



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 610

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 35 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 2 de julio de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. A propuesta del Gobierno:

- Del señor secretario general de Infraestructuras (Niño González), para informar sobre las acciones de carácter técnico para la mejora del sector ferroviario anunciadas por la ministra de Fomento en su comparecencia del 9 de agosto de 2013. (Número de expediente 212/001487) 2
- Del señor subsecretario de Fomento (Garcés Sanagustín), para informar sobre los avances en las acciones de carácter normativo para la mejora del sector ferroviario anunciadas por la ministra de Fomento en su comparecencia del 9 de agosto de 2013. (Número de expediente 212/001486) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 2

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

COMPARECENCIAS. A PROPUESTA DEL GOBIERNO:

— DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (NIÑO GONZÁLEZ), PARA INFORMAR SOBRE LAS ACCIONES DE CARÁCTER TÉCNICO PARA LA MEJORA DEL SECTOR FERROVIARIO ANUNCIADAS POR LA MINISTRA DE FOMENTO EN SU COMPARECENCIA DEL 9 DE AGOSTO DE 2013. (Número de expediente 212/001487).

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la Comisión de Fomento que hemos convocado con un orden del día que incluye la celebración de dos comparecencias, que vamos a sustanciar de modo independiente.

En primer lugar, veremos la del secretario general de Infraestructuras para informar sobre las acciones de carácter técnico para la mejora del sector ferroviario anunciadas por la ministra de Fomento en su comparecencia del 9 de agosto de 2013. El compareciente dispondrá del tiempo que estime necesario para hacer su primera intervención y luego, como es usual, daremos la palabra a todos los portavoces de los grupos parlamentarios de menor a mayor, replicando, a continuación, el señor secretario general.

Tiene la palabra don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señorías, como todos ustedes conocen, el pasado 9 de agosto de 2013 la ministra de Fomento informó por primera vez a esta Comisión del conjunto de medidas que el Ministerio de Fomento había emprendido para mejorar el sistema ferroviario español. Presentó así un conjunto formado por veintiuna medidas que están dirigidas a todos los ámbitos del sector ferroviario, abarcando los distintos elementos que de él forman parte, como son las infraestructuras, el material móvil, la circulación, la habilitación y supervisión del personal ferroviario, la gestión de los viajeros y, por supuesto, también la atención a las víctimas de los accidentes.

Como recordarán, las medidas presentadas fueron las siguientes. La medida número uno, que consiste en la revisión de los cuadros de velocidad máxima de todas las líneas con análisis de escalonamiento de velocidades, determinando los criterios de variación de las velocidades máximas.

La medida número dos, complementaria de la anterior, consiste en la revisión de 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.

La medida número tres, dotar de protección, mediante una secuencia de balizas ASFA, en los tramos que existe una reducción apreciable de la velocidad máxima, de modo análogo a como se protegen en vía las limitaciones temporales de velocidad.

La medida número cuatro, promover, junto con la industria, el mayor desarrollo del ASFA digital con el fin de que cuente con mayor capacidad de transmisión de información entre la vía y el tren y permita una mayor versatilidad, así como la posibilidad de emisión de señales de voz además de las acústicas actuales.

La medida número cinco, analizar las reglas de ingeniería de los procedimientos técnicos de transición de Ertsm a ASFA.

La medida número seis, profundizar en la posible instalación de un sistema satelital para trenes como refuerzo a los sistemas de señalización.

La medida número siete, revisar los requisitos de acceso a las profesiones del sector ferroviario y valorar la oportunidad de diseñar una formación académica *ad hoc*.

La medida número ocho, revisión del protocolo de reconocimientos médicos psicofísicos, analizando los plazos y los niveles de exigencia.

La medida número nueve, reforzar el análisis de los aspectos psicológicos de la conducción para orientar la formación continua de estos profesionales.

La medida número diez, establecer un protocolo del procedimiento de toma de servicio diaria en el inicio de la actividad que el maquinista debe de verificar con el centro de gestión.

La medida número once, valorar la posibilidad de mejorar la grabación de la actividad profesional en los trenes.

La medida número doce, revisar la normativa del uso de los elementos de comunicación, es decir, los teléfonos móviles del personal a bordo de los trenes.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 3

La medida número catorce, mejorar la ubicación y protección de los equipajes en el interior de los coches de viajeros.

La medida número quince, extender la informatización en los controles de acceso.

La medida número dieciséis, asignar billete gratuito a los menores de cuatro años.

La medida número diecisiete, y complementando a la anterior, promover los sistemas que permitan la identificación de los pasajeros.

La medida número dieciocho, consiste en la actualización del reglamento general de circulación y normas de su desarrollo.

La medida número diecinueve, aprobar un real decreto de asistencia integral a las víctimas de accidente ferroviario.

La medida número veinte, incorporar la participación de la Cámara en la formación de la comisión de investigación de accidentes ferroviarios.

La medida número veintiuno, la revisión y actualización del reglamento del seguro obligatorio de viajeros de transporte público colectivo de personas.

Quiero indicar que esta primera lista de veintiuna medidas que les he listado de manera rápida la hemos ampliado aún más con la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que es la medida número veintidós.

Comparecemos ante sus señorías, tanto el subsecretario del departamento, don Mario Garcés, como yo mismo como secretario general de Infraestructuras, para explicar el grado de avance e implantación que hemos ido alcanzando en cada una de estas medidas y, aunque prácticamente todas las medidas en el fondo tienen como resultado final la aprobación de algún tipo de norma, especificación o recomendación, dada la naturaleza del trabajo de cada uno de nosotros, les explicaré nuestros avances en aquellas medidas cuya naturaleza sea más puramente técnica y posteriormente el subsecretario las que tienen un carácter jurídico más marcado. Antes de comenzar, quiero también recordarles que estas medidas han sido presentadas, por una parte, a las empresas ferroviarias el pasado 12 de marzo de 2014 y también a los sindicatos ferroviarios el 24 de marzo de 2014, de los cuales hemos recibido observaciones que estamos teniendo en cuenta.

A continuación, procedo a hacer un análisis de cada una de las medidas. Por una parte, estas medidas las podemos agrupar en aquellas relacionadas con las transiciones de velocidad, que son las medidas que he enumerado como uno, dos y tres; a continuación las relacionadas con los sistemas de seguridad y comunicaciones y sus transiciones, que serían las medidas cuatro, cinco y seis; las relacionadas con la actividad del maquinista antes y durante la conducción, que son las medidas diez, once, doce y trece; aquellas que están relacionadas con la mejora de la ubicación y protección de los equipajes en el interior de los coches de viajeros, que es la medida número catorce; y las que estamos desarrollando para que los viajeros que toman un tren estén identificados, que serían las medidas quince, dieciséis y diecisiete. Finalmente, les hablaré de la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria como organismo supervisor de todo el sistema ferroviario, que es la medida que he enunciado como número veintidós.

En el primer bloque, que sería el referido a las medidas uno, dos y tres —como ya les he enunciado el título, eludo volver a enunciarlo—, les diré los pasos que hemos realizado para desarrollar progresivamente estas medidas, que han sido los siguientes. Inicialmente, se identificaron los puntos considerados como transiciones significativas de velocidad o también cambios significativos de velocidad en trayectos de la red con velocidad máxima superior a 160 kilómetros/hora. En total identificamos ciento veintidós puntos, de ellos treinta y siete en líneas de alta velocidad y ochenta y cinco en líneas convencionales. Esta identificación se finalizó el día 30 de agosto del año 2013. Posteriormente, se han revisado los criterios de definición de estas transiciones significativas de velocidad o cambios significativos de velocidad y se ha ampliado la medida a todos los rangos de velocidades. A continuación, todos los cambios significativos de velocidad de la red identificados de esta forma —les indico que finalmente han sido trescientos cuarenta y nueve puntos— están a día de hoy señalizados en vía mediante cartelones y balizas ASFA. Quiero indicar que también se han incorporado estos cambios significativos de velocidad a la actualización anual de los cuadros de velocidades de toda la red, que se ha publicado el 29 de junio de 2014. La publicación ha sido realizada por ADIF. Cumpliendo la normativa europea, se ha realizado un análisis de riesgos y un evaluador independiente, concretamente Cetren, ha validado todo el proceso y la documentación generada. Por otra parte, ADIF ha recibido el informe positivo de la Dirección General de Ferrocarriles, en tanto autoridad nacional de seguridad, para modificar la reglamentación, lo cual se ha hecho con fecha 16 de junio de 2014 y, en consecuencia, se ha difundido la correspondiente carta circular con fecha 18 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 4

junio de 2014. Una vez realizada la necesaria formación del personal implicado, la nueva señalización está en servicio desde el pasado 29 de junio y, por tanto, estas tres primeras medidas las consideramos completadas.

Paso a la medida número cuatro, relativa al ASFA digital. Quiero indicarles que actualmente la red ferroviaria española dispone de 13.379 kilómetros de línea equipada con el sistema ASFA, según la declaración de red realizada por ADIF. Con esta medida, para desarrollar el ASFA digital, lo que se pretende es incorporar dos nuevas frecuencias al sistema. Las labores que hemos realizado son, por una parte, la redacción de las especificaciones técnicas y funcionales relativas al ASFA digital, tanto de vía como de equipos embarcados, correspondientes tanto al ancho convencional como al ancho estándar, ancho UIC o ancho internacional. Actualmente, estamos redactando las especificaciones de la red de ancho métrico. Este mes de julio finalizará la tercera empresa, que está realizando pruebas en vía de nuevas balizas ASFA digital, referentes a la lectura de las dos nuevas frecuencias a las que me he referido anteriormente. La homologación definitiva de las balizas de ASFA digital requiere de lo que llamamos un ciclo climático completo. Este ciclo climático durará un año y, por tanto, finalizará en julio de 2015. Tenemos que hacer las pruebas de estas balizas a lo largo de un periodo para ver cuál es el comportamiento desde el punto de vista de la climatología. Una vez finalizadas las pruebas, se iniciará la adaptación de equipos embarcados en los trenes. También quiero indicar que hemos comunicado al sector el grado de desarrollo de la medida para que no solamente Renfe, sino también el resto de las empresas ferroviarias puedan adaptar sus equipos en ese plazo.

En cuanto a la medida número cinco, relativa a las transiciones de los sistemas de señalización entre el Ertms y el ASFA, quiero indicar que es una de las medidas adoptadas por este Gobierno en el año 2013 y que está directamente relacionada con las transiciones que hay que efectuar entre los sistemas de seguridad en las líneas de alta velocidad. Todas las líneas de alta velocidad y gran parte de la red convencional están dotadas de sistemas de seguridad denominados sistemas automáticos de protección de los trenes, los conocidos como ATP; como saben, en España mayoritariamente disponemos del sistema ASFA y del sistema LZB, en la línea Madrid-Sevilla, y contamos con 2.000 kilómetros de líneas equipadas con el sistema interoperable Ertms. El equipamiento en sistemas de seguridad de las líneas ferroviarias y del material móvil que discurre sobre ellas requiere, como todos saben, grandes inversiones que necesariamente van escalonándose a medida que se ponen en servicio nuevos tramos y que se integran en la red ferroviaria. Esto hace que existan puntos en los que haya transiciones de un sistema a otro y que, por tanto, haya que establecer las reglas de ingeniería para regular las citadas transiciones. Para ello se estableció un grupo de trabajo dentro del Ministerio de Fomento, grupo en el que han estado participando la Dirección General de Ferrocarriles, ADIF, Renfe e Ineco, cuyo objetivo era la revisión de que todas las transiciones entre sistemas de seguridad se pudieran realizar conforme a la normativa española y europea, como así ha quedado comprobado tras la revisión de los dosieres de puesta en servicio de las líneas, que incluyen la evaluación de los sistemas de transición. A fecha de hoy se han revisado todas las reglas de ingeniería que establecen las premisas de diseño e implantación, también los documentos de las funciones nacionales y las soluciones para las transiciones entre sistemas, que fundamentalmente son las transiciones entre los sistemas Ertms y ASFA. Además, hemos enriquecido este trabajo con las aportaciones del sector y, por ello, hemos recogido una solicitud de los representantes sindicales para esta medida sobre transición en el sistema de seguridad, ampliando el análisis a un caso que nos han propuesto.

En cuanto a la medida número seis —cuyo objeto es la instalación de un sistema de ayuda a la conducción en las líneas que no cuentan con sistemas automáticos de protección, el conocido como ATP—, pretende que a través de mensajes acústicos o visuales los equipos informen al maquinista sobre la situación del tren; es decir, no solamente la situación del tren, sino también la velocidad máxima de cada tramo, las limitaciones permanentes y limitaciones temporales, así como que puedan alertar si el maquinista supera las velocidades máximas establecidas. Además, quiero indicar que en este sistema satelital del que van a disponer los trenes se conseguirá que estas incidencias relativas a los excesos de velocidad puedan ser reportadas en tiempo real al centro de gestión del operador. En cuanto a los hitos que hemos alcanzado, lo primero ha sido que por parte de Renfe, a través de pruebas piloto con tres empresas —concretamente Indra, GMV y el Grupo POAS—, se puedan hacer las pruebas necesarias, pruebas que en vía finalizaron el pasado 30 de abril. Las pruebas se hicieron en la línea Madrid-Alcázar de San Juan-Albacete. Al mismo tiempo, se han redactado las especificaciones técnicas definitivas de estos navegadores el 19 de mayo de 2014. Por su parte, el consejo de administración de Renfe el pasado 29 de abril aprobó una primera fase con una inversión de 6 millones de euros y un plazo de ejecución de treinta y seis meses, cuyo objetivo es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 5

poder equipar cuatrocientos cuarenta y tres vehículos motores. El pasado mes de junio, Renfe ha realizado la licitación de los equipos satelitales —los equipos de seguimiento que se van a instalar en los trenes—, estimándose la implantación general en los trenes a partir de noviembre de 2014. También hemos celebrado una reunión informativa con las empresas ferroviarias para extender la recomendación al sector, es decir, no solamente a Renfe, sino al conjunto de las empresas ferroviarias privadas que operan en el sector.

En cuanto a la medida número diez —que les recuerdo se refiere a protocolizar el procedimiento de toma de servicio diaria en el inicio de la actividad que el maquinista debe verificar con el centro de gestión—, aporta trazabilidad a las maniobras de toma de servicio que los maquinistas realizan al inicio de su actividad profesional a bordo de los trenes. En cuanto a los hitos que hemos alcanzado, por una parte, se han definido tres protocolos diferenciados en función del servicio afectado, a los que se han incorporado algunas sugerencias de los vocales de seguridad de los servicios y que se refieren a mercancías, pasajeros, alta velocidad, larga distancia y cercanías, teniendo tres fases comunes: una primera fase de presentación telefónica al centro de gestión, una segunda fase de verificación de la lista de chequeo y una tercera fase de cumplimentación del libro de entrega. Se han incorporado los tres protocolos al documento normativo de Renfe denominado Actuaciones de verificación a realizar al inicio y finalización de los servicios de conducción; esto ya se ha realizado. También se han implantado las dos primeras fases en todos los servicios —les recuerdo que las dos primeras fases son las relativas a la presentación telefónica y a la lista de chequeo—, incluidas las cercanías de Madrid y Barcelona, y este mes de julio se implantará la tercera fase, que es la relativa al libro de entrega en todos los servicios; es decir, el consignar en el libro de entrega aquellas particularidades que vean los conductores después de la prestación del servicio. Además, como ha ocurrido en otras medidas, la Dirección General de Ferrocarriles aprobará en el mes de julio la extensión de estación a los respectivos sistemas de gestión de todo el sector ferroviario.

La medida número once es la relativa a valorar la posibilidad de mejorar la grabación de la actividad profesional en los trenes. Quiero indicar a sus señorías que esta medida tiene por objeto valorar la grabación de audio y/o video de la actividad profesional en los trenes y que se está desarrollando en comunicación con el sector y de acuerdo a la normativa legal vigente tanto en España como a nivel europeo. Hasta la fecha, por parte de Renfe se han definido los requisitos técnicos y funcionales para el sistema de grabación de audio y video de sus equipos. Esto se ha hecho con fecha 13 de enero de 2014. Por su parte, la Dirección General de Ferrocarriles extenderá su aplicación al resto de las empresas para que los equipos registradores tengan capacidad suficiente para aumentar los tipos registrados. Renfe ha licitado ya el pasado mes de marzo el suministro e instalación de módulos de grabación de audio y video. Esta licitación ha tenido un importe de 4 millones de euros. Y ya se ha redactado también un borrador de procedimiento de retirada, custodia y destrucción de las grabaciones efectuadas cuando correspondan a viajes sin incidencias en la seguridad.

La medida número doce se refiere a la revisión de la normativa del uso de los elementos de comunicación, es decir, de los teléfonos móviles del personal a bordo de los trenes, y también de la implantación de un sistema integrado y único de comunicación, donde el maquinista active la comunicación mediante un sistema de manos libres. El objeto de esta medida es la regulación del uso de dispositivos móviles de comunicación a bordo de los trenes y la implantación de un sistema de manos libres. También incluye la grabación de las conversaciones de servicio a los centros de gestión, de forma que quede constancia de la señal emitida. Las actividades que se han desarrollado son las siguientes. Por una parte, el pasado mes de marzo de 2014, Renfe ha dictado una resolución circular que regula el empleo de la telefonía móvil y otros dispositivos electrónicos y que va dirigida a maquinistas, personal del tren, puestos de mando, centro de gestión, personal de mantenimiento del tren y cualquier otro personal relacionado con la seguridad. Esta orden fundamentalmente prohíbe que se realicen llamadas al teléfono móvil del maquinista, salvo en unos determinados supuestos de emergencia o fallo de los sistemas de comunicación establecidos. Se ha aprobado una resolución en junio de 2014 por parte de la Dirección General de Ferrocarriles para extender esta medida a lo largo del mes de julio a todo el sector ferroviario. Como les vengo indicando en otras medidas, el objeto del ministerio es que se extiendan, como no puede ser de otra forma, a todos los operadores ferroviarios, no solo a Renfe sino al resto de las empresas. También están en marcha las pruebas de validación del sistema manos libres en los equipos GSM-R y se han incorporado cláusulas al pliego para el nuevo contrato de servicio de telefonía corporativa de ADIF y Renfe, solicitando a los posibles licitadores la interconexión de la red GSM-R a la red pública GSM, lo cual incrementará la cobertura del sistema en todos los puntos en los que exista cobertura de red GSM.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 6

La medida número trece tiene como objetivo incrementar los controles de los registradores jurídicos, realizando análisis sistemáticos de la información contenida para promover medidas de mejora. Con esta medida lo que pretendemos es sistematizar la utilización de la información registrada a bordo de los trenes para promover medidas de mejora, tanto relativas a la infraestructura como al material móvil. Hasta la fecha los hitos que hemos alcanzado y culminado han sido los siguientes. Desde octubre de 2013 Renfe incrementó el personal dedicado al control de los registros. Además, en el primer semestre de 2014 Renfe ha licitado la compra de un *software* de análisis automático de registros procedente de cualquier equipo. Quiero indicarles que esta compra ya se ha adjudicado el pasado mes de junio de 2014 a la empresa Everis. También se ha elaborado un plan de modernización de los registros jurídicos de Renfe por importe de 13,25 millones de euros, que se desarrollará en un plazo de cuatro años. La primera fase de licitación será durante este mes de julio de 2014 y la actuación se refiere a cuatrocientos treinta y siete vehículos.

La medida número catorce se refiere a la mejora en la ubicación y protección de los equipajes en el interior de los coches de viajeros. La medida está encaminada a mejorar el cumplimiento de la normativa de equipajes por parte de los viajeros y a aumentar la protección de los equipajes en los compartimentos habilitados para tal fin. Hasta la fecha, las actividades que hemos desarrollado han sido las siguientes. Durante este año 2014 se ha logrado que todos los billetes emitidos por cualquier canal de venta incorporen información de la normativa en materia de equipajes. Además, se ha realizado una primera campaña informativa la pasada Semana Santa y el puente de mayo y está en marcha una campaña de características similares para este verano. También se ha puesto en marcha en todos los trenes de largo recorrido los procedimientos de información al viajero sobre normativa y ubicación de los equipajes, con mensaje de bienvenida a través del servicio de video y mensaje de megafonía o, en su defecto, paneles y carteles en los trenes. Esto se ha hecho en el corredor norte. También se ha realizado por parte del Citef, el Centro de Investigación de Tecnologías Ferroviarias, adscrito a la Universidad Politécnica de Madrid, un estudio y simulación en tres dimensiones para determinar el comportamiento de los equipajes y la propuesta de prototipos para su protección. Se ha realizado por parte de Renfe la especificación técnica para los prototipos, incorporando las propuestas que ha determinado el estudio de Citef. En el mes de julio, es decir, durante este mes, está previsto que cuatro prototipos se instalen sobre un modelo estático funcional en un coche de la serie 6 de Talgo que se ha retirado del servicio comercial. También está previsto que se incorporen estos cuatro prototipos a los trenes que están siendo objeto en este momento de una remodelación integral y que son trenes de la serie 6 Talgo.

La medida número quince se refiere a la extensión de la informatización en los controles de acceso. El objeto de la medida es facilitar el acceso y la identificación de los viajeros a bordo de un tren. Para ello se han desarrollado varias líneas de actuación en relación con la dotación al personal a bordo de los trenes de terminales móviles y la dotación en aquellas estaciones de mayor demanda de terminales fijos adaptados a las nuevas tecnologías de *autochecking* para embarque. Los hitos que hemos alcanzado hasta la fecha han sido los siguientes. A lo largo de este año 2014 y tras el desarrollo del *software* correspondiente y la realización de pruebas piloto en los servicios internacionales con Francia, se han elaborado las especificaciones técnicas y se ha aprobado la correspondiente propuesta de inversión por parte de Renfe. Se ha iniciado la licitación con la publicación de los pliegos del concurso tanto para terminales fijas, que se ha hecho en mayo, como para terminales móviles, que se ha hecho en junio. Una vez se adjudiquen los contratos y comiencen a fabricarse y suministrarse los equipos se prevé su implantación progresiva a partir de diciembre, comenzando por las estaciones de mayor demanda.

La medida número dieciséis, relativa a la asignación de billete gratuito a los menores de cuatro años, tiene como objeto la identificación de los niños menores de cuatro años mediante un billete gratuito asociado al del acompañante. Se ha finalizado el desarrollo informático en el sistema de venta para la emisión de billete gratuito a los menores de cuatro años y se ha desarrollado una campaña comercial y una campaña de comunicación a los usuarios. La medida está implantada desde el pasado 1 de marzo y quiero informarles de que se emite una media de 650 billetes diarios para menores de cuatro años. Desde el 1 de marzo hasta final de septiembre de 2014 será una medida de carácter voluntario por parte del viajero, y pretendemos que a partir del 1 de octubre la medida sea obligatoria. Con anterioridad al 1 de octubre se incluirá una adenda en las condiciones comerciales de Renfe-Viajeros y en las condiciones generales del transporte, con las variaciones que supone la implantación obligatoria de esta medida.

La medida número diecisiete, relativa a promover los sistemas que permitan la identificación de los pasajeros, tiene como objetivo incrementar el porcentaje de viajeros identificados a bordo de los trenes, adicionalmente a lo que ya hoy se logra mediante los titulares de tarjetas de fidelización o identificación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 7

profesional, de forma que permitirá ofrecer un mejor servicio y mejorar los sistemas de información y atención al viajero. Los datos del viajero que se solicitan en el momento de la compra del billete son: el nombre y primer apellido, teléfono y correo electrónico. Estos datos no van impresos en el billete, puesto que no se trata de un título nominativo de transporte. Los hitos que hemos alcanzado han sido los siguientes. Por una parte, el 7 de mayo se implantó esta medida para el canal de venta por Internet a particulares, y si sus señorías realizan las reservas a través de Internet ya lo habrán podido comprobar. El 1 de junio se ha implantado a través del canal de venta de las agencias de viajes. Y previamente a la implantación de la medida se ha incluido, como no puede ser de otra forma, en la normativa comercial de Renfe-Viajeros.

Finalizo con la medida número veintidós que, como les he indicado, es una medida que se ha añadido después de la comparecencia de la ministra de Fomento y se refiere a la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Con la creación de esta agencia —que se hará efectiva en fechas próximas— se pretende dotar a la autoridad de seguridad ferroviaria española de mayores recursos y mayor flexibilidad en su gestión. Con ello se da mejor cumplimiento a los requerimientos de la normativa europea. Las funciones que van a ser desarrolladas por esta agencia serán: la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril; la ordenación, inspección y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario, tanto en relación con las infraestructuras, el material rodante y el personal ferroviario como con la operación ferroviaria; las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal, y el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias. Quiero indicarles que en la Ley 22/2013, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, se autorizó la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Asimismo se ha aprobado el Real Decreto-ley 1/2014, que ha modificado la Ley de Agencias con el fin de adaptarla a las competencias y denominación de la nueva agencia. También se ha modificado la Ley del Sector Ferroviario para establecer los cometidos y funciones de la agencia como autoridad responsable de seguridad, y actualmente —que es la fase en la que nos encontramos— se está tramitando el real decreto por el que se aprobará el estatuto de la agencia, propuesta que realizarán conjuntamente el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y el Ministerio de Fomento.

Como conclusión, espero, en este detallado y rápido enunciado de las medidas que he hecho, haber sido suficientemente claro, a pesar de las dificultades que muchas veces existen en los términos ferroviarios y técnicos, y espero que este repaso haya mostrado todo lo que hemos trabajado en estos meses.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Manuel Niño González, por estas informaciones que suministra. Ahora es el turno de que los grupos parlamentarios le formulen a usted las preguntas que consideren oportunas, y empezamos dando la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, a la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor secretario general de Infraestructuras, nos ha ido relatando el cumplimiento progresivo de las medidas que anunció la ministra el pasado mes de agosto de 2013, fecha, por cierto, desde la cual no comparece en esta Comisión, y este es motivo también por el que le agradezco especialmente su presencia, ya que ella no se ha dignado más que a referirse a estas cuestiones en otro tipo de foros.

En todo caso, porque efectivamente la exposición ha sido rápida, vemos que muchas de las medidas se han puesto en marcha, algunas de ellas todavía no están completadas y otras, evidentemente por la inversión que necesitan, precisarán todavía de tiempo hasta que se completen. Mi primera pregunta está relacionada con lo siguiente: después de las medidas anunciadas por la propia ministra en agosto de 2013 a raíz del accidente de Angrois, la comisión científico-técnica que se constituyó con motivo de esa catástrofe llegó posteriormente a una serie de conclusiones que ampliaban en su informe las medidas propuestas por la ministra. No le voy a detallar ahora cuáles sí y cuáles no, pero todavía existen medidas que la comisión científico-técnica consideró que era prioritario o urgente ponerlas en marcha, y todavía no tenemos noticia de ellas. Sobre las medidas que recomendó la comisión, ¿usted me podría decir exactamente en qué estado se encuentran, si están en fase de estudio por parte del ministerio o si ya se está pensando en su implantación? ¿Cómo? ¿En qué grado?

Y respecto de las medidas que posteriormente recomendó la comisión científico-técnica, también le quiero hacer una pregunta muy concreta. A lo largo de su informe, ha hablado en varias ocasiones de que el nuevo reglamento de la circulación debería recoger una serie de cuestiones. ¿Este nuevo reglamento de la circulación está en elaboración? ¿Cuál es exactamente el estado en el que se encuentra?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 8

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

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Señor secretario general, en primer lugar le agradezco, como ha hecho mi predecesora, su comparecencia en esta Comisión para dar cuenta de las medidas que se han ido adoptando, deseando que este proceso no responda al mecanismo de la acción-reacción y quede como un hecho aislado. Esta es una materia en la que no se puede actuar a impulsos, sino que requiere de un diagnóstico, de una evaluación, de una planificación de recursos permanentes orientados, como decíamos, a la consecución de un sistema ferroviario más competitivo pero sobre todo más seguro.

Al hilo de lo que decía la diputada del Bloque Nacionalista Galego, me gustaría conocer cuál va a ser el proceso de implementación de las recomendaciones de la comisión científico-técnica para el estudio de las mejoras del sector ferroviario creada a raíz del accidente de Angrois y cuál va a ser la estructura de seguimiento y evaluación, como decíamos antes, que es muy relevante para que todo esto pueda ser llevado a cabo de manera eficiente.

Eso es todo lo que tenía que comentar por el momento.

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

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Quiero agradecer al señor secretario general su comparecencia y todas las cuestiones que nos ha explicado, pero creo que hay un problema de origen que es inevitable sacar. Para eso estamos aquí, porque al fin y al cabo una Comisión del Parlamento, del Congreso de los Diputados en este caso, no es una comisión técnica. Aunque es absolutamente necesario y digno de agradecimiento que usted nos explique con ese grado de detalle las veintidós medidas, muchas de las cuales son técnicas, al fin y al cabo yo no soy ingeniero ni experto ferroviario ni en casi nada, pero aquí tenemos una labor, que es representar a los ciudadanos. Es evidente que todo esto es consecuencia de una tragedia que ocurrió hace casi un año, en Angrois, en las afueras de Santiago, que tuvo que ver con una línea de alta velocidad que resultó que no tenía las condiciones de seguridad que la alta velocidad requería y que, sin embargo, se anunciaban como tal. Como luego se ha ido explicando y se ha visto en el auto de instrucción del juzgado de Santiago que lleva el caso, había una cantidad de lagunas de seguridad que son el origen, creo yo —me parece que esto es evidente, que no hace falta ni siquiera discutirlo—, de que ahora el ministerio se haya puesto manos a la obra y haya procedido a poner en marcha medidas que tenían que haber estado antes en funcionamiento.

Aunque solo se aprende de la experiencia, y sin duda alguna no hay que criticar sino lo contrario, agradecer que se aprenda de la experiencia y se pongan en marcha medidas preventivas, en este caso, sin embargo, no deja de haber un problema de fondo en el que no hay manera de entrar. Voy a aprovechar la oportunidad porque creo que hay que citarlo. Si lo que tuvimos hace casi un año —el 25 de julio se cumplirá un año— fue una tragedia con ochenta muertos y más de cien heridos —muchos de ellos graves, que van a tener secuelas toda su vida— por un problema evidente de falta de seguridad en un trazado de velocidad alta y todo esto que se ha ido explicando después, lo que no podemos hacer es enterrar todo esto bajo un montón de argumentos puramente técnicos o tecnocráticos ni tampoco bajo eufemismos. Como le digo, me parece estupendo —ya era hora— que el Ministerio de Fomento y el Gobierno se preocupen por todo lo que se haga en materia de desarrollo del AVE, estemos o no de acuerdo con la política de fondo. Mi grupo no lo está, ha explicado muchas veces por qué, y esta es una de las razones. El desarrollo del AVE ha estado más sometido a consideraciones de utilidad política desde el punto de vista de partido y de Gobierno que a consideraciones de utilidad de interés general. Por tanto, se ha hecho mal y no solamente ha tenido consecuencias económicas y de otro tipo que en opinión de mi grupo son graves, sino que, lo que es peor, ha tenido consecuencias humanas trágicas desde el punto de vista de la seguridad, como fue este accidente. Es decir, por improvisar, por hacer las cosas de cualquier manera, por no tener en cuenta que la seguridad de los viajeros y de las infraestructuras del Estado es lo primero y no lo segundo ni lo tercero. Está bien que ahora se corrija, pero no podemos pasar por alto lo que ocurrió, porque aquí hubo decisiones políticas, y volvemos —yo voy a insistir en esto siempre que haya la oportunidad— a algo que se elude sistemáticamente, que es que hubo responsabilidades políticas, porque se tomó una decisión que era priorizar, anteponer a cualquier otra consideración la inauguración de una línea de alta velocidad o de velocidad alta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 9

Yo, como he dicho antes, considero que tenemos que eludir el lenguaje eufemístico y hablar con la máxima claridad. Cuando la gente compraba un billete de tren y entraba en la página web de ADIF, veía allí un trazado de alta velocidad homogéneo; no veía tramos con dificultades de frenado excesivo o cosas así o, como ha dicho usted antes, utilizando el término técnico, con cambios significativos de velocidad, sino que pensaba que la seguridad estaba garantizada todo el trayecto y que no había ningún tipo de problema al respecto. Pero lo había, y por ello, en opinión de mi grupo, corresponde hacer a este Congreso una investigación de responsabilidades políticas, no con un afán vengativo ni reivindicativo mal entendido, pero sí vindicativo de que, cuando algo se ha hecho mal, hay que entender qué se ha hecho mal no solo desde el punto de vista técnico. Es muy fácil culpar al conductor de que se distrajera por la llamada aquella u otras cosas parecidas; es muy fácil también decir que esa fue la única decisión errónea que se tomó. Sin embargo, luego hemos ido sabiendo —precisamente porque usted lo acaba de explicar muy bien— que por lo menos había veintiuna, luego ha añadido la veintidós medida adicional de seguridad, medidas tanto de desarrollo del balizamiento como de la señalización, como de la atención al maquinista o del apoyo, que parece que hubiera sido razonable haber tenido en cuenta. Lo ha explicado de una manera que me parece suficiente para esta Comisión y no quiero hacerle más preguntas de tipo técnico, creo que no es la índole de nuestro trabajo, pero sigue habiendo ese agujero, sigue habiendo esa pregunta: ¿Se podía haber evitado? Evidentemente, estas preguntas contrafácticas siempre pueden parecer tramposas, pero no lo son, porque si fuera tramposo preguntarse si se podría haber evitado esto, entonces el ministerio no habría reaccionado con un programa de veintidós medidas de choque que, sin duda alguna, no son *peccata minuta*, sino cosas importantes. Nosotros insistimos en esto, es decir, está muy bien la investigación judicial, está muy bien el desarrollo de medidas técnicas que mejoren la seguridad, pero está muy mal eludir explicaciones políticas porque es importante que los ciudadanos, que al fin y al cabo son los que pagan todo esto y los que esperan de nosotros que vigilemos por el interés general y el suyo propio, no sepan qué ha pasado. Hay que saber qué ha pasado. Nosotros preguntamos si en aquel momento, más allá de lo que la investigación judicial concluya, cuando se produjo este accidente, este tramo tenía o no tenía las medidas que tenía que tener. Desde luego, de lo que el ministerio quiere hacer, se deduce que no, y no de un modo palmario y concluyente. Si no, ustedes no habrían puesto en marcha este programa; no haría falta, sería superfluo. Lo ha explicado muy bien, son medidas muy concretas, no son declaraciones propagandísticas, no son anuncios recomendando a los ciudadanos que pongan su maleta donde no se les caiga encima; no, estamos hablando de cosas muy serias, de medidas de seguridad proactivas, preventivas y positivas.

También es importante una cuestión que usted ha dicho de pasada. Ha hablado, si le he entendido bien —si no, por supuesto, me corrige—, de 349 puntos en el sistema ferroviario donde hay cambios significativos de velocidad. Desde luego, creo que es el momento de garantizar a los ciudadanos que todo tramo que tenga las deficiencias que evidentemente tenía este de Santiago de Compostela está siendo corregido y que, por lo tanto, de esto se va a informar y se va a saber. Por supuesto, no hay por qué llamar al alarmismo público mencionando con detalle cada uno, pero si hay 349 puntos donde hay situaciones de riesgo porque hay cambios significativos de velocidad, espero que el ministerio nos garantice que esto se va a resolver ya y que, por lo tanto, cada persona que en España compre un billete sepa que si pasa un accidente será porque es imprevisible, no porque no se ha previsto. Esta es la cuestión. Evidentemente, los accidentes siempre son posibles y no se pueden erradicar —decir lo contrario es absurdo—, pero es muy distinto no hacer lo que hay que hacer para conseguir que sean lo más improbables posible o actuar con irresponsabilidad por decisiones políticas previas, que es lo que nosotros creemos que ha pasado, para que una cosa tan terrible pueda ocurrir.

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

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Voy a intentar seguir de manera muy rápida cada una de las medidas que usted ha señalado, comprometidas ya por la ministra en comparecencia del 9 de agosto del año 2013. Le voy a ir haciendo algunas preguntas sobre dudas que me han surgido. Simplemente me detendré en las medidas de carácter técnico, porque luego tendremos la oportunidad de hablar de las de carácter normativo con el subsecretario de Fomento, que usted se ha saltado, como es lógico. En primer lugar, efectivamente en principio se han llevado a cabo actuaciones en aquellos tramos donde se ha visto un cambio significativo de velocidad, en total en un conjunto de 122, si no me equivoco, para luego decir que ha detectado 349. La comisión de investigación de accidentes ferroviarios señala en su informe que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 10

han sido 375. Me gustaría que me dijera dónde y en qué camino se ha perdido esos puntos y si están en las islas Bermudas. Simplemente que me lo pueda explicar. En cualquier caso, quedan dudas. Se ha señalado con cartelones y se ha procedido a la protección mediante una secuencia de balizas ASFA en esos 122 puntos. ¿Esto quiere decir que hasta los 375 puntos, que son 51 existentes en las líneas de alta velocidad y 324 en la red convencional, estaban perfectamente, no había ningún problema o que, como usted no nos ha dicho nada, quedan todavía por profundizar a nivel técnico para mejorar el resto de puntos? Es una pregunta que le hago por mi sincera ignorancia.

Respecto a la seguridad, dice que se ha desarrollado el ASFA digital con un plan en vía del nuevo prototipo, pero que todavía queda un año. Esa medida, haciendo cuentas de lo que usted amablemente viene a exponernos, está sin hacer. Respecto a analizar las reglas de ingeniería de los procedimientos técnicos de las transiciones entre Ertms y ASFA, el estudio que se ha llevado a cabo se ha limitado a las transiciones programadas, pero no se han incluido las transiciones manuales ni las degradadas por mal funcionamiento. ¿Qué ha pasado con esas transiciones? Sigue siendo un fallo importante, muy grave, y, no nos lo ha contado, se quedan sin hacer. Está sin hacer la instalación de un sistema satelital para trenes como refuerzo de los sistemas de señalización, puesto que ha dicho que está en proceso y que al menos en treinta y seis meses no será efectivo. También es verdad que se comprometen a extenderlo al resto del sector, al privado. Son recomendaciones, no hay obligación, lo cual quiere decir que los operadores privados no van a cumplir con el compromiso hecho en sede parlamentaria por la ministra para afianzar la seguridad.

Anclajes y seguridad para los pasajeros en los viajes. Está en proceso, se está estudiando, se están haciendo simulaciones en 3D, se habrán hecho convenios con la Universidad Politécnica, pero está, permítame que lo diga taxativamente, sin hacer. No se ha hecho y ni siquiera se ha contemplado algo importante que demanda el sector con diferentes capacidades, que es que se puedan anclar las sillas de ruedas, porque esto ni siquiera está en los estudios, ni siquiera se está simulando en 3D y, por lo tanto, se quedará fuera. La informatización de los controles de acceso la tienen también pendiente. Los sistemas que permiten la identificación de pasajeros, solo para los pasajeros que puedan acceder a sus billetes a través de Internet. El resto lo tienen pendiente. Y todo esto sin poder extenderlo al resto del sector ferroviario en un momento en que la apuesta del Gobierno del Partido Popular y de la ministra es la liberalización y privatización del transporte ferroviario de pasajeros y sin que en ningún caso se les pueda obligar a cumplir todas estas medidas, como usted ha reconocido. Estos datos que trae hoy, 2 de julio de 2014, son los mismos datos de desarrollo del cumplimiento de las medidas a las que se comprometió la ministra, reitero otra vez, el 9 de agosto del año 2013, que en marzo de 2014 estarían en desarrollo y también el informe de la CIAF, porque prácticamente no hay modificaciones en relación con lo que nos ha dicho.

Desde La Izquierda Plural creemos que toda la información no solo es necesaria sino que es imprescindible en estos momentos, respondiendo a la transparencia y la democracia que necesitamos. La última pregunta que le hago es si en el estado en que están las medidas —la mayoría están pendientes—, ¿no sería más conveniente que volvieran cuando ustedes tuvieran los deberes hechos? Sobre todo porque hace un año ya que la tragedia por el siniestro de Angrois impulsó que el Gobierno tomara medidas que parecen imprescindibles; ya se tendrían que haber hecho y después de un año se viene —reitero— con todo pendiente. A lo mejor sería bueno que cuando ustedes vuelvan aquí en muy breve espacio de tiempo vengan con los deberes hechos, porque si no, lo cierto es que esto no sirve para lo que todas y todas queremos, que es que la ciudadanía, los ciudadanos y ciudadanas, tengan la garantía de que tenemos un sistema ferroviario seguro y de que hay una celeridad, una urgencia, cuando además han sucedido cosas que todavía están por esclarecer con respecto al accidente de Angrois.

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, secretario general de Infraestructuras, por su comparecencia, que nuestro grupo estima oportuna y conveniente para informar del seguimiento de las medidas presentadas. A la espera de conocer las medidas de alcance jurídico, mi grupo cree que ha habido una actuación importante a partir de un hecho absolutamente triste, lamentable, catastrófico como fue el accidente de Angrois.

En cualquier caso, para nosotros —y voy a referirme a algunas cuestiones— lo más importante es que en cualquier sistema de transporte masivo prime el concepto de cultura de la seguridad. Esto, evidentemente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 11

la Comisión lo conoce perfectamente porque, también con un origen trágico, estuvimos tratando durante algún tiempo el tema de seguridad aérea. En el tema de seguridad aérea está implementado el concepto que llaman de la *just culture*, la cultura que crea un ambiente, una atmósfera de confianza en todos los que intervienen en la seguridad de la navegación aérea y que consiste básicamente en que cuando se produce cualquier incidente, que no accidente, haya las condiciones necesarias para poder proceder a detectar estos aspectos y a corregirlos, es decir, que no haya que esperar una desgracia, un accidente con resultado de desgracias personales.

Nosotros creemos que este concepto debería presidir toda actuación en materia de seguridad ferroviaria, entre otras cosas, por la magnitud de la cifra de personas que son transportadas y, por tanto, por la necesidad de garantizar al máximo la seguridad de todas estas personas. Para nosotros este es el tema más importante. Ahora vamos a remolque de un —repito— trágico, desgraciadísimo accidente y a mí me parece que es muy oportuno que rápidamente se tomen medidas. Yo creo que las medidas se han ido tomando con relativa diligencia. Vemos, por ejemplo, que una cuestión muy preocupante como son las transiciones, parece que se ha acometido de forma decisiva; en otro tema que también nos extrañó muchísimo, como la informalidad de las comunicaciones con los maquinistas, también se está trabajando activamente para resolverlo —aquí sí que creo que habría que acelerar las medidas— y, finalmente, sería importante que complementáramos adecuadamente todos los sistemas de señalización y de control del tráfico. En este sentido, a mí me ha sorprendido, por su magnitud, el hecho de que se hayan licitado —creo que he anotado bien— 448 equipos en trenes. Yo preguntaría en qué tipos de trenes, porque me imagino que deben ser los trenes que circulan básicamente por las líneas que no disponen de sistema ASFA o incluso de sistemas más evolucionados y perfectos. Por tanto, que tengan que licitar tantos equipos en tantos trenes significa que hay aún muchas líneas por donde circulan todos estos trenes, máquinas me imagino también en ciertos casos, y es necesario complementar esta información.

Un último elemento al que el señor Niño se ha referido es el estatuto de la agencia de seguridad ferroviaria. Sabe que nuestra posición en estos temas es exigir una máxima independencia de todos estos organismos que se pueda sustraer a aquello del Grupo Fomento. Este acaba siendo una especie de *holding* en el que hay una unidad de destino en lo universal, por utilizar una expresión rimbombante (**El señor Ayala Sánchez: Joseantoniana.**) Joseantoniana, efectivamente. Todo se justifica porque hay una cúpula en la cual se toman todas las decisiones. No es un concepto moderno, evidentemente —como intuye el señor Ayala—, estas cosas de José Antonio. (**Rumores.**) Por tanto, me gustan más conceptos en los cuales la independencia de estos organismos se valore al máximo. Nos gustaría conocer muchos más detalles de este estatuto, de esta agencia de seguridad ferroviaria, porque si simplemente acaba siendo un negociado más o menos disimulado, con independencia muy clara del subsecretario o del secretario de Estado o de quien sea, no es el camino ni por donde van las cosas en el mundo, especialmente las recomendaciones europeas. Aquí para nosotros hay cierta preocupación.

Finalmente, señor secretario general, volviendo al inicio del concepto de seguridad moderno, nos llegan informaciones de que en ciertas partes de la red ferroviaria —le voy a citar de manera muy específica, aunque usted lo sabe, la de cercanías de Barcelona— ha habido incidentes y actualmente están abiertos tres expedientes, que según la web de la comisión de investigación de incidentes y accidentes ferroviarios están pendientes —repito, según la web, y no sé si esto es verdad o no—; por tanto, ha habido algunos incidentes que, por suerte, no ocasionaron daños personales, pero los podía haber habido. Nos llegan también informaciones de la precariedad de la seguridad de esta red y de muchísimos incidentes, y además se está recomendando que no se notifiquen. (**El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no perciben**), de forma que vamos en contra de la *just culture* de la seguridad.

Me va a permitir el señor secretario de Estado que, felicitándole en parte porque creo que se están desarrollando de forma globalmente positiva las medidas a partir del triste aprendizaje del accidente de Angrois, tomemos nota y no corramos riesgos innecesarios que en estos momentos nos están preocupando mucho.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor secretario general.

Quiero mostrarle de entrada mi sorpresa por su comparecencia porque usted sabe que en el seno de esta Comisión de Fomento hemos hecho una subcomisión, en la que están compareciendo una gran cantidad de técnicos expertos de empresas de ámbitos distintos ferroviarios y en la que estos temas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 12

técnicos que usted ha traído son el motivo habitual de las comparecencias. Por eso, al escucharle me ha parecido más propio de la subcomisión que de una Comisión de Fomento, sobre todo porque el pasado día 25 de junio compareció el presidente de la CIAF, Vicente Rallo, que nos trajo el informe final, en el que vienen los veintidós puntos que la ministra había señalado y desarrollaba cada uno de ellos tal como usted lo ha hecho aquí. Para este viaje no se necesitaban alforjas. Yo ya sabía esto, porque Vicente Rallo, como presidente de la CIAF, lo había comunicado y aportado por escrito en las páginas 125 y siguientes, por lo que usted hoy no ha aportado nada nuevo. Como he hecho una lectura muy minuciosa de la comparecencia de la ministra, he echado de menos alguno de los compromisos de la ministra en su comparecencia de 9 de agosto de 2013, con motivo de accidente de 24 de julio en Santiago de Compostela, porque no se han cumplido. Se han cumplido los trabajos de la CIAF, pero es un órgano independiente que ha trabajado en el ámbito que le corresponde. Se ha publicado el informe de la comisión científico-técnica, que está publicado y colgado de la página web. Sin embargo, la ministra dijo que se haría una auditoría para analizar todo el sistema ferroviario. Me tiene usted que contestar si la auditoría que la ministra comprometió —lo tengo aquí en el texto del «Diario de Sesiones»— se ha realizado. Además la ministra señaló, con muy buen criterio, que el reglamento de seguridad de la circulación de la red ferroviaria de interés general, de 27 de junio de 2007, cuando hay un accidente ferroviario, obliga a que tanto ADIF como Renfe hagan un estudio de las causas. De hecho, dice: Sin perjuicio de lo anterior —de la CIAF y otros—, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la red. Este es el artículo 21.4. El artículo 21.5 dice: Asimismo, las empresas ferroviarias deberán llevar a cabo una investigación interna de todos los accidentes ferroviarios. Dígame si eso se ha producido, si ADIF y Renfe han hecho su trabajo —ha pasado casi un año—, si se lo han entregado, si nos lo van a comunicar o si piensan que con este elenco de veinte medidas es suficiente, porque creo que hay más elementos que llevar adelante que solo un análisis global.

De todas formas, la subcomisión está aportando una visión muy certera de la realidad que estamos viviendo. A algún colega le rogaría que asistiera a la subcomisión porque —yo soy profesor de universidad— es un máster. Si el presidente no nos da un título es porque no puede darlo, pero después de la pila de semanas que llevamos con las comparecencias en la subcomisión de análisis del sistema ferroviario nos vamos haciendo una exacta composición de lugar para sacar unas conclusiones. No será la verdad jurídica, que le corresponde a los tribunales; no será la verdad de la CIAF, que tiene su independencia. Será la posición de esta Cámara —espero que muy mayoritaria—, y poner en duda el trabajo de los demás porque políticamente conviene no es un buen camino.

Me hubiera gustado hoy —sobre gustos no hay nada escrito— que hubiera venido la ministra, porque, aparte de estos veintidós temas técnicos que usted ha enumerado, me hubiera gustado escucharla. Por cierto, de esos veintidós temas se han terminado siete; en catorce están en ello, como se dice vulgarmente (se ha encargado el *software*, se ha hecho la licitación, con el colegio de psicólogos se ha hecho un convenio, con la Universidad de Valladolid se ha hecho otro convenio, se está viendo cómo se detecta el *software* para la cabina, para el satélite, etcétera). Tampoco vamos a decir que esto se acaba en tres días, queda trabajo por hacer. Hay temas que ahora mismo se están produciendo en el mundo ferroviario que son absolutamente fundamentales para el futuro, incluso para el futuro técnico del que estamos hablando. La ministra ha anunciado la privatización —se dice liberalización porque hay que buscar palabras que sean más cómodas— y anunció que estamos en una nueva era. Pero en dicha nueva era el resumen ejecutivo del informe de la comisión técnico-científica para el estudio de las mejoras en el sector ferroviario dice que en el proceso de liberalización totalmente abierto pueden devenir, dado el reducido mercado ferroviario existente, una serie de problemas económicos y de falta de rentabilidad para las empresas prestatarias, abocando a corto plazo a un deterioro real del servicio y traducéndose también en un deterioro de la imagen del ferrocarril (página 8 del resumen ejecutivo). Si va a haber deterioro del sistema de ferrocarril y de la imagen es porque estamos haciendo algo mal, por lo que quizá la ministra tendría que venir pronto en vez de comparecer en comisiones trayendo información que ya sabemos. Nos debería explicar qué es esto de la liberalización, cómo va a afectar al sistema, si es económicamente rentable o no, si va a afectar técnicamente al resultado de la imagen del ferrocarril, como dice la comisión técnico-científica. No lo digo yo, he leído literalmente la página 8 del resumen ejecutivo. La liberalización además va muy ligada —me gustaría que esto se pusiera encima de la mesa, porque puede parecer que no es un tema técnico, pero lo es de punta a rabo, como voy a intentar explicar— a por qué España sigue empeñada en buscar el camino que la Unión Europea ha señalado, que es el cuarto paquete, cuando Alemania acaba de ganar en Luxemburgo que se pueda hacer un *holding* ADIF-Renfe; eso no va contra el cuarto paquete

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 13

ferroviario. Así se evitaría en gran medida los problemas de disfuncionalidad que se están produciendo entre el operador Renfe y el dueño de las infraestructuras, ADIF.

Señaló Vicente Rallo, presidente del CIAF, que el ministro de turno dijo que todos los días en Alemania se producen 5.000 intersecciones, relaciones, entre el tren y las vías. Si son empresas radicalmente distintas, ¿cómo se ponen de acuerdo? ¿Cómo consiguen resolver los problemas? Vicente Rallo contestaba: como en España, de ninguna manera. Tanto es así que el presidente de CIAF adelantaba —me dejó muy impactado— que posiblemente, si ADIF y Renfe siguieran juntos en un *holding* o en la forma jurídica que la Unión Europea permite, el accidente ferroviario podría no haberse producido, porque cuando se trabaja en la misma empresa, en el mismo conjunto, se dice: he pasado por la curva tal y ahí tenéis que poner una señal, mientras que ahora —decía Vicente Rallo— cuando Renfe tiene una idea hace una instancia al todopoderoso ADIF —así lo decía literalmente— y dice: por favor, recíbame que tengo algunos criterios por los que su red no reúne condiciones. Decía: hasta ahora la cultura ferroviaria en España era una cultura de las personas, daba un servicio a las personas, y ahora ADIF se mira el ombligo y Renfe tiene que ir adaptándose a un ombligo a veces muy pequeño de ADIF que va poniendo medidas conforme le van interesando. Por tanto, me gustaría que en su comparecencia me dijera si técnicamente la liberalización va a tener dificultades. ¿Están ustedes planteándose el modelo alemán y el modelo francés del *holding* para hacer frente a estas dificultades? Porque de las veintidós medidas que usted ha traído aquí, unas son de ADIF y otras de Renfe y están todas ligadas entre sí; dependiendo de quién pase por encima de la vía, habrá un resultado u otro. De las veintidós medidas —la ministra habló solo de veinte; tengo la nota de prensa que usted ha leído de aquella fecha y se han incorporado dos— tienen siete terminadas, y me parece bien. Les vamos a dar un plazo para que continúen con ese trabajo, pero sería fundamental que tuviéramos la visión de conjunto —voy terminando, señor presidente—, que se haga la auditoría completa que prometió la ministra y que Renfe y ADIF, de acuerdo con la ley que les obliga, hagan los informes 21.4 y 21.5, que lo mismo ha hecho pero no nos lo ha comunicado.

Aunque estoy fuera de tiempo, me gustaría señalar —lo apuntaré con el siguiente compareciente— que todo esto hay que hacerlo, señor secretario general, con acuerdo, con consenso de Estado. El informe que tiene aquí de la comisión técnica-científica dice en otro apartado de su resumen ejecutivo que es indispensable que los temas de infraestructuras de ferrocarril no lleven el proceso de las legislaturas políticas. El ferrocarril tiene que estar por encima de los cuatro años, porque se planifica a ocho, diez o doce años, y estar dependiendo de la legislatura política no es buen sistema. Propone que se haga un modelo como el francés, debate y posterior declaración de utilidad pública (DUP); es una fórmula como otra cualquiera.

En cualquier caso, estoy obligado a decirle aquí, con los temas técnicos que usted expone pero con los temas políticos que entraña, que al Grupo Socialista —tal como hemos repetido el portavoz Rafael Simancas y yo mismo cuando hemos intervenido en temas ferroviarios— le gustaría que lleguemos a un gran acuerdo para el futuro del ferrocarril en España. No puede ser que un Gobierno haga el Pitvi, haga la estrategia logística o tome medidas —como las que está haciendo ADIF— cambiando todo el sistema de alta velocidad en España solo por la decisión del Gobierno de turno, porque ese es un mal sistema que va a llevar a un derroche enorme de medidas que, posiblemente, en años se queden obsoletas. Por ejemplo, la alta velocidad pasa por túneles del siglo XIX sin gálibo, como usted conoce, en Loja. El túnel de Narváez no sirve para la alta velocidad y ustedes se han empeñado.

Acabo, señor presidente, de verdad. Esta mañana cuando he llegado al Congreso me he encontrado cuatro contestaciones del artículo 7 del Reglamento del Congreso. El artículo 7 es el que nos permite a los diputados pedir información al Gobierno. Son preguntas sobre cuatro tramos de licitación que ha sacado ADIF alta velocidad en Granada. Me dicen que para dos de ellos he de ir a la avenida de Kansas City de Sevilla, llamar a una señora y fijar fecha para que me enseñe los documentos; para los otros dos debo ir a la calle Titán en Madrid. Soy diputado, un pobre diputado que en verano tiene que ir a Sevilla a la avenida Kansas City en julio con 45 grados de media, qué horror. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Pero esto qué tiene que ver con la comparecencia?)** He visto lo que les pide usted para conseguir la misma información a las empresas que van a licitar: un DVD-R 4,7 virgen con funda de plástico o papel. ¿No podría usted, por caridad, darle a este diputado el mismo tratamiento que le da a Ferrovial, a Acciona? **(Rumores.—El señor Ayala Sánchez: Presidente, ¿esto qué tiene que ver con la comparecencia? Rumores.)**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 14

El señor **PRESIDENTE**: Silencio.

El señor **PEZZI CERETO**: Cuando le entregue esto —la virginidad del DVD no se la puedo asegurar pero sé que es un DVD de 4,7 gigas—, ¿podría darme la información que me corresponde de acuerdo con el artículo 7 del Reglamento? (**Aplausos.**)

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Hemos venido a la comparecencia oportuna del secretario general de Infraestructuras para que nos comente los puntos del cumplimiento de las medidas anunciadas por la ministra el 9 de agosto y no a otra cosa. Por lo tanto, señor presidente, la llamada al orden es oportuna a los portavoces de los grupos parlamentarios que no respeten las normas de comportamiento en la Comisión y así se lo demando. (**Rumores.—Varios señores diputados: ¿Pero quién preside la Comisión, quién es el jefe aquí?**)

Gracias por la comparecencia, señor secretario general de Infraestructuras. Nos parece oportuna y en ella se ha puesto de manifiesto que por parte de la dirección del ministerio no se han escatimado recursos a la hora de dar cumplimiento a los compromisos asumidos por la señora ministra. Tengo que destacar que el grado de cumplimiento de las medidas comprometidas es francamente bueno y además, teniendo en cuenta que usted ha venido a explicar solo las cuestiones técnicas y que el señor subsecretario del ministerio vendrá a continuación a relatarnos las relativas a la normativa, entre ellas las del Reglamento General de Circulación, el grado global de cumplimiento es elevado. Evidentemente, en esta comparecencia en la Comisión de Fomento se tiene que ejercer la función de control para hablar de compromisos asumidos en ella. Se trata de confundir con materia propia de la subcomisión, cuyo objetivo además se olvida, con independencia de las variopintas comparecencias de responsables de distintas cuestiones que se han hecho en ella, y a mi grupo parlamentario esa crítica le parece absolutamente desacertada. El objeto de la subcomisión es, como he dicho, el futuro del sistema ferroviario, no solo cuestiones de seguridad —expresamente así—, y a esta Comisión de Fomento, no subcomisión, se viene a dar cuenta de lo comprometido en la Comisión. Por tanto, lo que se quiera referir en cuanto a conclusiones de la CIAF o lo que se quiera señalar en cuanto a los trabajos de la comisión técnico-científica en nada empee para que en esta Comisión se venga legítima y oportunamente —y yo creo que brillantemente— a dar cuenta del grado de cumplimiento de esas medidas que se anunciaron con carácter inmediato.

Quisiera también que nos centráramos todos en cuáles son las características y las razones por las que se asumieron ciertos compromisos y se prometió poner en funcionamiento una serie de medidas. Fueron como consecuencia de la inmediata comparecencia de la ministra de Fomento por el desgraciadísimo accidente de Angrois, pero teniendo en cuenta que en aquel momento se estaban cumpliendo las normas establecidas, aprobadas y comprobadas para la circulación. El accidente ocurrió no por cumplir todas las normas y adoptar todas las medidas, sino por una razón distinta. Otra cosa en la que no quiero ni me gustaría entrar es en si el cambio de proyecto que se había producido con anterioridad tuvo alguna consecuencia en el accidente, al margen de haber defraudado a los ciudadanos por querer tener un servicio que luego no habían tenido; esta es una cuestión en la que el Grupo Popular por ahora no quiere entrar. El accidente ocurrió porque no se acató la velocidad aprobada y autorizada para el tren. No ocurrió porque la vía se hundiera y en ese momento el tren descarrilara; no se produjo porque los frenos estuvieran rotos y el tren descarrilara ni porque el tren que tenía que ir por esa vía fuera distinto del que técnicamente debería. Se produjo porque no se iba a la velocidad adecuada. Si el tren hubiera ido a la velocidad adecuada no se hubiera producido el accidente. Si se hubieran cumplido todas las normas, no hubiera pasado nada. Me gustaría saber qué se hubiera dicho aquí si el titular de la vía o del tren no hubiera sido una empresa pública, o no hubiera habido los fallecidos que desgraciadamente se produjeron. En ese caso seguro que nadie hubiera pedido responsabilidades políticas; de la misma manera que no se pide responsabilidad política a una persona que en una carretera, con una curva con una velocidad limitada a 40, pasa a una velocidad de 120, descarrilla y produce un accidente terrible. No se le ocurriría a ningún parlamentario venir a decir aquí que hay una responsabilidad política por eso. No se le ocurriría a nadie decirlo. Se piden responsabilidades políticas porque se reaccionó. Se han adoptado veintidós medidas para evitar también que cuando no se cumplen las normas puedan limitarse las consecuencias de un accidente. Todos debemos saber, seamos ingenieros o no, que la seguridad absoluta no existe. Si a alguien le parece mal que hayamos adoptado estas veintidós medidas y que el Gobierno haya respondido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 15

tan rápidamente es porque le parece mejor que nos hubiéramos quedado quietos, que el Gobierno se hubiera quedado pacientemente a sostener la situación y no se hubiera adoptado ninguna medida que pueda evitar que el incumplimiento de las normas pueda minorar las consecuencias de un accidente.

En este momento —como reflexión general debería servirnos a todos—, deberíamos recordar el artículo 25 de la Directiva europea sobre investigación de accidentes que dice textualmente: Una recomendación de seguridad publicada por un organismo de investigación no dará lugar en ningún caso a la presunción de culpa o responsabilidad por un accidente o incidente anterior. Esto deberíamos grabárnoslo, *a fuer* de nuestra labor política de control del Gobierno y de la que esperan de nosotros los ciudadanos, en nuestra mente para no hacer uso torticero de la facultad de hablar en una comisión parlamentaria.

Si vamos a seguir solo en el campo de las presunciones, creyendo que pueden dar lugar a la exigencia de responsabilidades políticas, de nada servirá que el grado de cumplimiento de las medidas que se han adoptado por parte del Ministerio de Fomento sea el que es, de nada servirán los esfuerzos y desvelos que se están llevando a cabo por todos los responsables del ministerio, y en un análisis objetivo la comparecencia del señor secretario general así lo demuestra. Por tanto, termino felicitándole e invitándole a que siga tratando de que la seguridad en nuestro sistema ferroviario cada vez deje menos elementos de riesgo ante situaciones de descuido, de incumplimiento, o por las razones que sean, que puedan causar un accidente. En cualquier caso, nuestra obligación es que la garantía de la seguridad del ciudadano, sea en el campo que sea, y la tranquilidad a la hora de subirse a un elemento de transporte público ganen enteros y no al contrario, poniéndolo en duda, aunque esa duda sea desviable a conductas que nada tienen que ver con la seguridad adoptada con carácter preventivo por parte de Ministerio de Fomento en este caso. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le contesto ahora porque no quise entrar antes en ningún tipo de polémica que pudiera romper el hilo de su intervención.

Se mueve este presidente a la hora de escuchar sus intervenciones con el criterio de flexibilidad, de mínima interrupción en sus parlamentos, con la finalidad de que lo hagan con comodidad y con soltura. Usted me invoca que he debido llamar al orden al diputado señor Pezzi. El artículo 103 del Reglamento del Congreso de los Diputados, que usted como buen jurista conoce, prevé que la llamada al orden tendrá lugar cuando se profieran palabras o se viertan conceptos ofensivos al decoro de la Cámara —lo que no ocurrió—; cuando en sus discursos faltaren a lo establecido para la buena de las deliberaciones —lo que no ocurrió—; cuando con interrupciones o de cualquier otra forma alteren el orden de las sesiones —lo que no ocurrió—; o cuando, retirada la palabra a un orador, pretendiere continuar haciendo uso de ella —lo que no ocurrió—. El artículo 102 de este mismo Reglamento prevé la posibilidad de que el orador sea llamado a cuestión, siempre que estuviera fuera de ella, sea por digresiones extrañas al punto o para volver sobre algo que ya estuviera discutido o votado. Este presidente ha considerado que las referencias que hizo al final, concretamente en los dos minutos y medio que sobrepasó del tiempo, no van al tema en concreto pero forman parte de una intervención y una temática de ferrocarriles que al final es también de la competencia. Por eso he considerado que no había de llamarle a la cuestión y además estaba ya finalizando. Estas son las explicaciones que quiero darle como usted se merece.

Sin más, doy la palabra al señor secretario general de Infraestructuras para que responda a los diputados. **(Aplausos.)**

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señorías, en primer lugar, me van a permitir que agradezca el tono de las intervenciones de sus señorías: de doña Rosana Pérez, del Grupo Parlamentario Mixto; de doña Isabel Sánchez, del Grupo Parlamentario Vasco; de don Carlos Martínez Gorriarán del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia; de doña Ascensión de Las Heras, del Grupo Parlamentario La Izquierda Plural; de don Pere Macías, representante de Convergència i Unió; de don Manuel Pezzi, del Grupo Socialista; y de don Andrés Ayala, del Grupo Parlamentario Popular. Lo agradezco de veras porque, más allá del avance de las medidas, que es una cuestión opinable por parte de sus señorías, les puedo garantizar que detrás del estado de estas medidas que hoy traigo aquí hay un trabajo de un gran número de personas del ministerio, incluyendo en el ministerio no solamente la Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transportes, Renfe, ADIF, la Dirección General de Ferrocarriles y la empresa Ineco. A este respecto, algunas de las respuestas las voy a englobar. Quiero indicarles, en primer lugar, que como sus señorías conocen tenemos en marcha un proceso judicial, por lo que en el respeto que desde el ministerio tenemos a las actuaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 16

judiciales solamente puedo indicarles —aparte de este respeto— nuestra colaboración máxima con el Poder Judicial para que se conozca la verdad, tal y como se ha dicho de manera reiterada por parte de la ministra. También quiero indicarles que estamos colaborando en este proceso sin perjuicio del derecho constitucional que asiste a las personas que están compareciendo ya ante el magistrado o juez para la defensa individual, que todos tenemos la obligación de respetar porque es un derecho constitucional.

Las medidas que estamos tomando tienen como denominador común la mejora del sistema ferroviario. Dicho esto, quería también destacar algo que es importante. A lo largo de las intervenciones que han hecho referencia a ello se ha demostrado que los distintos comités o comisiones —que ahora pasaré a enumerar y que están participando en este proceso— están actuando con independencia, y me refiero a la comisión investigadora de accidentes, a la comisión científico-técnica creada por el Ministerio de Fomento con los profesionales relacionados con el mundo ferroviario y, particularmente, con el mundo académico. El hecho de que se haya publicado el resumen ejecutivo y el documento más voluminoso que está publicado en la página web del ministerio, con las conclusiones y las reflexiones que ha hecho la comisión científico-técnica, avala que han actuado con total responsabilidad —quiero decirlo— y con total independencia.

En el Ministerio de Fomento —es importante destacarlo— estamos teniendo en cuenta las recomendaciones que ha realizado la CIAF. La normativa que regula el cometido de ella indica que esta emite recomendaciones y que se trasladan, a través de la Dirección General de Ferrocarriles o la Autoridad Nacional de Seguridad, al Ministerio de Fomento, y estamos trabajando para implantar las recomendaciones de la misma. De hecho, habrán podido comprobar que muchas de sus recomendaciones ya están implantadas. El señor Pezzi ha hecho referencia a que lo que he dicho estaba allí ya; yo creo que no. He hecho alusión al estado en que se encuentra actualmente. En el proceso que ha seguido la CIAF ha establecido contacto con todos los órganos de la Administración y en particular con la Secretaría General de Infraestructuras, y le hemos informado de las medidas, pero hoy he traído un avance actualizado y no el avance que se refleja en el documento de la CIAF, que también he leído. Quiero indicar que, aparte de que estas recomendaciones de la CIAF ya forman parte de nuestro plan de medidas y la situación que he expuesto, algunas de ellas, como la relativa a la implantación progresiva de las balizas y la señalización en los 349 puntos, ya han sido completadas, es decir, que no queda nada por hacer, sino que consideramos a esta medida ya completada y, de hecho, desde el pasado 29 de junio está operativa. Quiero aclararlo porque ha habido una duda de si estaban o no implantadas estas medidas, y estas, que se refieren concretamente a las medidas una, dos y tres, el ministerio ya las da por completadas.

Igualmente, quería referirme a la comisión científico-técnica, que particularmente ha hecho un buen trabajo y ha elaborado un informe bastante completo. La comisión científico-técnica tenía como encargo analizar el sector ferroviario en su conjunto; es decir, no se ha ceñido a un aspecto concreto, sino que ha abarcado todo el sector ferroviario. Pues bien, también el Ministerio de Fomento está estudiando con detalle el contenido y está teniendo en consideración sus propuestas, que estamos analizando, siempre y cuando las consideremos razonables. Por tanto, nuestro trabajo ahora mismo respecto de la CIAF y de la comisión científico-técnica es analizar las conclusiones, para que contribuyan a implementar las mejoras en el sector ferroviario que los ciudadanos nos agradecerán.

Ahora quiero responder al señor Martínez Gorriarán respecto de alguna pregunta que me ha formulado en cuanto a cuestiones que se relacionan con la mejora del sistema ferroviario en su conjunto, y también respecto a la investigación de los accidentes o de los incidentes. Tal y como recogen el reglamento de circulación ferroviario y la normativa de la CIAF, no solamente se investigan los accidentes ferroviarios que son considerados graves, donde hay víctimas, sino que además se analizan incidentes o cuasi accidentes, es decir, aquellas actuaciones donde no hay una implicación y un resultado de víctimas, sino donde se considera que hay un incidente importante y que podría haber tenido unas consecuencias importantes, aunque de hecho no las haya tenido. A la CIAF se le están comunicando, aparte de los accidentes, los incidentes. De hecho, en este aspecto está realizando una gran labor en cuanto a la emisión de estas recomendaciones según un protocolo que tienen establecido. Como hay una de las medidas relacionadas con la CIAF, que les detallaré el subsecretario posteriormente, no me detengo en hacer mayores valoraciones.

Querría aclararles el dato respecto a los puntos que yo he denominado cambios significativos de velocidad. Puede existir alguna confusión en si son 375 puntos o 349. La reducción en cuanto al número de puntos se debe a la recomendación que ha hecho el evaluador independiente, concretamente Cetren, que ha considerado que hay un anidamiento en los puntos, es decir, que hay puntos que por su proximidad deben ser señalizados conjuntamente y no de manera independiente. Es lo que ha llevado a que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 17

número se haya reducido, pero no son puntos que queden sin tratar, sino puntos que han sido tratados conjuntamente. Quería hacer esta aclaración a sus señorías porque tanto el señor Martínez Gorriarán como doña Ascensión de las Heras me lo han preguntado.

En cuanto al ASFA digital, ¿queda mucho por hacer? La implantación de cualquier sistema que no estaba hasta ahora implantado en el ferrocarril requiere de un proceso. Primero hay que realizar las pruebas, a continuación hay que realizar las especificaciones técnicas, hay un proceso de homologación y luego hay un proceso de licitación y de implantación. Hay que licitar las actuaciones pertinentes y después se requiere un proceso de implementación. Posiblemente a todos nos gustaría que se pudieran implantar con mayor celeridad, pero hay unos procesos que hay que cumplir, porque estamos sujetos a la normativa europea y a la normativa ferroviaria, que exigen que estos procesos se hagan de manera adecuada. Incluso en algunos de ellos hay que hacer un análisis de riesgos que se ha ido haciendo, concretamente —tampoco he entrado en mucho detalle— en el desarrollo de las medidas uno, dos y tres. Ahí ha habido que hacer un análisis de riesgos que ha realizado en su caso ADIF y que posteriormente ha sido validado por Cetren. Por lo que se refiere al sistema satelital, el objetivo que pretende el ministerio es que se instale no solamente en Renfe, sino también en los operadores privados, y estos, por lo menos en las relaciones que hemos tenido con ellos, lo van a instalar también. Sobre los equipajes, que dice que está sin hacer, le puedo decir que es un proceso novedoso, en Europa no existe una protección en los equipajes como la que vamos a implantar. Cuando estas medidas se detallaron y se contaron en la Agencia Europea Ferroviaria, a finales del mes de enero de 2014, el conjunto de las veintidós medidas tuvo una gran aceptación. Esta medida en concreto fue objeto de interés por los distintos países de la Unión Europea. Además requiere un proceso. Antes de determinar qué prototipos íbamos a considerar, era necesario hacer un análisis en tres dimensiones, que es lo que hemos hecho, pero estamos ya en el proceso de su implantación dentro de los plazos a los que me he referido en mi intervención. El objetivo es llevar a cabo el tema de los equipajes.

En cuanto al asunto concreto de las sillas de ruedas, lo que hacemos es aplicar las normas establecidas por la Unión Europea. La Unión Europea, en cuanto al material móvil, tiene las ETI, las especificaciones técnicas de interoperatividad, que estamos cumpliendo. Por lo que hace referencia al control de acceso, quiero indicar a su señoría que ya están en licitación tanto el sistema móvil como el sistema fijo —les he dado los plazos—, con lo cual próximamente podrán verlo ya en los trenes y en las estaciones. En cuanto a la identificación de las personas que circulan, es una medida que es importante y en beneficio del viajero. A este respecto, quiero indicar que no solamente se va a hacer la identificación en aquellas personas que saquen su billete a través de Internet, sino también en las agencias de viajes, es decir, no solamente es en Internet sino en las agencias, y que vamos a conseguir identificar un porcentaje bastante elevado de viajeros. En cuanto al avance, ya lo he dicho al principio, es una cuestión opinable. Con humildad y consideración a su señoría, diría que hemos avanzado, quizá no lo suficiente, según su señoría, pero hemos hecho un avance importante en este proceso de implantación de las medidas.

Respecto a la aclaración que me pedía el señor Macías sobre los 443 trenes, quiero indicar que son tantos trenes porque son trenes que tienen que circular por varias líneas, es decir, que no solamente se trata de implantar en una determinada línea sino en varias líneas. En conjunto son 363 trenes autopropulsados y 80 locomotoras. Son trenes con velocidad máxima igual o superior a 140 kilómetros/hora. Reflexiona sobre la Agencia de Europea de Seguridad, y quiero indicar que el ministerio ha implantado la Agencia de Seguridad porque así ha sido recomendado por la Unión Europea, que entiende que la autoridad nacional de seguridad tiene que estar dotada de independencia y una capacidad de gestión. Por eso hemos procedido a la creación de la Agencia Europea de Seguridad. Sobre las cercanías en Barcelona, como bien conoce su señoría, estamos trabajando conjuntamente con la Generalitat de Catalunya, Renfe, ADIF y el ministerio, para llevar a cabo una serie de actuaciones en las que estamos de acuerdo tanto el Ministerio de Fomento como la Generalitat de Catalunya, y ha habido ya algún efecto positivo en los últimos días. Concretamente le puedo indicar a su señoría que el pasado 26 de junio Seipsa, la sociedad pública estatal, autorizó la licitación de varias obras de rehabilitación y mejora en varias estaciones de Barcelona, Tarragona y Girona. Entre las mismas se incluyen las mejoras en las estaciones de Francia y Paseo de Gracia. En su conjunto, tienen un presupuesto de más de 13 millones de euros, IVA excluido. Estas actuaciones —ya que me lo ha preguntado, por darle algún detalle más— se refieren a la rehabilitación de la cubierta de andenes en la estación de Francia, con un presupuesto de 3,3 millones de euros; al recrecido de andenes, nueva iluminación y rehabilitación del paseo inferior y traslado de megafonía de la estación de Reus, con 2,4 millones de euros; un paso inferior y ampliación de andenes y rípiado de vías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 18

de la estación de Caldes de Malavella, en Girona, por 3,7 millones de euros, y las salidas de emergencia y elementos de evacuación en la estación de Paseo de Gracia, que es una obra complementaria a otra ya concluida recientemente, con presupuesto de 3,4 millones de euros. Estamos trabajando para que la red de cercanías que, como estará de acuerdo conmigo su señoría, es una red compleja pueda ofrecer las mejores prestaciones a los viajeros que van a circular por ella.

El señor Pezzi me hace una pregunta, pero yo he venido a la Comisión a explicar las veintidós medidas. Aunque ya que me pregunta por las auditorías de seguridad, no quiero dejar de contestarle. Hemos cumplido el mandato realizado por la ministra en su comparecencia del 9 de agosto. Se ha puesto en marcha una auditoría del sistema ferroviario, tanto en el ministerio como en ADIF y en Renfe y en ella que estamos trabajando. En cuanto a detalles concretos, dado que no quiero alargar mucho mi intervención, con esto puedo dar cumplida una parte de su interés, aunque, repito, la comparecencia estaba basada en las veintidós medidas. Ha hecho su señoría una reflexión que tampoco es objeto de mi comparecencia, pero ante su curiosidad sí querría decirle que, por una parte, la comisión científico-técnica, aunque alaba el modelo francés en cuanto a que no existe una separación, también dice expresamente que el modelo español es adecuado. Quiero recordarle a su señoría que el nuevo modelo se implantó con la Ley del Sector Ferroviario del año 2003, pero su implantación efectiva, como bien recuerda su señoría, fue el 1 de enero de 2005. Lo digo para que sepa que ha habido un período de tiempo en el que se ha podido criticar el modelo. En todo caso, el proceso de liberalización, que no de privatización, no solo se está realizando en España sino en otros países. En ese proceso de liberalización es necesario que exista esa separación entre Renfe y ADIF. Quiero indicarle que no solo existe Renfe y ADIF, sino además otros operadores ferroviarios de mercancías, y espero que en un futuro también de viajeros. En cuanto al trabajo que se ha hecho, no solo para la implementanción de estas veintidós medidas, sino también el que han hecho la comisión científico-técnica y la CIAF que, insisto, han gozado de libertad e independencia respecto del Ministerio de Fomento en la elaboración de sus informes, ha contribuido a que el sector ferroviario esté valorado como se merece por el esfuerzo que vienen haciendo desde hace muchos años distintos Gobiernos. La prueba está en el importante uso que se hace del ferrocarril, pues afortunadamente en los últimos años, en concreto este último, se ha incrementado el número de viajeros que se transportan por ferrocarril.

Con esto quiero concluir. Querría hacer una llamada a que tenemos que seguir trabajando para mejorar la seguridad del sistema ferroviario y para que, en definitiva, todos los ciudadanos vean el ferrocarril como un modo seguro, cómodo, fiable y medioambientalmente sostenible. Supongo que todos los ciudadanos están de acuerdo, y la prueba de ello es que cada día lo usan más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño; agradecemos su intervención y las respuesta que acaba de dar. Vamos a dar continuidad a la sesión con la comparecencia del señor Garcés, una vez que despidamos a don Manuel Niño. **(Pausa.)**

— DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (GARCÉS SANAGUSTÍN), PARA INFORMAR SOBRE LOS AVANCES EN LAS ACCIONES DE CARÁCTER NORMATIVO PARA LA MEJORA DEL SECTOR FERROVIARIO ANUNCIADAS POR LA MINISTRA DE FOMENTO EN SU COMPARECENCIA DEL 9 DE AGOSTO DE 2013. (Número de expediente 212/001486).

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión con la comparecencia del subsecretario de Fomento, para informar sobre los avances en las acciones de carácter normativo para la mejora del sector ferroviario anunciadas por la ministra de Fomento en su comparecencia del 9 de agosto de 2013. Agradecemos a don Mario Garcés Sanagustín su presencia y, sin más, le doy la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín):

Señor presidente de la Comisión, señores diputados, señoras diputados, como ha mencionado ya el secretario general de Infraestructuras, el Ministerio de Fomento está volcado, en estrecha colaboración con todas las entidades que conforman el Grupo Fomento, en un proceso de actualización, mejora y revisión de todo el sistema ferroviario con el objetivo único y prioritario de alcanzar el mejor sistema posible de transporte ferroviario en nuestro país, un transporte ligado directamente al servicio de los ciudadanos, un transporte que queremos que sea de calidad y que se preste en las mejores condiciones de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 19

Es cierto que los cambios son permanentes, los avances tecnológicos, los cambios en la normativa comunitaria y, de forma especial, ese análisis crítico, permanente, concurrente, que se debe realizar en todo caso por los órganos gestores, por los ministerios, orientado precisamente a detectar cuáles son las posibilidades de cambio en orden a mejorar, como digo, el sistema. Este proceso de actualización, como todos ustedes saben, se ha concentrado en veintidós medidas, medidas que fueron anunciadas el 8 de agosto por la ministra de Fomento y a lo largo del último año —todavía no hemos cumplido un año— nos hemos volcado íntegramente, todo el Ministerio de Fomento y todas las entidades y sociedades que conforman el Grupo Fomento, en materializarlas, en hacerlas ejecutables y, sobre todo, que los ciudadanos perciban ese esfuerzo por parte de sus gestores públicos. Como estoy señalando, nuestra principal determinación, nuestro principal ahínco es responder temporánea, lógica y cabalmente a las demandas que los ciudadanos presentan.

El secretario general de Infraestructuras ya ha hecho un análisis detallado y pormenorizado de cuáles son las medidas principales de carácter técnico: aquellas de índole preventiva y aquellas orientadas a la mejora de la seguridad. Pero, señorías, las medidas de carácter técnico serían baldías, o desde luego no serían completas, si no se adicionaran con medidas de carácter jurídico; es decir, con medidas de carácter normativo que pudieran dar soporte legal al conjunto de directrices técnicas y al conjunto de medidas de carácter técnico y de carácter operativo que han sido impulsadas desde el departamento. Por ello en el ministerio, desde el 8 de agosto del año 2013, desde el momento en que la ministra anunció públicamente en sede parlamentaria su compromiso con todos los ciudadanos y su compromiso en Cortes, empezamos a trabajar activamente en un conjunto de medidas en estrecha colaboración con otros departamentos ministeriales y en correspondencia y colaboración permanente con la Comisión Europea, y la Comisión Europea no solamente en su papel de garante del derecho comunitario, sino también porque está especialmente comprometida en conocer la experiencia española y por el carácter innovador que estamos dando a muchas de las medidas que estamos introduciendo. Quiero en este punto destacar la reacción de la Comisión Europea a lo largo de este año. Ha sido una reacción muy positiva y muy favorable, en primer lugar, porque las medidas que estamos desarrollando encajan íntegramente en la lógica del derecho comunitario, pero, en segundo lugar y no menos importante, porque estas medidas pueden ser replicables, pueden ser reproducibles en otros Estados miembros de la Unión Europea.

Permítanme, señorías, que, llegado a este punto, comience a desgranar las principales medidas que conforman el bloque normativo, toda vez que, como he dicho, el secretario general de Infraestructuras ha hecho alusión y ha expuesto las medidas de carácter técnico. La medida número dieciocho, tal como fue relatada e identificada por la ministra de Fomento, es la relativa a la actualización del reglamento general de circulación, cuya trascendencia la convierte en una verdadera piedra angular, piedra sólida de todo el sistema ferroviario y todo el proceso de reforma iniciado por el Ministerio de Fomento. La disposición adicional decimotercera del Real Decreto-ley 1/2014 eleva el rango normativo del reglamento de circulación ferroviaria —ahora mismo tendrá que ser aprobado por real decreto de Consejo de Ministros— y el juego de jerarquía normativa llevará a que haya un real decreto, como digo, aprobado por Consejo de Ministros, y un conjunto de normas de desarrollo, ancillares de esa norma de carácter reglamentario que será aprobada directamente por las autoridades competentes del Ministerio de Fomento.

El reglamento de circulación ferroviaria, como lo vamos a llamar superando la denominación anterior de reglamento general de circulación, en primer lugar, va a ser el resultado de un esfuerzo de unificación, un instrumento normativo que agrupe y unifique al menos hasta cuatro instrumentos técnico-normativos diferentes: en primer lugar, el reglamento general de circulación, que quiero recordar que es aplicable a la red convencional y que fue aprobado en el año 1992; el reglamento de circulación de trenes, el RCT, que es aplicable a la red de ancho métrico y que fue aprobado en el año 1972; además, estarán integrados dentro de ese reglamento las NEC —normas específicas de circulación— y las PTO —prescripciones técnico operativas de circulación y seguridad— aplicables en la red de alta velocidad, amén de otro conjunto de prescripciones, consignas, cartas circulares y otros documentos que actualizan, modifican, revisan y complementan todas las normas anteriores. Esto supone una adaptación, en primer lugar, *in radice* a la propia Ley del Sector Ferroviario, que establece una clara separación de responsabilidades entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y los operadores de la red, esto es, las compañías ferroviarias prestadoras de servicios de transporte, tal como ha señalado ya el secretario general de Infraestructuras. Como ya he mencionado anteriormente, la implantación de estas medidas de carácter técnico exige soporte legal y para ello creamos un Comité de directrices formado por los responsables del ministerio y de las entidades públicas que tienen competencia jurídica y capacidad para poder desarrollar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 20

esta materia; en particular, este comité ha estado formado por personal de la Dirección General de Ferrocarriles, de Renfe y de ADIF. El nuevo reglamento, que ya está redactado, cuenta con cinco libros que componen la parte troncal, a los que se van a añadir documentos complementarios como anejos, apéndices, especificaciones, que recogerán, entre otros aspectos, los siguientes: la señalización para facilitar la identificación de zonas de especial atención, la definición de las velocidades máximas de circulación en función de los sistemas de protección del tren y, desde luego, la apertura del reglamento al uso de nuevas tecnologías. Puedo citarles algunos ejemplos, señorías, como son los detectores de viento lateral o la detección de caída de objetos en la vía.

Antes hablaban sus señorías de que era necesario contar con el consenso, con el apoyo de todos los actores, y se hablaba de consenso político, pero en el ámbito del Ministerio de Fomento tan importante como el consenso político es el consenso técnico. Por eso, el día 30 de enero se hizo una presentación del primer borrador del reglamento de circulación ferroviaria a ADIF, a Puertos, a las empresas ferroviarias, a los sindicatos, a los centros de formación y a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Lo que hemos hecho es un primer periodo de alegaciones, porque hemos querido que este reglamento tenga el máximo consenso posible. Se ha abierto un primer periodo de alegaciones, que se complementará, como verán a continuación, con un nuevo periodo ya oficial de alegaciones que vamos a iniciar previsiblemente en el mes de agosto. Hemos recabado esas alegaciones, que evidentemente nos han servido para mejorar el texto, y ya tenemos una versión. Esa versión, el 31 de enero —un día después de contar con las alegaciones y hacer una primera aproximación con los actores y con los agentes del sector— fue presentada en la Comisión Europea ante la DG MOVE, y debo reconocer que fue aplaudido el texto y el contexto en el que se estaba realizando el texto en el ámbito del Ministerio de Fomento. Posteriormente se han mantenido muchas reuniones con la ERA —Agencia Ferroviaria Europa—, las últimas han tenido lugar los días 21 a 23 en Francia, en Valenciennes, que han permitido identificar algunos puntos que se han seguido incorporando al nuevo reglamento. Como resultado de esta iniciativa, que es pionera —como digo, la Comisión Europea ha aplaudido que por primera vez un Estado miembro someta con carácter previo el texto al análisis y diagnóstico de la Comisión Europea—, el 24 de junio el Ministerio de Fomento ha recibido el primer informe de preevaluación, emitido por la ERA, y ya se ha elaborado una nueva versión del reglamento, en la que se recogen las observaciones formuladas. Esta versión, que, como digo, ha sido sometida a una consulta previa, va a ser sometida inminentemente a la consulta definitiva, al periodo de audiencias oficial y a partir de ese momento se iniciará ya la tramitación en todos sus alcances, en todas sus magnitudes, en todos sus extremos.

Con la entrada en vigor del nuevo reglamento de circulación ferroviaria, señorías, se abrirá una segunda fase en la que se abordarán una serie de desarrollos posteriores, desarrollos de carácter complementario; por ejemplo, será necesaria la aprobación de un catálogo de señales. Quiero decir que el catálogo de señales se corresponde con un documento nuevo, que no existía hasta ahora, donde se fijarán las condiciones técnicas para los fabricantes de señales. Se van a incluir varias especificaciones técnicas y una guía para normas de control de seguridad aplicables tanto a los administradores de infraestructuras como a las empresas ferroviarias.

Señorías, sin duda la actualización del reglamento de circulación es un proceso largo, dilatado y complejo, pero es un esfuerzo que ha valido la pena y desde aquí, como subsecretario del Ministerio de Fomento, deseo agradecer la colaboración de todas las personas que han participado en este proceso —como digo— complejo, tanto personal interno del Ministerio de Fomento como las personas que, ya digo, se han sumado porque son actores afectados e implicados en el desarrollo del transporte ferroviario de nuestro país.

Por lo que respecta, señorías, a las medidas orientadas a la mejora de las actuaciones posteriores en caso de accidentes, me gustaría abordar una medida que ha sido reiteradamente planteada en sede parlamentaria a través de varias proposiciones no de ley por los diputados de esta Cámara y que a día de hoy ya se encuentra parcialmente establecida, que es la participación del Congreso de los Diputados en la formación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF. En concreto es la medida veinte de las enumeradas por la ministra. Quiero recordar, precisamente por algunas declaraciones que se han hecho en los últimos días, que la comisión se creó en el año 2007, que depende orgánicamente del Ministerio de Fomento, pero que tiene independencia funcional absoluta en el desarrollo de sus tareas, sin que se haya desarrollado, al menos por la parte que corresponde a este mandato legislativo, ninguna injerencia en el ámbito de su actividad. Quiero recordar las declaraciones del presidente de la comisión cuando dijo que nunca antes había tenido más independencia que la que ha tenido en los últimos años

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 21

para desarrollar su actividad. De hecho, la norma vigente garantiza la independencia y preserva ese carácter de transparencia, neutralidad, no discriminación e independencia que debe representar la actuación del órgano de investigación.

Por lo que se refiere al nombramiento de los miembros de la CIAF, y antes de hacerles un pequeño resumen de cuáles son las principales novedades ya introducidas en nuestro ordenamiento jurídico, debo decirles que todos los profesionales que forman parte de la CIAF lo son por su capacitación profesional, por su experiencia y por su cualificación, lo cual no significa menoscabo alguno de su independencia y de su imparcialidad como miembros que componen un órgano colegiado. No obstante, cuando comenzamos a trabajar en la aplicación y ejecución práctica de las medidas anunciadas por la ministra consideramos que la participación de la Cámara, en concreto del Congreso de los Diputados, en la designación de los miembros de la CIAF era una garantía superlativa que permitía determinar todavía con mayor neutralidad la composición y el nombramiento de los miembros de la misma. Por eso, el pasado 1 de marzo se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 1/2004, de 28 de febrero, que recoge determinadas medidas relativas a la composición, funcionamiento y régimen jurídico de la CIAF. Con su entrada en vigor al día siguiente queda establecida la participación de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados en el nombramiento del presidente y de los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, al tiempo que se amplía el mandato de cuatro a seis años y se elimina la posibilidad de su reelección. De hecho, como ustedes saben, señorías —y aprovecho para agradecer al presidente de la Comisión que nos haya enviado finalmente el certificado por el cual da cuenta a la comisión del nombramiento del nuevo miembro de la CIAF—, este procedimiento ya se está aplicando a un nuevo miembro de la CIAF como consecuencia de la renovación por expiración, por vencimiento del plazo del anterior, y seguramente a lo largo de hoy, mañana o pasado la ministra de Fomento firmará definitivamente el nuevo nombramiento, una vez que la Comisión de Fomento ha tomado razón del currículum vitae que fue enviado en su momento a esta Cámara.

Pero esto no es suficiente. Además de esa ley, la Ley 1/2004, de 28 de febrero, estamos trabajando en un real decreto de desarrollo de la CIAF, un real decreto que va a suponer una modificación del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio. El objetivo primordial que perseguimos con la actualización del régimen jurídico de la CIAF es propiciar una mayor transparencia, una mayor formalización de la colaboración, una mayor independencia y, como digo, una mayor neutralidad en el modelo de funcionamiento de la CIAF. Reiteramos que se amplía el mandato de cuatro a seis años, por lo que ya no está al albur de los procesos ni de los ciclos políticos legislativos, y elimina la posibilidad de reelección para el cargo. Recoge —no se recogía antes— de forma expresa los supuestos de cese en el cargo de los miembros del pleno, así como las funciones del presidente y del secretario. Se crea por primera vez la figura del vicepresidente, que hasta ahora no existía. Y, lo más importante desde el punto de vista del procedimiento de investigación, en este nuevo reglamento se garantiza íntegramente la independencia funcional del equipo de investigación. Por una parte, el equipo de investigación pasa a ser nombrado directamente por el presidente de la CIAF, por el presidente de la comisión, si bien podrá recurrir —como no puede ser de otra manera— a la asistencia técnica de peritos internos o externos en función de la naturaleza de accidente objeto de investigación, pero, a diferencia del régimen actual, no se integrarán en el equipo de investigación personal de ADIF o Renfe; el equipo investigador será totalmente independiente, podrá contar con la colaboración externa —por obligación jurídica— del personal de Renfe o ADIF pero no estará integrado como hasta ahora en el equipo de investigación. Además, porque no tenemos ningún temor a la transparencia, al procedimiento del principio contradictorio, se incluye un plazo de quince días por primera vez para hacer observaciones a la información que se recoge en los informes. Además, esas alegaciones van a poder ser formuladas por las siguientes partes: por los administradores de infraestructuras ferroviarias, por las empresas ferroviarias, por las autoridades responsables de seguridad, por las víctimas y por sus familiares —demanda reiterada por las víctimas—, por los propietarios de los bienes dañados, por los fabricantes y por los servicios de socorro implicados, entre otros. Por lo tanto, como ven, se amplía la posibilidad de que los informes de la CIAF sean objeto de un escrutinio previo por parte de todas aquellas personas interesadas para que puedan presentar en fase de elaboración del informe las alegaciones y observaciones que estimen pertinentes, con el objetivo precisamente de que en el caso de que la comisión incurra en algún error de apreciación fáctica o técnica al menos se pueda advertir de que esos errores se han producido. Creo que este es un avance muy significativo y un avance en la línea de transparencia en la que estamos operando constantemente desde el Ministerio de Fomento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 22

Igualmente —y atendiendo al hecho de que trabajamos sobre un real decreto de modificación, el Real Decreto 810/2007—, se han incluido dos disposiciones finales en ese real decreto; ahora explicaré en qué estado de tramitación está. Se ha incluido una disposición en la que se establecen expresamente las tasas máximas de alcoholemia permitidas y otra relativa al consumo de sustancias que puedan perturbar o disminuir las facultades psicofísicas del personal de conducción o circulación. Y, por otra parte, algo muy importante, el reglamento de seguridad se hace extensivo a efectos de seguridad ferroviaria a todos los actores del sistema ferroviario y en particular a las empresas ferroviarias. Esta, como ven ustedes, es una medida enormemente importante, desde el ministerio estamos agilizando al máximo su tramitación y el texto se encuentra ya en fase de dictamen del Consejo de Estado. Entendemos que el dictamen se va a emitir en los próximos días, por lo que podríamos decir que en las semanas inmediatas a esta comparecencia el real decreto va a ser aprobado finalmente en Consejo de Ministros.

De la misma manera, quiero hacer igualmente mención, señorías, a la medida diecinueve, relativa al real decreto de asistencia integral a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares que estamos tramitando ahora mismo en el ministerio. Quiero recordar que el 20 de junio se recibió el dictamen del Consejo de Estado, hemos revisado el texto con arreglo a las prescripciones y a las observaciones formuladas por el Consejo de Estado y en breve —en los próximos días— vamos a elevar al Consejo de Ministros definitivamente la aprobación de este real decreto. Entre otros aspectos, este real decreto contiene las siguientes previsiones normativas.

En primer lugar, se definen las actuaciones que deben garantizarse por parte de la Administración General del Estado, como son: primero, la comunicación a embajadas de otros Estados de la existencia de víctimas de sus respectivas nacionalidades; segundo, la tramitación de visados y autorizaciones para la entrada y salida en España de los familiares y las víctimas; tercero, la expedición de forma rápida de documento de identidad o viaje para las familias y las víctimas de nacionalidad española; cuarto, las medidas administrativas que permitan la repatriación de cadáveres previa autorización judicial y, en último lugar, la facilitación de la información relativa a la identificación de las víctimas, el alcance de la asistencia y los derechos conexos que les asistan. Estas serían las actuaciones propias que se van a desarrollar en el ámbito de la Administración General del Estado.

En segundo lugar, se precisa el contenido mínimo que tienen que tener los planes de protección civil de las comunidades autónomas en materia de asistencia a las víctimas y a sus familiares en aspectos tales como la asistencia psicológica, la protección de la intimidad y dignidad de las víctimas y de sus familiares, la habilitación de espacios privados para los familiares, así como la colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías autonómicas y la facilitación de todo tipo de información a las víctimas y sus familiares, incluido el alcance de la asistencia. Por tanto hasta ahora, como ven, hemos previsto la regulación de las medidas de carácter obligatorio de la Administración General del Estado, la parte dispositiva correspondiente a los planes de protección civil de las comunidades autónomas, pero, en tercer lugar, exigimos también un conjunto de obligaciones para los planes de asistencia que tienen que disponer tanto los administradores de infraestructuras ferroviarias como las propias empresas ferroviarias. En concreto, se deberán introducir dentro de estos planes medidas tendentes a: facilitar información sobre las personas a bordo del tren accidentado y de las medidas de asistencia a los viajeros y a sus familiares, los requisitos para garantizar la atención de las consultas que se formulen, la habilitación de instalaciones para la asistencia e información de los familiares, el transporte y el alojamiento de las víctimas y sus familiares, la asistencia psicológica y la información sobre asistencia financiera, el depósito y la devolución de efectos personales a sus propietarios o familiares y, en último lugar, la formación del personal y la realización de simulacros periódicos, así como el mantenimiento del plan.

Señorías, adicionalmente hemos aprovechado este real decreto, que, como digo, ya ha sido informado por el Consejo de Estado, para incorporar una disposición adicional que duplica el montante de las indemnizaciones del reglamento del seguro obligatorio de viajeros para los casos de accidentes ferroviarios en el servicio de viajeros de competencia estatal, de tal manera que ahora mismo, como digo, la percepción de las indemnizaciones se duplicará. Por poner algún ejemplo, en caso de fallecimiento se va a pasar de 36.060 euros a 72.120 euros; en el caso de lesiones corporales, como ustedes conocen, existen catorce categorías diferentes, y en todas ellas se va a producir una duplicación de las indemnizaciones. Recuerdo que esta también es una reivindicación señalada a lo largo de todo este proceso y que la ministra inmediatamente adoptó, y por supuesto lo hemos materializado en una norma con el rango suficiente para que tenga el valor necesario. Este ministerio, y quiero agradecerlo especialmente, ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 23

trabajado de manera activa en el desarrollo de este real decreto con el Ministerio del Interior, como departamento coproponente de la medida. Hemos aprendido de su experiencia y, combinadamente, creo que vamos a aprobar el mejor texto posible.

Por último, y por ello no menos importante, quiero hablarles de las medidas orientadas a la mejora de la selección y capacitación del personal; en concreto, de la modificación de la Orden ministerial 2872/2010, que es la que regula las condiciones para el acceso a la profesión y a los títulos habilitantes del personal ferroviario. El objeto de esta modificación es triple: en primer lugar, se pretende revisar los requerimientos necesarios previos para la obtención y renovación del título de conducción de vehículos ferroviarios, medida número siete; en segundo lugar, revisar el protocolo de reconocimientos médicos psicofísicos, que es la medida número ocho, y, en último lugar, reforzar el análisis de los aspectos psicológicos para la formación continua de los profesionales de la conducción, que equivale a la medida número nueve de las anunciadas. Como decía antes, los señores diputados, con buen criterio y en buen tono, han invocado la necesidad de que haya consenso y la máxima colaboración entre todos los actores. Pues les quiero decir que esta orden, que está siendo objeto de un largo proceso de estudio y análisis, ha contado con la colaboración de terceras partes, y en particular del Colegio Oficial de Psicólogos, de la Universidad de Valladolid, sin olvidar el trabajo conjunto realizado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y por el Instituto Nacional de Cualificaciones Profesionales, el Incual. El trabajo y las aportaciones de todos ellos han contribuido satisfactoriamente a la mejora de la versión final del texto, que pronto va a ver la luz y que va a ser aprobado por la ministra de Fomento.

En cuanto a los requisitos de acceso y formación para los profesionales de la conducción, se van a contemplar en la orden ministerial los siguientes aspectos. En primer lugar, se va a producir un aumento de la formación académica mínima, priorizando las ramas técnicas. En segundo lugar, una elevación de la edad mínima para acceder a la profesión, que a partir del momento de la aprobación de la orden será de veinte años. En tercer lugar, la modificación del examen de acceso dando especial valor a las pruebas idiomáticas, con el objetivo de que nuestros profesionales tengan conocimientos de idiomas, una función fundamental en un marco liberalizado, el sector del transporte ferroviario, y donde la conducción, como ustedes saben, traspasa fronteras.

En lo que se refiere a la revisión del protocolo de reconocimientos médicos psicofísicos, la nueva orden recogerá la reducción del periodo de vigencia de los reconocimientos, que pasarán a ser obligatorios anualmente con independencia de la edad; incorporará la obligación de proporcionar el historial clínico bajo declaración jurada, fijando el contenido de la autodeclaración; fijará a su vez nuevas condiciones para la necesidad de reconocimiento psicofísicos extraordinarios, que pasarán a ser obligatorios en determinadas circunstancias —tras bajas de más de un mes o tras accidentes—; introducirá los listados de medicamentos bajo los que no se podrá prestar ninguna actividad ferroviaria; se desarrollarán criterios de evaluación médica y psicofísica; se fijarán requisitos adicionales para los centros médicos y una periodicidad anual para las inspecciones de estos centros, y se establecerá la obligación de facilitar por los citados centros un informe anual sobre su actividad. En este sentido, quiero agradecer en particular la colaboración de los profesionales médicos de la Universidad de Valladolid, con los que se firmó a través de Renfe un acuerdo de colaboración, cuyas conclusiones se han incorporado definitivamente al borrador de orden que en el futuro va a ver la luz.

Por último, en cuanto al refuerzo del análisis de los aspectos psicológicos la orden establecerá requisitos más concretos para las condiciones psicológicas, así como contenidos diferentes para las habilitaciones y los reciclajes en función de la experiencia o la actividad ejercida por el maquinista en los últimos años; aumentará la frecuencia de los reciclajes periódicos del personal de conducción, que pasarán a ser cada dos años, en vez de en cada tres como era hasta ahora, para lo que se establecerá el contenido mínimo de los programas. Se va a incrementar la carga lectiva de la formación práctica durante los primeros cinco años de ejercicio como maquinistas, que se duplicará, y se definirán los perfiles óptimos de maquinistas para orientar la formación y destino del personal según los distintos ámbitos de actuación, ya sean cercanías, alta velocidad o mercancías. En este caso, también el Ministerio de Fomento y Renfe han contado inicialmente, y siguen contando, con el valioso asesoramiento del Colegio Oficial de Psicólogos mediante un acuerdo de colaboración que ha permitido someter a pruebas en simuladores a los maquinistas, con el objetivo precisamente de hacer trabajos de campo de contraste mediante acompañamientos en cabina.

Señorías, otro aspecto que quiero destacar es el trabajo que este ministerio está realizando de forma conjunta con la Dirección General de Formación Profesional del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 24

y en particular con el Incual, el Instituto Nacional de Cualificaciones Profesionales, para definir un catálogo de profesiones ferroviarias, un asunto altamente demandado por los profesionales del sector a lo largo de la última década, que permitirá dar una solución a la situación actual. Quiero decirles que solo uno de los aproximadamente 120 títulos de formación profesional existentes en la actualidad y solo 2 de los casi 670 certificados de profesionalidad suponen actualmente un reconocimiento específico al sector ferroviario. Por lo tanto, lo que pretendemos es introducir nuevas ramas dentro del ámbito de las cualificaciones del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, de manera que se dé cobertura y arraigo al conjunto de actividades y servicios que prestan los profesionales del sector ferroviario en nuestro país.

Consideramos que esta es una medida fundamental que afecta esencialmente al personal ferroviario, a los maquinistas. Por eso decidimos presentar a los sindicatos ferroviarios esta propuesta de orden ministerial, y en particular al Semaf, al Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios, el pasado mes de diciembre y debo decirles que con carácter general el proyecto fue acogido de manera muy favorable por parte de todos los sindicatos.

Señorías, permítanme acabar reiterando el compromiso adquirido por el ministerio de reforzar, actualizar y mejorar aún más si cabe el actual sector ferroviario español, un sector de vanguardia, un sector en primera línea, un sector del que los españoles nos tenemos que sentir extraordinariamente orgullosos y satisfechos. Con el convencimiento de que las medidas adoptadas —todas ellas de gran calado— garantizarán una mejor prestación del servicio ferroviario este departamento ha buscado siempre a lo largo de este último año el mayor consenso posible con todos los agentes, los operadores ferroviarios, los administradores, los centros de formación, el sector de la construcción, los fabricantes, las organizaciones sindicales. A todos ellos, y en particular a los sindicatos, se les convocó el 24 de marzo para hacerles partícipes de estas veintidós medidas.

Señorías, finalizo ya manifestando el convencimiento de este ministerio de que las medidas que se están tramitando constituyen un pilar sólido en el que cimentar un proceso de mejora permanente y constante, concebido y orientado fundamentalmente al servicio de todos los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Mario Garcés Sanagustín.

A continuación, es el turno de los grupos parlamentarios. Comienza la diputada del Grupo Parlamentario Mixto, doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: A lo largo de toda la intervención voy a intentar respetar las normas de comportamiento de esta Comisión, que usted tan bien nos ha recordado antes leyendo el Reglamento y que, hasta ese momento, ningún diputado ni diputada de esta Comisión habíamos infringido. Voy a intentar continuar respetando las normas de comportamiento de la Comisión, algo que considero —a título muy particular— que no todos los diputados que han intervenido con anterioridad han hecho.

Señor subsecretario, muchísimas gracias por su presencia. La verdad es que la rapidez y el detalle de su exposición particularmente a mí me han abrumado, pero sobre todo la cantidad de normas que están elaborando pero que todavía no han terminado de elaborar. Esto es lo que me tiene abrumada, porque algunas de ellas tienen su origen en el accidente de hace ya prácticamente un año —el accidente de Angrois—, pero otras, si no le he entendido mal, ya estaban en marcha antes de ese accidente y todavía no las tenemos. Felicito y saludo toda esta serie de medidas que se están poniendo en marcha a nivel normativo. Por cierto, en un paréntesis quiero aclarar que al anterior compareciente le hice una pregunta que le correspondía a usted y que fue por error. Empiezo precisamente por esa pregunta. Usted ha detallado todo el procedimiento que están siguiendo para elaborar un nuevo reglamento de circulación. El procedimiento que usted nos ha detallado en principio nos parece bien, han hecho una presentación a los diversos sectores —al ADIF, a la CIAF, a los sindicatos, etcétera—, han establecido un primer periodo de alegaciones, lo han presentado a la Comisión Europea... No voy a repetir todo lo que usted ha dicho, pero sí he echado de menos —en este proceso que usted ha catalogado y ha definido como participativo— que a estas alturas, y después de reunirse y de tener en cuenta a todos estos sectores, precisamente no se haya tenido en cuenta en ningún momento —o yo no lo he escuchado en su intervención— al ámbito parlamentario, el que representa a los ciudadanos y ciudadanas por votación democrática. Lo echo de menos, a lo mejor lo dijo y yo no le he escuchado. Le rogaría que me lo aclarase.

Ha hablado usted de la CIAF, de la modificación que se ha hecho a primeros de marzo, y ha dicho que están preparando una nueva normativa de actualización del régimen jurídico de la CIAF. Ya le anticipo que me congratulo si esta actualización del régimen jurídico de la CIAF incluye todas estas cuestiones que usted ha mencionado. Sobre todo usted ha hecho muchísimo hincapié en que precisamente esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 25

actualización está dirigida a garantizar al máximo la transparencia y la independencia de la comisión. Fíjese, señor subsecretario, qué coincidencia, porque eso es lo que llevamos reclamando algunos grupos en este Parlamento. Ya he dicho en varias ocasiones, tanto en el marco de la Comisión de Fomento como de la propia subcomisión del sistema ferroviario, que la fórmula en concreto que proponía el Bloque Nacionalista Galego era una fórmula para actualizar precisamente la composición y el régimen jurídico de la CIAF, pero que podían existir otras muchas que tendiesen a disipar las posibles dudas que pudiesen existir, como nosotros las tenemos, sobre la transparencia y la independencia de la CIAF, modificando ese régimen jurídico. Veo que ustedes van incluso bastante más allá en su formulación, por lo menos en lo que usted anuncia aquí, aunque luego ya veremos en qué se traduce en lo escrito, pero usted incluso va mucho más allá en cuestiones de esta actualización del régimen jurídico de la CIAF que a nosotros en particular, al Bloque Nacionalista Galego, ni se nos habían pasado por la cabeza. Quiero decir que en aras de garantizar esa transparencia e independencia saludo esas medidas, pero su intervención también me da pie a reafirmarme en las propuestas que hemos hecho y, si no, a reafirmarme en nuestra convicción de que tenían que habilitarse otros mecanismos para que la composición de la CIAF, y en concreto del equipo de investigación, fuese absolutamente independiente y transparente.

Al detallar esta actualización del régimen jurídico de la CIAF, habla usted de que habrá un plazo —no recuerdo cuánto dijo— de unos días para hacer alegaciones a los informes que la propia comisión emita. Ya existe actualmente un plazo, pero solo para determinados organismos. Claro, si ahora van a poder alegar, como usted ha anticipado, víctimas o familiares de víctimas, propietarios de bienes dañados, etcétera, vuelvo a echar de menos otra vez el ámbito de los grupos parlamentarios. No sé si es aquí donde tendría que recogerse; supongo que sí, porque entiendo que es un periodo de alegaciones públicas y, por lo tanto, cualquiera de nosotros podríamos presentar individualmente o como grupo político una alegación, pero vuelvo a insistir en lo que le dije anteriormente, que me gustaría que se recogiese en este proceso de participación —en este y en el anterior— en algún momento la participación de los grupos parlamentarios.

Asimismo, ha detallado usted, señor subsecretario, el real decreto —que también están preparando— de asistencia de víctimas y familiares, que parece ser que en breve irá al Consejo de Ministros. Creo que ha dicho —no recuerdo si en este punto exacto— que han tenido en cuenta algunas de las sugerencias que las propias asociaciones de víctimas o las propias víctimas individualmente les han hecho llegar. En todo caso, vuelvo a insistir en que, como no lo ha detallado, esperaremos a ver exactamente la redacción del nuevo decreto para conformar o contrastar, con todo lo que se lleva publicado a través de las asociaciones de víctimas y de las víctimas en particular, si se recogen por lo menos aquellas cuestiones en las que ellas han insistido tanto.

Ha concluido diciendo que todas las medidas que están proponiendo, a nivel normativo en este caso, van en la dirección de reforzar y hacer todavía más seguro el sistema ferroviario dentro del Estado español y dentro de un proceso de mejora constante. Le vuelvo a repetir que a nosotros nos alegra; nos alegra que, a pesar de las críticas que hemos tenido que soportar, en concreto en esta Comisión, por diversos grupos parlamentarios, se estén reformulando órganos, ampliando normativas y creando y elaborando nuevas normas precisamente en la dirección de garantizar la máxima transparencia, la máxima independencia y lo que todos y todas queremos, que es la mejora en su conjunto del sistema ferroviario.

Le quedo muy agradecida por su intervención, y ahora, como grupo parlamentario siempre preocupado por esta cuestión —y nuestra presencia aquí a estas horas lo demuestra—, esperaremos, incluso con ansiedad, la letra y el detalle de todos esos decretos. Por último, le insisto, si me lo permite, en que en algún momento tendría que haber también una participación —hay que mirarlo normativamente— de los grupos parlamentarios en esos procedimientos que usted avanza que se van a abrir para que participen otros sectores.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra al diputado don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor subsecretario de Fomento.

Quiero recordar, porque los diputados trabajamos sobre órdenes del día, que la comparecencia solicitada, al menos según el orden del día que yo tengo, es para informar sobre los avances en las acciones de carácter técnico o normativo para la mejora del sector ferroviario anunciadas por la ministra de Fomento, no las veintidós medidas, entre otras cosas porque la ministra anunció solo veinte que se han ampliado a veintidós. Si ve los titulares de la prensa, que los tengo aquí amontonados, todos decían: veinte medidas. Yo he trabajado todo el fin de semana intensamente leyendo y subrayando lo anunciado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 26

por la ministra y viendo los aspectos técnicos y normativos. Usted ha mostrado un elenco de los aspectos normativos que yo había recogido porque son los que cita la ministra y que ya conocíamos, algunos de ellos resueltos de la forma que ya se ha acordado, por ejemplo en la Ley de protección de los trabajadores a tiempo parcial, en la que se metió el tema de la CIAF, como usted bien sabe, o el tema de la atención a las víctimas de los accidentes ferroviarios. Me gustaría recordar que con relación a la CIAF se ha producido ahora un nombramiento nuevo. De acuerdo con la ley, el ministerio solamente tiene que comunicarlo a la Comisión y mandar el currículum. Aquí acaba su actuación. Al cabo de un mes, si no hay ningún inconveniente, se ha terminado y se hace el nombramiento, y solo en el caso del presidente tiene que haber un acuerdo de la Comisión, que implicaría la petición de comparecencia o no, dependiendo de que lo solicitara. Por tanto, que quede claro que la actuación de este Congreso es de conocimiento en los vocales y en el caso del presidente una actuación que requiere una votación porque es la Comisión la que lo acuerda. Así está acordado en la ley y así lo quiero mencionar.

Un segundo tema es la atención a las víctimas de accidentes ferroviarios. Ya aparecía en el real decreto y después en la ley. Usted hoy nos anuncia que ya hay más que un borrador, un texto muy elaborado. Yo he rastreado en Internet y he visto que Protección Civil le había dado el visto bueno con composiciones muy heterogéneas y que había un documento bastante adelantado. Yo no le puedo aplaudir todavía porque no lo conozco. Hay una norma de la oposición, que solemos ser cortos en aplausos hasta que no sabemos si la solución dada es la coherente o la adecuada. Usted ha hablado de que se duplican las indemnizaciones. Veremos cuál es la correlación de estas indemnizaciones con todo el mundo de los accidentes donde hay víctimas, porque usted sabe que inmediatamente que usted hace una normativa y duplica las indemnizaciones luego vienen los de Aviación Civil, los de Marina, etcétera. Eso requiere una visión muy cuidadosa por parte del ministerio que yo estoy convencido de que van a tener.

Un tercer tema es el del reglamento general de circulación o reglamento de circulación ferroviaria. Nos dice que está en cinco volúmenes, muy consensuado técnicamente. Yo le voy a hacer una pregunta, porque el informe que hace la comisión técnica científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, en el apartado 6.9.1, en materia normativa y de reglamentación, señala que se está actualizando y elaborando y pide que sea bajo la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. ¿La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está en *stand by*? ¿Cuándo la va a constituir? ¿La va a incorporar para que ponga criterio al reglamento de circulación ferroviaria? Este informe de la comisión extensísimo y, desde mi punto de vista, muy interesante en muchos aspectos, busca que sea una norma de rango adecuado, que se hagan las atribuciones reglamentarias del operador, de ADIF, de Renfe, de los privados, requiere un desarrollo que es un trabajo ímprobo. Espero que ese reglamento de circulación ferroviaria dé respuesta y evite problemas, evite interpretaciones erróneas en el futuro. Esperemos que no vuelva a haber más un accidente, pero que sepamos quién es quién, quién es el que tiene la competencia y quién toma las decisiones. Permítame una pequeña digresión, hablando de ferrocarriles, hoy he escuchado algunas valoraciones de temas del accidente de Santiago, cuando tenemos ya en nuestra mano el informe de CIAF, que fija un criterio. Al final, CIAF es un órgano independiente, o nos creemos el sistema o no nos creemos el sistema; CIAF marca una línea de conclusiones. Vicente Rayo, cuando comparece habla de otro tema que solo quiero dejar apuntado para evitar que siempre se repita el mismo tema. El S730 Alvia no llevaba Ertms, es decir, que aunque estuviera colocado en la vía el Ertms si el tren que pasa por encima no tiene el mismo aparato que pueda entrar en conexión, difícilmente se soluciona ese tema. Por tanto, repetimos a veces elementos que ya la CIAF ha señalado cuál es el criterio. A mí me parece que está hecho con toda la independencia y la solvencia que ellos tienen y que en su comparecencia de 25 de junio ha marcado. En esta línea me interesa bastante —soy profesor en la universidad y he sido consejero de Educación— el tema del catálogo de profesiones, que siempre es preocupante porque casi todos los colectivos solicitan que haya un grado medio o un grado superior para colocar su profesión. Me gustaría saber si el Ministerio de Educación ha tenido ya criterio formado, si la dirección general ha señalado qué puede haber en el catálogo de profesiones ferroviarias y en qué medida esto está avanzado. No es fácil encontrar acomodo y sé que si se abre la mano se convierten en cientos y cientos, porque casi todo el mundo quiere tener una normativa educativa que le dé amparo al trabajo que están realizando, pero me parece responsable.

Acabo con un tema que le he planteado al secretario general y que me parece relevante en el debate que estamos teniendo. Usted nos ha señalado que el modelo que están desarrollando en el marco de la Unión Europea está siendo aplaudido, sin embargo tengo aquí el informe de estrategia ferroviaria, el informe de la competencia de 2012, que usted conoce perfectamente porque lo ha traducido del alemán

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 27

—si en alemán hubiera estado, difícilmente lo hubiera yo citado ahora— ADIF, el Ministerio de Fomento, y señala la posición de la operadora alemana y cómo se le da el visto bueno para meter dentro de un *holding* todo el conjunto. Dice cosas muy relevantes en la presentación de este documento. Dice el texto en la introducción: Se presenta un amplio análisis de la repercusión que puede tener la política reguladora europea en las finanzas del sector, proporcionando ejemplos de que la separación, la que nosotros estamos haciendo aquí, conlleva un aumento de costes inasumibles para el sector y destacando los resultados del estudio de McNulty de 2011 para el sector británico, que presentaba un sobre coste del 40% debido a la total separación de las funciones de administración y operación, y cómo el mercado británico estaría yendo hacia una integración de operación y mantenimiento de las infraestructuras en los concursos para el transporte regional y cómo el caso francés demuestra claramente que las empresas integradas son más eficientes. Yo estoy en la oposición, a usted le corresponde tomar las decisiones, pero creo que cuando Alemania y Francia siguen un camino, y parece que Gran Bretaña también, debemos analizar cómo está funcionando el sistema para ver si hay que hacer una normativa que, respetando las decisiones tomadas, Renfe y ADIF y sus divisiones posteriores permitan en un gran *holding* que la interlocución interna de todo el ferrocarril se produzca con gran facilidad. Si usted ve las actas de las comparecencias de la subcomisión verá que, repetidamente, casi todos los expertos a los que les hemos preguntado están a favor del modelo alemán de un *holding* que integre todo el conjunto y que sean capaces de intercambiar y tomar decisiones de una forma más nítida y más clara. En el caso de Vicente Rayo fue espectacular. Esto es un desastre, separados no hay diálogo, no somos capaces de resolver los problemas porque ADIF se ha colocado en un nivel que es imposible la tramitación con ellos. En este contexto pido disculpas, si ha habido alguna alteración, y es por lo que pedía que me dieran los DVD, porque como pobre geógrafo de la universidad soy capaz de leer en mapas y planos y no necesito que una funcionaria de ADIF me los interprete, porque uno en su cordedad es capaz de sacar conclusiones y poder hacer el trabajo que me corresponde aquí, el de la oposición, y es el que hago, y a usted el del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor subsecretario de Fomento por su comparecencia. Creo innecesario repetir la opinión de este grupo sobre la oportunidad de su comparecencia y la del secretario general, absolutamente convenientes, oportunas y brillantes, tanto en la persona del señor secretario general como en su persona, señor Garcés. En nombre del Grupo Parlamentario Popular también quisiera felicitarle a usted y a todo el personal del ministerio, porque han acreditado que con denuedo, con vocación de servicio y sacrificio están llevando a cabo con una extraordinaria profesionalidad todas las medidas comprometidas en un momento de gran tensión como fue el accidente de Angrois, la inmediata comparecencia y adopción de medidas previas por parte de la ministra y todas las explicaciones que ha dado aquí que acreditan ese grado de dedicación, al margen de otras obligaciones.

En cuando a las medidas que usted nos ha relatado, el grado de tramitación es importantísimo. Usted lo ha dicho, son medidas que necesitan una tramitación muy larga, que necesitan una maduración profunda, que hay muchísimos intereses en presencia y muchísimos focos de atención que deben ser regulados y, por tanto, creo que se está llevando con la mesura y constancia adecuadas a los mismos. Yo destacaría el reglamento de circulación ferroviaria. Me parece adecuado el cambio de denominación que hará apreciar que se trata de una norma nueva que va a ser un compendio de las otras normas que ha señalado. Es de agradecer por parte del Grupo Parlamentario Popular, y me imagino que también por parte de los demás grupos parlamentarios, la extensa explicación de los proyectos, bien sea de modificación del Real Decreto 810/2007, como el proyecto de real decreto de asistencia integral a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares. Demuestra sensibilidad y tratar de llegar a todos los elementos que pudieran tener cualquier grado de sufrimiento y de perjuicio como consecuencia de un accidente en el que, evidentemente, ellos no tienen ningún tipo de causa ni ninguna responsabilidad. Por tanto, es obligación del Estado, y así se ha puesto de manifiesto, tratar de reparar y reponer en la medida de lo posible los daños que puedan tener. También, como no puede ser de otra manera, las medidas de mejora, selección y capacitación del personal, que creo que culminan ese marco normativo en el que se atienden todas las cuestiones que pueden estar presentes ante un suceso como este. Es decir, la operación en sí, la reparación de los daños y la formación, preparación y actuación futura del personal, con lo cual creo que son mejoras cualitativas, trascendentales e importantes que se adoptan por parte del Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 28

También quiero destacar —y con esto termino— el proceso, la transparencia, el régimen de participación y consultas tan extenso y el rigor profesional que se le ha dado a toda esa tramitación. Porque usted podía dar trámite de participación y de consultas a una pléyade de colectivos que pudieran justificar que al final se ha democratizado el procedimiento, pero yo creo que el rigor de los colectivos a los cuales se les está solicitando su mejor opinión, y con los cuales se trata de consensuar una normativa que sea aceptada por todos, es destacable y dice mucho, como digo, del rigor profesional que se está llevando, en este caso, por la subsecretaría y todo el personal que está a sus órdenes y de acuerdo con sus directrices. Insisto y repito mis felicitaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Responde a todos ustedes don Mario Garcés Sanagustín.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): En primer lugar, y no es una fórmula protocolaria sino una fórmula sincera en este caso, quiero agradecer el tono en el que se han expresado todos los diputados en esta comparecencia, no solo en mi intervención sino en la intervención del secretario general de Infraestructuras. Creo que el tono constructivo, positivo nos anima a seguir trabajando y desde luego nos anima a que ese denuedo y ese tesón que destacaba el diputado señor Ayala caractericen y sean la nota definitoria del trabajo con el que vamos a proseguir a lo largo de las próximas semanas. Por lo tanto, muchísimas gracias a todos los diputados.

En segundo lugar, es cierto que algunos de los proyectos no están finalizados, faltan todavía algunos trámites para su finalización. No es menos cierto que están prácticamente ya terminados y se podría decir, como decía la diputada señora Pérez, que efectivamente algunos se han demorado. Quiero reconocer que ninguno se había iniciado antes del accidente; se han iniciado todos en bloque después, siendo cierto que los procesos de revisión normativa son constantes. Pero en este caso concreto, la iniciativa para la reforma y el impulso del conjunto de las medidas es posterior al accidente ferroviario. Dicho esto, ¿por qué esta demora? Yo no hablaría de demora, yo creo que estamos cumpliendo los tiempos; estamos cumpliendo los tiempos cuando nuestro objetivo es que todos los agentes implicados tengan voz adecuada y suficiente, que podamos valorar su opinión técnica, que podamos valorar su opinión cualificada. Quiero recordar que la actualización y la aprobación de un reglamento de circulación ferroviaria es una tarea ardua, una tarea muy compleja que no se puede hacer ni en un mes ni en cinco ni en seis. Es una tarea de la que los técnicos que están trabajando a mi cargo, al cargo del secretario general de Infraestructuras y en general a cargo de todo el Ministerio de Fomento, se sorprenden de la capacidad que tenemos para poder embridar este tema en este tiempo, cumpliendo con el rigor y la profesionalidad de los estándares de calidad que exige cualquier norma técnica y cualquier norma jurídica.

Respecto a la participación, hemos dado participación a todos hasta ahora. Es arriesgado o no; los que creemos que los procesos tienen que ser abiertos y transparentes no tenemos miedo a expresarlos en modo alguno. Nos hemos reunido reiteradamente con las organizaciones sindicales, con los operadores ferroviarios, con los administradores, con los fabricantes, con los centros de formación, con el resto de ministerios. Hemos hablado de textos y hemos repartido documentación, porque considerábamos que era muy útil compartir nuestras opiniones y nuestras reflexiones con personas que podían mejorar y reforzar nuestras opiniones y, desde luego, como digo, incrementar la vocación de que las normas fueran mucho mejores de lo que inicialmente las habíamos elaborado. Respecto a la participación de las fuerzas políticas, hoy es una expresión de participación de las fuerzas políticas. El compromiso de la ministra es rendir cuentas en el Congreso de los Diputados; es un compromiso ineludible y además lo practica sistemáticamente, pero nuestro compromiso personal de personarnos en sede parlamentaria para dar cuenta del avance de las medidas, creo que contribuye a este diagnóstico de transparencia que destacaba la diputada señora Pérez.

La verdad es que celebro su satisfacción, señora diputada; estoy absolutamente convencido, porque soy conocedor de sus declaraciones, que el reglamento tanto de la CIAF como el de la asistencia integral a víctimas y a sus familiares estará en línea con muchas de las demandas que desde el punto de vista político usted ha venido defendiendo en esta sala. Nosotros creemos en la transparencia. Decía antes en mi intervención que creemos en el principio contradictorio. No tenemos miedo a extender los informes para que haga alegaciones quien tenga que hacer alegaciones, alegaciones sobre los hechos acaecidos y alegaciones sobre las circunstancias técnicas que pueden gravitar en torno a esos hechos que han acaecido y que han provocado accidentes o incidentes. Por tanto, espero y deseo, de verdad, señora diputada, que cuando lea el texto, tengamos la oportunidad de vernos nuevamente y en ese momento ratificar esa opinión favorable y esa ansiedad que usted ha demostrado, que esperemos que realmente la satisfaga.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 29

Señor Pezzi, mi buen amigo geógrafo, ya sabe que además de mí depende el Instituto Geográfico Nacional. Por tanto, cuando deje de ser diputado ya sabe que le vamos a acoger felizmente y firmo ahora mismo. Lo bueno es que de veinte hemos pasado a veintidós medidas. Lo malo habría sido pasar de veinte a dieciocho medidas. Por tanto, si bien es cierto que la ministra empeñó inicialmente su deseo de que hubiera veinte medidas, es cierto que las hemos ampliado y podríamos ampliarlas más porque este también es un proceso abierto. En el momento en que hemos visto que existían vías de mejora, evidentemente hemos añadido algunas de esas medidas.

Usted ha afinado muy bien al definir cómo se nombran al presidente y a los vocales de la Comisión. Es verdad que en el caso de los vocales basta con remitir exclusivamente el currículum, que ustedes tengan conocimiento de ese currículum y que den cuenta de que se ha recibido en el Congreso; en el caso del presidente, efectivamente el nombramiento recae en el Congreso de los Diputados. Dicho eso, yo quiero insistir, como ha insistido usted, en que, con independencia de que hemos reforzado esa garantía de independencia, ese plusvalor de independencia y de neutralidad, hay que destacar la profunda independencia de los miembros de la CIAF hasta la fecha, y un buen ejemplo de ello fue la comparecencia del presidente de la CIAF en esta sede parlamentaria que tanto juego parlamentario les da a ustedes, señores diputados. Eso es una garantía de independencia, eso es una garantía de neutralidad. Además, quiero recordar, ya que se están reiterando palabras del presidente de la CIAF, que él dijo también que no había disfrutado de más independencia en su vida que en los últimos años. Desde luego, espero que eso sea consecuencia de que las cosas las hacemos bien y que, por tanto, hemos apostado y apostamos por esa independencia.

Respecto a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, el texto está ya redactado y mañana mismo hay una reunión interna con el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas para definir ya las últimas diferencias que teníamos entre los ministerios y, de ser así, no puedo asegurar que sea en el mes de julio, pero casi con seguridad en las próximas semanas se va a aprobar el nuevo decreto de estructura del ministerio y en ese mismo decreto o en otro se constituirá efectivamente la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Usted preguntaba, con buen criterio, si esa función de monitorización —y perdonen este anglicismo—, de dirección y de supervisión del proceso de elaboración del reglamento de circulación ferroviaria, va a recaer en la agencia independiente. Hasta ahora este proceso está siendo coordinado por el secretario general de Infraestructuras y por el subsecretario; secretario general de Infraestructuras como superior jerárquico directo de lo que es ahora mismo la autoridad nacional de seguridad, que es la Dirección General de Ferrocarriles. Ergo no va a haber ninguna diferencia, sino todo lo contrario, será pilotada y será dirigida conceptual y directamente por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el momento que se constituya.

Respecto a cuál es la sensación que se percibe por parte del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, yo, que también he sido consejero de un Gobierno autonómico, no les arriando las ganancias a los consejeros de un Gobierno autonómico, pero sí le diré que en este caso concreto la posición del ministerio desde la primera reunión, que se mantuvo en el mes de diciembre del año pasado, ha sido muy favorable a reconocer nuevas ramas de cualificaciones profesionales y nuevas ramas o nuevos certificados profesionales. Todavía no puedo definir cuáles son, evidentemente, por prudencia y porque hay que dejar que sigan trabajando los dos ministerios.

Por último, y en la misma línea en la que se ha pronunciado el secretario general de Infraestructuras, respecto a esa posible alianza societaria entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el operador ferroviario, es cierto que hay tendencias que están discurriendo así en el ámbito comunitario, pero no es menos cierto —y lo quiero destacar también y ahí yo voy a ser contundente— que nosotros trabajamos diariamente para que Renfe y ADIF operen coordinadamente. Usted habla de sobrecostes desde el punto de vista de la gestión. En la lógica del tratado de la eficiencia pública cuando dos entidades se dividen aparentemente hay sobrecostes. Les puedo asegurar, al menos en la experiencia que tiene este subsecretario en los últimos dos años y medio, que el esfuerzo que están haciendo Renfe y ADIF por contener costes inadecuados e innecesarios y por mantener la coordinación operativa necesaria para poder hacer seguras las comunicaciones y el transporte ferroviario no puede ser cuestionada. Trabajamos diariamente para que eso sea así.

Señor Ayala, una vez más quiero agradecerle su agradecimiento, valga la redundancia, en este caso aragonesa, y por supuesto voy a hacer extensiva la felicitación a todas las personas que han trabajado, que trabajan y que trabajarán en el desarrollo de todos estos proyectos normativos. El objetivo de este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 610

2 de julio de 2014

Pág. 30

ministerio es seguir trabajando en este ámbito de independencia, de mejora de la calidad del servicio, de mejora de la seguridad y no cejaremos en este intento.

Muchísimas gracias.

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

Terminamos esta comparecencia que, como sus señorías han visto, traía causa en la comparecencia del día 9 de agosto de 2013 de la señora ministra de Fomento tras el trágico accidente de Angrois, del que pronto se cumplirá un año. Quiero agradecer a los representantes del Gobierno, al subsecretario y al secretario general, su comparecencia y que esta comparecencia venga precedida de un trabajo intenso que ha sido reconocido y que yo también reconozco, que se haya sido amplio en la explicación y atento a las preguntas que han sido formuladas. Es de justicia agradecer el talante constructivo, como usted ha destacado, de todos los portavoces de los grupos parlamentarios, como no era menos de esperar dada la seriedad del tema que estamos abordando. Concluyo esta Comisión recordando una vez más a las víctimas de ese trágico accidente y a sus familiares.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-610