancas Simancas, a quien doy la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señora ministra, ha respondido usted rápidamente a la solicitud de comparecencia que registró mi grupo parlamentario junto a otros grupos parlamentarios de la oposición y el propio Gobierno. Sin duda es usted consciente de que esta es una comparecencia necesaria, ahora está en sus manos que también sea una comparecencia útil. Desde mi grupo vamos a hacer todo lo posible por que así sea. La primera aproximación al accidente de Santiago es inevitablemente emocional para todos, muy especialmente para quienes, como usted o mis compañeros gallegos estuvieron desde el primer instante en el escenario de la tragedia. El sentimiento es de consternación abrumadora por la magnitud del dolor, en esos momentos parece que no hay consuelo posible para tanto dolor, pero también —lo decíamos ayer— el sentimiento es de satisfacción profunda por la respuesta ejemplar de los vecinos de Angrois, de los servidores públicos y de los trabajadores de Fomento, que hubieron de trabajar duramente durante aquellas horas en unas condiciones terribles. Transmítalos, por favor, nuestro reconocimiento y agradecimiento. La sociedad española ha reaccionado ante la tragedia como suele hacer, sobreponiéndose al dolor desde la serenidad y desde una solidaridad infinita. Ahora, señora ministra, le toca a usted, me toca a mí, nos toca a nosotros estar a la altura de la sociedad española en el tratamiento de esta tragedia tan extraordinaria. Es la hora de la responsabilidad, con mayúsculas, y la responsabilidad tiene tres caminos que es inevitable transitar: el auxilio a las víctimas hasta el final, descubrir la verdad para contarla y para que se sepa, y ser valientes para la autocrítica, el cambio y la mejora en la seguridad ferroviaria de este país. Son tres caminos que conducen a tres metas irrenunciables para mi grupo y estoy convencido de que usted compartirá: estar al lado de las víctimas, establecer las causas del accidente sin más interés que la transparencia y la veracidad, y sobre todo poner todo de nuestra parte para que algo así no vuelva a suceder jamás. Esta es la responsabilidad que le pedimos y que nos pedimos.

En lo referente a las víctimas, usted estuvo con ellas en el tiempo de los focos —sé que también estuvo con ellas fuera de los focos—, pero voy a pedirle a usted y a su departamento que el conjunto del Gobierno siga al lado de las víctimas cuando los focos se apaguen. Usted y yo sabemos que el calvario de las víctimas no termina con los focos, el calvario desgraciadamente acaba de comenzar. Ahora siguen los procesos de recuperación, los tratamientos, los fármacos, las rehabilitaciones, los apoyos psicológicos, los trámites administrativos, los conflictos con el seguro, los problemas laborales. Hay que estar ahí con ellos hasta el final. Usted ha manifestado esa voluntad, se lo agradezco y aquí se lo recordaremos durante los próximos meses. Sabemos que se han adoptado medidas desde hace tiempo, incluso reformas legales, para asegurar la atención debida a las víctimas de los accidentes aéreos. Llevamos tiempo trabajando en esto. Ahora nos anuncia usted que un real decreto del Gobierno ha ampliado estas medidas para las víctimas de los accidentes ferroviarios. Puede que sea el tiempo ya para establecer un protocolo general de atención a las víctimas de todos los modos de transporte en este país, unas obligaciones mínimas para los operadores privados, para los públicos, para las administraciones y para las instituciones en general. Le ruego que tenga en cuenta esta idea.

La segunda responsabilidad, señora ministra, es la verdad hasta el final. Usted lo ha dicho y nosotros lo dijimos ayer y lo reiteramos. Se han producido explicaciones. Es cierto. A nuestro juicio, no son del todo suficientes. Aún quedan por establecer definitivamente las causas del accidente, quedan dudas por aclarar, incógnitas por despejar. Necesitamos tiempo y esfuerzo, es verdad, pero le debemos la verdad a las víctimas y se la debemos también a los millones de usuarios que utilizan los servicios de ferrocarril cada día en España. Merecen la verdad y la garantía de seguridad que ha de acompañar a la verdad, las dos cosas, las víctimas y el conjunto de usuarios del ferrocarril en España que ahora mismo, en estos momentos, están a punto de subirse a un tren. Ayer se lo pedí a los presidentes de ADIF y Renfe, y hoy

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 30

se lo pido a usted: Debe asegurar a los ciudadanos españoles que su sistema ferroviario es seguro, que cuenta con una seguridad exigente, incluso de las más exigentes de nuestro entorno, porque esa es la verdad. Además, debe garantizarles que la seguridad es la primera prioridad —lo es ahora y lo era antes—; que las normas de seguridad se cumplen; que las determinaciones de los técnicos de seguridad se siguen a rajatabla; que ninguna infraestructura, ningún tren y ningún personal entra en servicio si no se cumplen las certificaciones de seguridad; que no hay ahorro ni prisa que pase por encima de la seguridad, ni ahora ni antes; que tenemos un ferrocarril seguro con ERTMS y con ASFA también, con trenes híbridos y con trenes convencionales, en alta y en baja velocidad, en trazados homogéneos y en trazados heterogéneos; que la seguridad es lo primero. Esto hay que decirlo, pero además hay que decir que hay un margen para el error, que a pesar de todo, hay fallos, porque también esto es verdad, porque no se entiende bien que la seguridad de un ferrocarril ultramoderno dependa de la atención o del despiste de un solo hombre en determinados tramos; no se entiende. Quizá hay demasiado factor riesgo humano, quizá debemos admitir que los límites de velocidad, que se establecen y señalizan conforme a las normas, se vulneran con demasiada facilidad, con demasiada discrecionalidad. Quizá esto hay que admitirlo, señora ministra, que los sistemas de seguridad sean tan heterogéneos en una misma línea, que la seguridad ERTMS funcione para el mismo tren en un trazado, pero no funcione para otro, que los protocolos de comunicación en cabina permitan el uso del móvil a criterio del personal, o que la señalización indique velocidades límite en las incidencias temporales, pero no indique las velocidades límite en circunstancias estables, ni tan siquiera para los trazados más peligrosos. Seamos valientes y reconozcamos estas y otras posibles deficiencias en clave autocrítica, porque algunas tienen que ver con este periodo y otras tienen que ver con periodos anteriores o de siempre, pero tenemos que reconocerlo. Creo firmemente que contamos con un sistema ferroviario seguro y que se cumplen las normas generalmente, pero también creo que debe haber un antes y un después del 24 de julio, porque algo falló, y no debemos conformarnos con explicaciones demasiado simples. Hay causas evidentes y causas de fondo, coadyuvantes, que hay que identificar y corregir con valentía. Esa es también nuestra responsabilidad.

Por cierto, usted se ha referido nuevamente, como ayer lo hizo el presidente de ADIF, a las modificaciones llevadas a cabo en el trazado en cuestión durante el año 2011. Lo que ha dicho usted es cierto, pero no es todo lo cierto que se puede decir respecto a este asunto. Es la verdad, pero no toda la verdad, la verdad es algo más amplia. Habría que añadir que las modificaciones fueron propuestas por los técnicos de ADIF —los mismos que existen ahora y que asesoran a este Gobierno—, por razones operativas, en orden a mejorar el servicio; que nadie alegó contra este modificación, como no se alegó contra el proyecto inicial —usted lo ha recordado bien—; que las nuevas condiciones del servicio cumplían todas los requerimientos de seguridad y que así está certificado; que las modificaciones no supusieron ganar tiempo de cara a la puesta en servicio de ese tramo, porque se tarda lo mismo en construir la vía en un ancho o en otro —más bien este modificación retrasó la puesta en servicio de ese trazado—; que la utilización del sistema de seguridad ASFA garantizaba plenamente la seguridad del servicio, como lo prueba que desde entonces no se ha cambiado. Ningún técnico, ningún responsable técnico ni político en Fomento ha cambiado el sistema de seguridad ASFA. ¿Por qué? Porque es seguro. Cuestionar el ASFA ahora sería cuestionar el sistema de seguridad que funciona en toda la red ferroviaria española y en la mayor parte de la red ferroviaria de Europa. No vamos a cuestionar el sistema ASFA. Con relación al accidente, aunque el sistema de seguridad hubiera sido el otro, el ERTMS, las circunstancias no habrían cambiado, porque de hecho el sistema ERTMS no estaba operativo en el tren híbrido, en el Alvia 730, para el trazado gallego. Esta decisión ya no fue del año 2011, esta decisión fue del año 2012. Esta es la verdad más completa, pero no desautoriza la categoría, señora ministra. ¿Nuestro sistema ferroviario es seguro? Sí, conforme a norma, homologado internacionalmente. ¿Es mejorable? También es mejorable, en los trazados homogéneos, en los heterogéneos y en los de transición, como decía el señor Macías, y nuestra responsabilidad pasa por mejorarlo, mejorarlo y mejorarlo.

En este orden de cosas, le voy a pedir también, señora ministra, como lo hice ayer, que no ahorren esfuerzos para colaborar con las investigaciones en marcha —lo ha garantizado usted—, la judicial y la técnica. Van a necesitar información, recursos y sobre todo autonomía; sobre todo autonomía. Por favor, asegúrese de que tienen todo lo que necesitan, nos va mucho en el éxito de esta investigación. En orden a la transparencia, ha hablado usted en esta sesión de diversos documentos, auditorías, informaciones, recomendaciones iniciales de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Sería razonable que toda esa documentación, en la medida en que no obstaculice la investigación judicial o la técnica,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 31

podiera enviarse a los grupos parlamentarios para mejorar nuestra capacidad de análisis y de propuesta de cara al futuro.

La tercera responsabilidad es la más relevante y la más útil probablemente. Trabajemos para contar con un sistema ferroviario aún más seguro, con un margen de error aún menor. Nadie estará nunca completamente libre del riesgo de un accidente, se ha dicho aquí, pero vamos a procurar reducir ese riesgo tanto como nos sea posible. Le pido, señora ministra, que considere la propuesta de crear una comisión de estudio en el seno de esta Comisión de Fomento; una comisión para la autocrítica y para la propuesta; una comisión para hacer acopio de información, de comparencias técnicas, de las conclusiones de las investigaciones sucesivas, para analizar el estado de nuestra seguridad ferroviaria, determinar sus fallos y proponer soluciones. Ha organizado usted una comisión de expertos unilateralmente, solo cabe manifestar respeto si usted quiere rodearse de nuevos técnicos para que la asesoren en el ejercicio de sus competencias, pero si de lo que se trata es de ir más allá, de hacer un diagnóstico útil de la seguridad ferroviaria en nuestro país y de hacer propuestas relevantes de cara al futuro, resulta a nuestro juicio más interesante una comisión parlamentaria, con garantías de más respeto a la pluralidad; ese es nuestro juicio, le rogamos que lo tenga en cuenta.

Nos parecen bien las propuestas que usted ha planteado aquí esta mañana. Para el trabajo de esa comisión y para completar las propuestas que usted plantea, mi grupo quiere adelantar también un decálogo de mejoras para el sistema ferroviario, que pasaremos por escrito a usted, al Gobierno y a los grupos parlamentarios de esta Comisión. Las resumo en titulares: creación de una agencia estatal de seguridad ferroviaria, como existe la agencia estatal de seguridad aérea, con recursos y autonomía para ordenar, regular, inspeccionar y sancionar la seguridad ferroviaria; elaboración de un programa estatal de seguridad ferroviaria aprobado por ley; revisión de los trazados y los estacionamientos de velocidad en los servicios que son y que serán de alta velocidad, aumentando exigencias de seguridad; revisión de la señalización para que se señalicen los límites de velocidad con carácter general, trazado a trazado, y no solo los límites puntuales por incidencias temporales; revisión de los protocolos de comunicación en cabina, prohibiendo el uso de móviles en circunstancia de riesgo; protocolizar la participación de dos maquinistas en los servicios de alta velocidad o en tránsito hacia la alta velocidad; incremento del grado de automatización en los controles de velocidad, con balizas limitativas mediante la programación de los trenes; acelerar la homogeneización de los sistemas de seguridad en los servicios de alta velocidad, generalizando, en la medida en que se pueda, la instalación del sistema ERTMS; revisión de la compatibilidad de los trenes híbridos de la serie 730 con el sistema de seguridad ERTMS y solución pronta al problema; refuerzo de la conservación de los sistemas de seguridad en infraestructura y en material móvil en ADIF y en Renfe. Esta es la responsabilidad que le pedimos, señora ministra.

Terminamos ya. Víctimas, verdad y prevención. De controversia, de conflicto político, cero. Nosotros no vamos a intentar sacar rendimiento político de este asunto, tampoco vamos a intentar reabrir otras cuestiones de carácter general que afectan al AVE o que afectan a la modernización de nuestro sistema ferroviario, no nos parece el ámbito; no vamos a sacar rendimiento político, no vamos a fomentar la controversia política en torno a un asunto tan grave, una tragedia tan extraordinaria. Aquí lo que nos importan son: víctimas, verdad y mejora; punto. Eso es lo que este grupo le plantea, por respeto a las víctimas, a los usuarios de nuestro ferrocarril y por respeto a la función de esta Cámara. Ahora, seremos exigentes en la responsabilidad. Entendemos que esta comparencia era necesaria, le repito que debe ser útil; entendemos que la clave está en la expresión de solidaridad con las víctimas —que se ha logrado—, en la garantía de una investigación rigurosa e independiente —no tenemos por qué dudar *a priori*—, pero la clave está también, señora ministra, en el compromiso de trabajo serio para mejorar la seguridad ferroviaria. Hemos hecho algunas propuestas serias con la mejor voluntad: una comisión, una agencia de seguridad ferroviaria. En su mano está tenerlas en consideración.

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada doña Laura Seara, por favor.

La señora **SEARA SOBRADO**: Señora ministra, he de decirle que ayer en mi intervención le dije a sus dos altos cargos que no podíamos, que no debíamos salir de esta Comisión con las mismas incógnitas con las que muchos de nosotros habíamos entrado, y le aseguro que me mordí la lengua al escuchar que este accidente parece tener una única causa, con un único responsable, porque yo sinceramente me llegué a creer que algunas afirmaciones desafortunadas y algunas conclusiones precipitadas de portavoces de su Gobierno —no de usted—, de gente de su departamento habían sido fruto de los momentos tensos, de las primeras horas de la tragedia, porque en aquellos momentos lo más sencillo era hablar de error

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 32

humano y del fallo exclusivo del maquinista. Pero ayer volví a ver que siguen reforzando esa teoría y creo sinceramente que es un error, que se equivocan profundamente. Y hoy de usted, a la que tengo por una persona rigurosa, esperaba más, y si yo esperaba más, imagino que las víctimas esperarían mucho más; fíjese, me atrevo a decir que Galicia hoy seguramente esperaba muchísimo más de su comparecencia en esta Comisión. Sin embargo, he visto que siguen generando dudas con cierta perversión. Por eso alguna pregunta sí le quiero hacer: ¿Quién decidió no utilizar el ERTMS donde sí estaba instalado? ¿Por qué se tomó esa decisión y quién tomó esa decisión? Creo que es una pregunta sencilla que no tendría usted ningún problema en responder después de la cantidad de datos que nos ha ofrecido y un informe, he de decirlo, tremendamente detallado de las actuaciones que puso en marcha el Gobierno.

Señora Pastor, me sumo a las palabras de mi compañero Rafael Simancas: no se entendería por parte de la ciudadanía que el Gobierno impidiese que los órganos de representación política se quedaran al margen y no se creara una comisión parlamentaria, porque todos y todas si en algo estamos de acuerdo es en que queremos saber la verdad. Yo creo que todos y todas queremos saber la verdad: Primero y lo más importante, porque se lo debemos a las víctimas —también lo decía ayer—, porque la verdad mitiga el dolor, porque la verdad repara un poquito ese dolor; segundo, para que esto no vuelva a suceder de ninguna manera, y tercero, señora Pastor, porque hay cuestiones en la coordinación de la tragedia en las que efectivamente hay muchas lagunas, y voy a ser muy rápida. Uno, la coordinación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ya ha provocado numerosas reacciones de sus propios representantes. Esta misma semana la Unión de Guardias Civiles hablaba de un caos absoluto a la hora de coordinar las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; no tenían un mando ni por parte de la Xunta de Galicia ni por parte del Gobierno de España (**Rumores.**) Hablan todos de instinto profesional —le invito a leer sus declaraciones— para coordinarse; el instinto profesional claro que es necesario, es encomiable, pero no parece razonable que sea el instinto el protocolo a seguir. También la coordinación del trabajo de emergencias que, a pesar de ser competencia autonómica, precisa ser estudiado con carácter global. Los cuerpos de bomberos han hablado también de pésima y caótica coordinación y han anunciado movilizaciones para el día 24; yo no me lo estoy inventando.

Por otro lado, si el accidente no llega a tener lugar el día 24, con todos los mecanismos de alerta activados en la ciudad de Santiago de Compostela, en la capital de Galicia, y con todos los servicios próximos, ¿qué hubiera sucedido? En segundo lugar, ¿por qué estuvo activada durante dos horas y media la Circular 50, que es la alerta por amenaza terrorista? Esos son datos que nos ha pasado personal de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. En fin, yo, señora Pastor termino aquí.

En mi tierra hay un dolor intenso y también hay un silencio humilde. Aquí hay muchos diputados gallegos que lo saben, porque los gallegos lloramos así, lloramos en silencio, lloramos en silencio a nuestros muertos, pero que nadie confunda ese silencio con resignación, que no se confunda la humildad con conformidad, que sepamos la verdad, toda la verdad sobre este hecho absolutamente trágico y —termino, presidente— que no se confunda y que no se utilice como coartada precisamente para paralizar la alta velocidad. (**Rumores.**) Porque es muy fácil —y aquí hoy lo he oído— hablar desde Madrid o desde Barcelona de la alta velocidad en la periferia; es muy fácil ser diputado en Madrid o ser diputado en Barcelona, donde sí hay AVE, y hablar de la alta velocidad en territorios como el mío, en territorios como Galicia, pero en Galicia se necesita la modernización del ferrocarril y se necesita la alta velocidad y, si no, pregúntenselo a los ciudadanos gallegos. Por tanto, espero que esa coartada no se utilice.

Señora Pastor, usted ha terminado con una frase que utilicé ayer, porque cité también a Esperanza Valle. Hoy me gustaría terminar, si me permite el presidente, con una frase de Susana Garrido, la madre de la ourensana Carolina Besada, que también murió en Angrois. Esta señora escribió una carta, y se dirigía con estas palabras a muchas personas: Vuestros actos os están pudriendo el corazón, pero quizá no sea demasiado tarde para que rectificuéis y colaboréis en hacer de este mundo un lugar en el que lo importante vuelvan a ser las personas. Hagámosle, al menos, caso a Susana; por la memoria de su hija y la de los otros 78 muertos.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora ministra, no necesito significar la inmediatez en su comparecencia porque la han destacado todos los grupos parlamentarios, y el grupo que apoya al Gobierno evidentemente se congratula de ese análisis por parte de todos los grupos, que responde a la actitud del ministerio, a la actitud de su titular de haber venido con esta inmediatez. De la misma manera, hay que destacar cuál ha



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 33

sido, cuál está siendo, cuál ha demostrado hoy con su comparecencia que está siendo la intención en la actuación del Gobierno ante este dolorosísimo accidente: la transparencia y la verdad como únicos elementos para analizar este fatal accidente. Como usted ha dicho, todo va a ser público y se va a tratar de dar todo tipo de explicaciones. Creo que si alguien tiene dudas, no solo con la comparecencia suya de hoy sino también con las de ayer está claro que la ministra de Fomento, está claro que su departamento quiere que todo el mundo sepa toda la verdad, que conozcan todos los entresijos —hasta el más mínimo— que hayan tenido algo que ver con este accidente y, por tanto, se van a satisfacer las peticiones de los grupos parlamentarios.

También el Grupo Parlamentario Popular quiere reiterar y repetir nuestra desazón, nuestra situación tan sentida y expresar nuestras condolencias a todas las víctimas, a todos los familiares, a todos los que han tenido algo que ver, algo que sufrir con relación a este accidente. Asimismo, quiero destacar nuevamente la solidaridad —lo han hecho todos los grupos— de la sociedad española, el comportamiento de todos los españoles, que hemos dado la imagen de ser un pueblo unido, un pueblo con sentimiento, y eso se tiene que demostrar con la solidaridad que en estos días se ha puesto de manifiesto y todos hemos tenido la suerte de apreciar y de sentir como un poco de consuelo respecto a este accidente. Quiero también volver a repetir hoy la sensibilidad de los diputados gallegos de mi grupo parlamentario que, aun no perteneciendo a esta Comisión, nos están acompañando hoy aquí con el interés de atender en todo momento y saber cómo pueden ayudar en el análisis, en las conclusiones, en las situaciones en las que este accidente nos va a situar a partir de ahora, porque es verdad que todos nos preguntamos si se podría haber evitado este accidente. Eso está en el ánimo de todo el mundo y si analizamos las distintas intervenciones, vemos que ahí queremos llegar, porque tenemos una fatal sensación de impotencia por no haber podido evitarlo. También quiero destacar el buen funcionamiento por parte de todos desde el mismo momento del accidente; creo que ha habido una magnífica coordinación. La exposición que ha hecho la ministra significando todos los elementos humanos y materiales que han estado al servicio de las víctimas en el accidente, demuestra una vocación importantísima de todas las autoridades, de la naturaleza territorial que sea, para ayudar en la solución inmediata del problema, y evidentemente hay que destacarlo.

Asimismo, y antes de seguir con la exposición, me gustaría, a la hora de decir si se podría haber evitado o no, destacar algo de lo que se está hablando aquí y que también la ministra ha dicho antes. Es verdad que a los dos días se han adoptado medidas inmediatas por parte de ADIF con cartelones, señalización y balizas que han supuesto una reducción de velocidad. ¿Por qué se ha hecho todo eso? Se ha hecho a la vista de que lo proyectado, a la vista de que lo construido, a la vista de que lo instalado y autorizado en su momento por quien correspondía, puesto en funcionamiento y después de más de mil servicios ferroviarios ha tenido un fallo, ha tenido un error. Ahí ha estado la decisión política que tanto están demandando. Es decir —insisto—, lo proyectado, construido, instalado, autorizado en su momento, puesto en servicio y en funcionamiento —más de mil convoyes han utilizado esa línea sin ningún tipo de incidencia—, ha tenido un fallo, ha tenido un error trágico, enorme, y en ese momento se toman una serie de medidas. Ahí están las responsabilidades políticas inmediatas, que han actuado de inmediato, al igual que inmediatamente se han tomado otra serie de medidas, no solamente la comisión de expertos o las auditorías que la ministra nos ha relatado, sino también las veinte medidas —por cierto, señora ministra, evidentemente desde el Grupo Parlamentario Popular las apoyamos directamente—, que salvo dos de las mismas, coinciden con las que también ha propuesto *a posteriori* el representante del Grupo Parlamentario Socialista. **(El señor Simancas Simancas: Las propuse ayer.)** Por tanto, la ministra nos ha explicado hoy aquí el cómo, el cuándo y en cada caso qué condiciones técnicas y de prestaciones se aprobaron o se modificaron en su momento, qué es lo que ha pasado con eso y cuáles han sido las medidas que se han adoptado cuando se ha producido el accidente.

Señorías, aunque pueda tener la tentación, no voy a entrar en la modificación o no del proyecto. El señor Simancas lo ha hecho y más valdría que lo hubiera obviado, porque no se puede pontificar con los motivos de esas modificaciones ni se puede pontificar con los retrasos o no de la puesta en servicio del AVE. Creo que no es día hoy para entrar a justificar o no esas modificaciones.

Insisto, la ministra ha hablado del cómo, del cuándo y del funcionamiento de las aprobaciones o modificaciones que se han hecho. También es verdad que no tiene que ser ningún elemento de discusión —no está en el ánimo de nadie— mezclar la transición con la seguridad; se está haciendo especial énfasis en eso. Ayer se explicó suficientemente que era una línea en tránsito, por qué se puede considerar en un momento determinado qué es o no es tramo AVE, aunque uno o dos de los tres elementos de la concepción del AVE estén cumplidos. Lo que sí es evidente es que en España tenemos muchas situaciones, estamos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 34

queriendo implantar el AVE en muchos territorios, y evidentemente hay unas situaciones de transición, pero desde el punto de vista técnico no hay duda de que no se pone nunca en tela de juicio la seguridad frente a la operatividad.

También es verdad que estamos permanentemente preguntando y queriendo incidir en si un sistema de control de la circulación es seguro o no es seguro, si uno es mejor que otro. La ministra lo ha explicado suficientemente: en cada línea, desde el punto de vista técnico, se establecen unas velocidades de trayecto, es decir, las velocidades que ese trayecto, por sus condiciones, las que en ese momento tiene, es capaz de desarrollar, y están publicadas en los libros de itinerario y además en el libro horario o en el cuadro de velocidades máximas, como se ha dicho. Todo eso se establece en función de las características físicas de la línea, señorías, que por definición son permanentes. Por definición las condiciones físicas son permanentes. Se señala y se baliza cuando hay una limitación bien permanente o bien temporal a esas velocidades de trayecto, porque lógicamente la velocidad de trayecto no se señala, no estamos en una carretera; por lo tanto solo se baliza cuando hay una limitación temporal o permanente a la velocidad de trayecto, que es la que tiene la propia línea. Por eso, señorías, cada maquinista necesita una habilitación previa para operar en cada línea concreta; no basta con todos los cursos que nos ha explicado la ministra, no basta con las pruebas psicofísicas, no basta con todos esos controles. No; es necesario que cada maquinista esté habilitado para cada línea en la que presta servicio. Es decir, un señor que está prestando su servicio en la línea Orense-Santiago no puede venir a prestar servicio en la línea de Alicante a Murcia, si existiera, que tampoco existe. Lo digo para quien protesta y se queja sobre si se dispone o no se dispone en la periferia de alta velocidad. Por lo tanto no es posible que el que conduce en cada momento no conozca el sistema y no sepa cuáles son las prescripciones y las tenga que aplicar, respetando a rajatabla la normativa. Lo decía ayer con una expresión más clara: se tiene que conocer la línea como la palma de su mano.

También quería hacer alguna reflexión sobre los trazados y sus conveniencias o no conveniencias. La curva de Santiago, la curva de A Grandeira, como ha dicho la ministra, se aceptó por todo el mundo, incluso por el BNG cuando apoyaba los Gobiernos de la Xunta y del ayuntamiento. Es decir, esa curva está aceptada por todo el mundo. Y tengo que decir que en la red de alta velocidad española existen 31,2 kilómetros de curvas con radio igual o inferior al de A Grandeira. Son 31,2 kilómetros en alta velocidad; y en la red convencional 2.799,6; y si quiere usted saber más datos, señor Llamazares, que le veo expresión negativa, sepa además que son 1.812 curvas las que en la red convencional tienen un radio inferior a los 400 metros. Ya no entro en lo de FEVE porque el 92,4% de la red tiene menos; evidentemente que no. Pero insisto en que en la alta velocidad 31,2 kilómetros tienen curvas de radio igual o inferior a los 400 metros.

No voy a entrar en el paso por las ciudades o las limitaciones en los accesos a las grandes ciudades, pero sí quiero recordar no solamente lo que se señaló ayer de Puertollano, que tiene una limitación a 70 kilómetros/hora, sino también que Córdoba tiene una a 90 por un radio de 600 metros, o que Albacete tiene una a 50 por existencia de una vía única, o que también hay una transición entre ASFA y ERTMS en la llegada del AVE a Madrid desde Barcelona y que se hace a 3,5 kilómetros/hora, es decir, menos de la que se hace en la de Santiago. Por lo tanto creo que tenemos que tener bien claras cuáles son las situaciones y cuál ha sido, como digo, la reacción del Gobierno en el momento en que algo que estaba funcionando ha fallado.

Nadie aquí ha dicho que todo haya sido un error humano. El Gobierno en ningún caso —y eso tengo que desmentirlo— ha dicho que estamos conduciéndonos hacia el error humano. Pero hay una cosa evidente: se iba a más del doble de la velocidad autorizada. Nadie va a culpabilizar a nadie, nadie va a decir nada, nadie va a decir si hubo o no hubo error, pero sí es objetivo que se iba a más del doble de la velocidad autorizada. Y como también dijimos ayer, si esa velocidad hubiera sido rebasada en unos límites normales, la garantía de seguridad habría hecho que no ocurriera nada, pero evidentemente no en tanto como ir al doble de la velocidad autorizada.

Por varios grupos parlamentarios se ha solicitado la creación de una comisión de investigación. Luego el Grupo Parlamentario Socialista se ha quedado entre dos aguas sin atreverse a llamarla de investigación, pero ha hablado de comisión parlamentaria. Si es comisión parlamentaria solo puede ser de investigación, porque cualquier otra cosa es una subcomisión. Por lo tanto se han pedido comisiones de investigación por parte de algunos grupos parlamentarios.

Solo quiero referirme ahora a algunas intervenciones que se han tenido en otras ocasiones. Por ejemplo, el señor Llamazares, en la comparecencia de la ministra de Fomento para informar sobre el accidente del Spanair, que pronto será su aniversario, dijo: La Cámara no va a suplantar a la comisión de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 35

investigación. Y también el señor Llamazares, en la comparecencia del 23 de septiembre de 2009 de don José Blanco para hablar de seguridad aérea, solo solicitó la creación de una subcomisión de estudios de seguridad. Hoy ya se ha ido a otro sitio.

El Partido Socialista, que hoy como digo ha hablado de comisión parlamentaria, obviando la palabra inmediata, que es la de investigación, por boca del señor Simancas dijo en esa misma comparecencia del señor Blanco el 23 de septiembre de 2009: Nosotros tenemos que fiarnos más de lo establecido por la comisión de investigación de accidentes porque nos da la sensación de que falla más quien se atribuye una capacidad y una responsabilidad que no tiene, generando confusión y cierto grado de alarma donde se necesita mucha objetividad y mucho sentido común. La investigación corresponde a quien tiene la atribución legal de investigar y los medios para llevar esta investigación. Y concluye el señor Simancas diciendo: lo que no tenemos que hacer es venir aquí a hacer de aprendiz de Colombo. Evidentemente hay una gran diferencia entre estas intervenciones y la que tuvo en la oposición la portavoz del Grupo Parlamentario Popular en aquel momento, en el accidente de agosto de 2008, al que antes he hecho referencia. En aquel momento el Grupo Parlamentario Popular dijo por medio de su portavoz: No es legítimo utilizar el dolor de nadie ni tampoco debíamos acosar a nadie, tampoco al Gobierno, con esta tragedia. No es momento de anticipar conclusiones sobre las causas del accidente ni de tratar de imputar precipitadamente responsabilidades ni culpabilidades a nadie, pero creo que hay que dejar trabajar al juez y a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, y que sean ellos los que determinen si alguno de estos incidentes tuvo o no un carácter causal. Señora ministra, la prudencia nos aconseja a todos esperar esa investigación de las causas definidas del accidente, y en la medida en que la investigación lo permita, que se nos trasladen los datos a esta Cámara con transparencia y con sensatez, y podamos ir despejando las dudas y satisfaciendo la lógica necesidad de información que tienen los afectados y sus familias, y en general la tranquilidad que demandan los ciudadanos. Fin de la cita. Esta es la postura de un partido de oposición y algunas de las que hemos escuchado aquí son las de otros partidos de la oposición.

Señorías, voy concluyendo. Estamos ante un accidente desgraciado; un accidente inesperado que nos ha convulsionado a todos; un accidente del que todos tenemos que sacar conclusiones y que nos tiene que obligar a ser cada día más exigentes con la seguridad, e implantar nuevos y más sofisticados procedimientos y controles, tal y como ha dicho la ministra de Fomento. Pero yo también quisiera significar que no debemos obviar que el modelo ferroviario español es un modelo de éxito que apuesta por la alta velocidad, siendo un empeño del Gobierno, y que pretende vertebrar y cohesionar España, así como que la movilidad ferroviaria de calidad alcance a todos los españoles allá donde vivan, tanto en cercanías como en media y larga distancia. Por tanto lo que pretendemos desde el Grupo Parlamentario Popular es que un accidente tan grave como el de Santiago, pero gracias a Dios puntual, y contando con esas condiciones de cumplimiento de los estándares europeos, como nos ha explicado la señora ministra, sea un acicate para seguir trabajando más y mejor no solamente por los españoles, sino también por su seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Responde a los grupos parlamentarios la señora ministra. Con su intervención concluirá la Comisión.

Tiene la palabra, señora ministra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Señorías, señores portavoces, en primer lugar, muchas gracias a todos. Gracias por todas sus intervenciones, que son a mi juicio la manifestación de la responsabilidad que todos los grupos políticos tenemos y que tiene también el Gobierno. Todos nosotros, todos, sabemos —y así lo hemos manifestado— que nuestro principal deber es con las víctimas, con sus familias, con los heridos. Le agradezco, señor Simancas, que aclarara usted lo del foco. Nuestro principal deber es con el reconocimiento a todos los ciudadanos y especialmente a los vecinos de Angrois; es con todos los servidores públicos, como decía la portavoz doña Ascensión de las Heras; es con todos ellos, con los servidores públicos, con todos los que aquí han sido citados, con todos y cada uno de ellos. Le hemos transmitido al mundo que somos capaces de responder ante una tragedia tan grande como esta, y que lo podemos hacer además unidos. Por eso, señorías, las víctimas son la prioridad; son la prioridad todos los días, porque todas y cada una de las víctimas tienen de forma personalizada sus derechos. Los tienen ellos y los tienen sus familias. Para eso no solamente queremos hacer gestiones —eso lo puede hacer una agencia—; aquí lo que queremos hacer es solucionar los problemas, porque en todos y cada uno de los casos, además de lo que ya no se les puede devolver, hay que defender sus derechos, que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 36

tienen una cobertura. Desde la responsabilidad que tengo haré que las víctimas que tengan cantidades pendientes sean resarcidas. Me estoy refiriendo a la parte económica, que es muy importante, pero debemos dar nuestro apoyo permanente a las víctimas.

Señorías, he aprendido mucho hablando con quien hoy representa a las víctimas de los accidentes aéreos. Voy a personalizar en Pilar Vera, una mujer luchadora, una mujer que ha sufrido y está sufriendo mucho, que vio cómo su entorno familiar desaparecía. He aprendido mucho de ella, he aprendido a lo largo de este año y medio mucho sobre cómo se tiene que atender a las víctimas, y sobre cómo hay que tener mecanismos específicos para ello. Ojalá que nunca se utilicen, pero hay que tenerlos porque una víctima es una persona. Hablamos de víctimas, pero cada uno de ellos tiene nombre y apellido. Desgraciadamente a muchos de ellos los he conocido. Quiero decirles con ello que esto no es una oficina de trámites administrativos. Esto es una oficina y todo el personal del departamento de Fomento está para atender los derechos que tienen las víctimas, y en eso no voy a cejar. Por eso les pido, señorías, que no solo me digan lo que vean que funciona mal, sino que si tienen conocimiento directo de que alguna persona no está atendida me lo digan personalmente. Como les decía, las coberturas son una cosa, pero luego van a surgir muchísimos problemas, y aquí estamos para resolver todos esos problemas.

Luego está la cuestión de saber toda la verdad. Claro que hay que llegar a que se sepa toda la verdad, y todos tenemos un papel en ello. Lo tengo yo, señorías, y por eso tengo que aportar toda la información de la que dispongo, toda lo que conozca. Y si algo no lo conozco todavía en este momento y alguien lo conoce, le pido por favor que me lo remita inmediatamente, porque si yo conozco algo que no funciona lo pondré inmediatamente en conocimiento del juez. Quiero que ustedes lo sepan. Por tanto, si ustedes conocen algo que no funcionaba o que estaba mal, por favor que me lo haga llegar, ya que lo pondré en conocimiento del juez, que es quien está investigando.

Señorías, además de esto he tenido que detallar —porque es mi obligación— qué es lo que ocurrió en esta línea y en este tramo desde el principio, desde el año 1999, cuando se empezó a diseñar, hasta el día que se autorizó y se puso en funcionamiento. ¿Y por qué lo he tenido que relatar, señorías? Lo he tenido que relatar porque es mi obligación, desde el primer día de 1999 hasta diciembre del año 2011, hasta el último instante en que se autorizó la línea. Y esa línea se autorizó en unas condiciones determinadas, con unos sistemas determinados, que son los que obran en el expediente. Eso lo tengo que transmitir, cómo no lo voy a transmitir. Después tengo que contar cuándo se ha puesto en funcionamiento. Por cierto, por esa línea desde que se inauguró han pasado más de 7.000 trenes. Decía el señor Ayala que eran 1.000, y decía bien porque son 1.000 trenes Alvia, pero por allí pasan otro tipo de trenes. Pasa el tren Avant, que solo puede ir de Ourense a Santiago porque no podría ir por otro sitio, ya que es un tren que está preparado para la tecnología que hay ahí. Así pues, por esa línea pasan otros trenes.

También quiero decir a una pregunta que se me ha hecho que en esa línea hay ERTMS y pasan trenes en ERTMS, pero ocho kilómetros antes de llegar Santiago se decidió instaurar un sistema que se llama ASFA, que por cierto es el sistema predominante en todas las líneas ferroviarias de nuestro país. Ese es el sistema operativo desde ocho kilómetros antes de llegar Santiago de Compostela. El sistema ERTMS está instaurado en la vía, y por allí pasan trenes que por el tramo donde está el ERTMS pasan en ERTMS. A la pregunta de por qué ese tren no llevaba ERTMS la respuesta es porque los técnicos que lo han implantado en un lado y en otro han visto que al comunicar les daban interacciones, así que han dicho que hasta que las interacciones no estén solventadas tienen que ir al ASFA que es, por cierto, el sistema que está como saben de respaldo siempre. Señorías, todos saben que no soy ingeniero —aquí hay gente que sabe mucho de esto— así que lo primero que pregunté es cómo era la tecnología, una y otra, y cómo hay que operar cuando se va con una y con otra. En ese instante que me lo explicaron entendí que hubiese una seguridad que es la que los técnicos en sus informes han descrito. Fíjense el respeto que tengo a todos los técnicos que nunca —y aquí se han dicho muchas cosas— me he dirigido —no lo puedo hacer, no debo hacerlo y no lo haré nunca— a nadie para implicarle. Lo que tengo que hacer, señorías, es aportar todo, dar todo, que todos los técnicos informen, para que quien está investigando nos lo diga. Yo no podría decirlo, señorías, cómo puedo decirlo.

He escuchado que sus señorías han dicho que esperaban más. Les pido que todo aquello que ustedes crean que tenemos que hacer me lo comuniquen —no mañana, hoy— para que lo pongamos en marcha. Se ha hablado también de los cartelones y las señales. Por cierto, como ustedes saben, hay una obra de emergencia y se están haciendo mejoras sobre el accidente. Ustedes recordarán bien que toda la estructura salió por los aires, por lo que se está reparando. Y también me han preguntado por qué el tren a Barcelona en un trayecto iba a 5 kilómetros/hora, y es porque hay humedades en un túnel, entra agua,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 37

y lo están mejorando. Por mucha línea de alta velocidad que sea, cuando hay algo que se ha estropeado hay que actuar sobre ello. Por eso hay casos en los que el tren tiene que bajar de velocidad. Precisamente ese es un elemento de seguridad. Por lo tanto todas estas cuestiones que se han planteado sobre dónde está la causa o cuántas causas hay, toda la información que tenemos, señorías, se la estamos remitiendo al juez y a la comisión para que la investiguen, y nos digan las causas y la verdad. Quiero que se sepa la verdad de lo que ocurrió, y nos la tienen que decir a todos nosotros quienes están investigando. He tratado con todo el respeto a todos los elementos, materiales y profesionales, que han intervenido en esta operación, señorías. He detallado que tenemos excelentes profesionales, que tienen un proceso de incorporación a un ente público como es Renfe-Operadora, que tienen una formación, que tienen reciclajes, y por supuesto todo mi respeto. Seguro que tenemos que hacer mejoras ahora en algunas cosas. He participado con ustedes en propuestas, desde tecnológicas hasta de repaso de velocidades. En España, dependiendo de la línea, del tren, del trazado, hay un cuadro de velocidades. Por tanto tenemos áreas donde se pasa a más de 300 kilómetros/hora, otras en las que se va de 250 a 300, otras de 201 a 250, otras en las que se va a 200, otras de 180 a 200, otras a 160, otras de 140 a 160, otras de 120 a 140, otras de 100 a 120, otras de 80 a 100, otras de 80 a 60, otras de 40 a 60, y otras a menos de 40. Hay un cuadro de velocidades y cada línea tiene habilitadas unas velocidades, y por eso he pedido que se revise palmo a palmo, metro a metro, todo el sistema de señalización que hay en todas las líneas españolas. No es porque no me fíe, señorías, es porque necesitamos decirles a los españoles que cuando ocurre en España una tragedia como esta todo está en revisión, de lo primero a lo último. Por eso mi respeto en todo momento a todos los elementos que intervienen en el proceso del ferrocarril desde 1999 —cuando les he comentado que se comenzó el estudio de la vía— hasta los desgraciados sucesos ocurridos el día 24 de julio. Todo está en revisión, señorías, y todos tenemos que arrimar el hombro.

Tenemos dos líneas de investigación. No tengo reuniones con todas las personas que forman la comisión de investigación, son un órgano independiente. Conocí al presidente el día que tuve la reunión con él en Santiago para decirle —como alguno me ha comentado antes— que, por supuesto, ponía a su disposición todos los medios materiales y humanos. También está la investigación judicial. Ustedes han planteado la creación de una comisión en este Parlamento. Estoy de acuerdo, señorías, en que se cree una comisión de estudio y análisis del sistema ferroviario, que pasen por aquí todos los técnicos y toda la gente que sepa, todas las personas que ustedes quieran, incluso de distintas administraciones. En España hay red ferroviaria que depende de las comunidades autónomas, que también pueden tener mucho que plantearnos. En esa comisión se puede profundizar en muchas cosas que aquí se han señalado, por ejemplo, la planificación, hecha por distintos Gobiernos y que está en marcha, e incluso la priorización; claro que sí. Sería una comisión de mejora del sistema ferroviario. Cómo voy a decir que no, es que creo que tiene que haber una comisión específica que analice cómo está el sistema y cómo se puede mejorar, a la que van a ayudar los técnicos —las personas de las que antes les hablaba— de la comisión de expertos, que son profesionales a los que por cierto tampoco conocía. He hablado con decanos y rectores, y me han indicado quién sabe mucho de alta velocidad, quién sabe de electrónica y quién sabe de rodadura. Ya les digo que si ustedes quieren que se incorpore alguna persona más solo hay que cambiar la orden ministerial para que se incorpore algún otro. Como pueden imaginarse es una cuestión absolutamente abierta. Por lo tanto, señorías, coincido con todos ustedes en que se sepa toda la verdad, en que se investigue para obtener toda la verdad, y sobre todo en que se pongan en marcha todas las iniciativas para que algo tan desgraciado como esto no vuelva a ocurrir.

Señorías, les decía antes que se ha hablado mucho de los sistemas de seguridad, del sistema ASFA y del sistema ERTMS. España cuenta con 13.398 kilómetros de sistema ASFA, que como les dije antes el ASFA de la vía es analógico porque los tecnólogos siguen investigando para que haya ASFA digital en la vía. De esos kilómetros en 10.925 actúa ASFA como sistema principal y en 2.472 como sistema de respaldo. Hay otros sistemas de seguridad como el LZV, pero fundamentalmente estos son los dos sistemas. Quiero que sepan ustedes que hay 10.925 kilómetros donde el sistema ASFA es el principal.

Señorías, han hecho muchas preguntas sobre la supervisión, los procesos, los protocolos, la normativa. Todo eso es la normativa que tiene España en este momento. Han visto que en mis propuestas he comentado la revisión entera del reglamento de circulación, porque creo que es muy importante. Les he hablado de propuestas tan importantes como determinar el propio funcionamiento operativo cuando una persona se pone al frente de un tren y habla con su centro de control, la mejora de la protocolización de cuáles son todas las indicaciones que se puedan dar; les he hablado de los reconocimientos psicotécnicos y de todos los procedimientos, incluso les he hablado de que pueda haber una profesión específica con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 38

una titulación específica para un sector tan importante como este, donde, por cierto, hoy trabajan miles de profesionales, excelentes profesionales que, mientras estamos nosotros aquí en esta Comisión, están llevando trenes por nuestro país con absoluta profesionalidad, con absoluta pulcritud. Todos y cada uno de ellos están pasando —además de las víctimas y sobre todo las víctimas— los peores días de su vida, porque de algún modo alguien puede pensar que no tenemos excelentes profesionales, y los tenemos, señorías, tenemos excelentes profesionales. Tenemos que hacer un análisis de en qué podemos mejorar, como se ha hecho en otras muchas profesiones, y mejorarlo, y eso es lo que vamos a hacer.

Las propuestas que ha hecho el señora Simancas están prácticamente todas integradas en las que yo había enumerado, pero hay una, a la que usted se ha referido, que es la agencia de seguridad, que es un modelo organizativo diferente. Como usted sabe, se aprobó en general una agencia de transportes en su momento y después tanto el Gobierno anterior, en alguna ley presupuestaria, como el actual, dijo que de entrada no se crearan más agencias. Quiero decirles a todos los miembros de esta Comisión que el supervisor en este caso es la Dirección General de Ferrocarriles, está en la norma, y actúa, hay profesionales excelentes que son los que realizan estas funciones, y todos los medios materiales y humanos que se puedan ir mejorando y aportando se irán haciendo. En el año 2012, sin ir más lejos, todos los servicios han hecho más de 120 inspecciones, han certificado más de diez empresas, han supervisado la renovación de sistemas, están trabajando... No les quiero cansar, pero todos estos profesionales son los que homologan, son los que hacen todas las revisiones, son los que auditan, claro que sí; han inspeccionado más de 1.860 vagones, porque, no solo las máquinas, sino también los vagones hay que someterlos a revisión.

Señorías, tenemos entre todos que ver de cada área que forma parte del proceso ferroviario lo que tenemos que mejorar. Alguno dice que por qué ahora hacemos propuestas. Porque eso sí que es un cambio de actitud. Mucho de lo que yo he aprendido desde que estoy en política, y en la vida también, no solo en la política, es que lo que no se puede hacer cuando ocurre una desgracia es mirar para otro lado; hay que ponerse al frente y revisar todo, de lo primero a lo último, sin indicar nada, pero hay que revisarlo todo. Eso es lo que estamos haciendo, porque ese es el modo de actuar en política, señorías. Podemos hacer entre todos una mejora muy importante del sistema ferroviario. No les vamos a devolver la vida a las personas que la perdieron allí, no se van a recuperar nunca muchos de sus seres queridos, pero lo que sí podemos hacer es todo lo posible para que no se vuelva a producir un suceso como este.

Señorías, vamos a trabajar, lo tenemos que hacer; yo le pido a todos su colaboración, también sus críticas, porque solamente desde la crítica es como uno hace las cosas bien. Nos pasa en nuestra vida personal, a veces no nos gusta que nos critiquen, sin embargo, hasta de eso aprendemos y mejoramos en la vida profesional, y en la política sin ningún tipo de dudas. Si no hubiera una oposición, en la que unas veces estamos unos y otras veces otros, si no es teniendo en cuenta lo que dicen todos no se mejoran las cosas. De las tragedias, señorías, los seres humanos extraemos gran parte de las experiencias que nos han hecho fuertes, aunque no las querríamos tener ninguno y menos por las pobres víctimas. La mejor lección que yo he podido tener en estos días es el ejemplo que se ha dado al mundo de que estamos intentando salir de esta gran tragedia y sobre todo de lo que yo he vivido allí de tanta gente que ha sufrido en vivo y en directo y que se están recuperando; todos los voluntarios y todos los vecinos se están recuperando de esos días que fueron terribles. Por cierto, ellos también son víctimas y a ellos también hay que ayudarles.

Señorías, termino ya. Nuestro país debe ser, a mi juicio, más grande. Sabemos que somos capaces de afrontar los mayores retos, lo que nos ha tocado ahora no es un reto, lo que nos ha tocado ahora es que hay personas que han perdido su vida, personas que están heridas y personas que están sufriendo y, por lo tanto, el deber de todos nosotros es ayudarlas, apoyarlas y mejorar el sistema para que algo como esto no vuelva a ocurrir y poner por parte del Gobierno, por parte de la ministra de Fomento y de todo su equipo, el trabajo todos los días, para dar toda la información, para actuar con toda transparencia, para decir todo lo que tenga que ver con este terrible accidente que nos ha desolado a todos, especialmente a las familias de las víctimas. Por eso, señorías, les agradezco a todos y cada uno de ustedes las palabras que han tenido. Las preguntas a las que no haya contestado se contestarán —ahora el equipo del departamento revisará si hay alguna cosa sustancial que no se haya contestado—, y agradezco de verdad que estén todos ustedes hoy aquí. Agradezco especialmente el esfuerzo que se ha hecho desde todas las instituciones, agradezco el esfuerzo que han hecho los Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, agradezco el esfuerzo que han hecho los profesionales sanitarios —la señora De las Heras iba nombrando profesión por profesión; yo los nombro a todos ellos—, los voluntarios y todas las instituciones. Seguro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 388

9 de agosto de 2013

Pág. 39

que hay cosas mejorables, no me cabe la menor duda, pero yo lo que he visto allí, y en lo que yo he podido humildemente contribuir, ha sido generosidad por parte de todos. No sé si la parte organizativa se puede hacer mejor, por eso es bueno que esté separado de lo que ha sido la voluntad absoluta que he visto de todos de intentar paliar el sufrimiento y el dolor al que asistimos, y sobre todo ser responsables para seguir trabajando todos los minutos que tengamos.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Quiero agradecer a los portavoces de los grupos parlamentarios sus intervenciones y a la señora ministra no solo el trabajo que hoy aquí ha expresado con su comparecencia, sino el que viene realizando desde que se produjo este terrible accidente. Es mucho el esfuerzo realizado y sé que lo ha hecho con gusto porque la causa lo merece. Termino con unas palabras nuevamente de cariño, de reconocimiento y de homenaje a todas las víctimas.

Se levanta la sesión.

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

cve: DSCD-10-CO-388