



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

Año 2019

XII LEGISLATURA

Núm. 112

Pág. 1

**SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO
OCURRIDO EN SANTIAGO DE COMPOSTELA
EL 24 DE JULIO DE 2013**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIU-JOAN GUILLAUMES
I RÀFOLS**

Sesión núm. 18 (extraordinaria)

celebrada el lunes 21 de enero de 2019

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de investigación sobre el accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013:

- | | |
|--|----|
| — Del señor Garcés Sanagustín (exsubsecretario de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001531) | 2 |
| — Del señor Serrano Beltrán (expresidente de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001530) | 18 |
| — Del señor Catalá Polo (exsecretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001556) | 31 |
| — Del señor Morlán Gracia (exsecretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001557) | 53 |
| — Del señor Gómez-Pomar Rodríguez (exsecretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001558) | 70 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

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

— **DEL SEÑOR GARCÉS SANAGUSTÍN (EXSUBSECRETARIO DE FOMENTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001531).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión. Buenos días a todos y a todas, espero que hayan tenido unas felices fiestas, les deseo un feliz año.

Les agradezco su presencia en esta Comisión un lunes, ya que no es un día habitual, pero así nos lo impusimos y por tanto así lo vamos a hacer, lo cual no es que sea menos de agradecer. Hoy con nosotros tenemos a don Mario Garcés Sanagustín, que fue subsecretario de Fomento para informar obviamente con los temas que tienen relación con el estudio de esta Comisión.

Le digo lo de siempre. Usted tiene, si así libremente lo decide, cinco minutos para intervenir. Después está el turno de preguntas y respuestas con cada uno de los portavoces. Adelante pues, señor Garcés.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchísimas gracias, señor presidente.

Señorías, buenos días. En primer lugar, quiero que mis primeras palabras sean, como no puede ser de otra manera, para manifestar mi solidaridad y mi absoluto apoyo a todas las víctimas y a los familiares de las víctimas, así como al trabajo que están haciendo las asociaciones en defensa de los intereses de las víctimas. Desgraciadamente, como subsecretario del Ministerio de Fomento, tuve que hacerme con la responsabilidad de varias catástrofes como el terremoto de Lorca. Me tuve que hacer cargo también del accidente de Santiago de Compostela y de la triste y lamentable tragedia de Germanwings. Sé perfectamente lo que es el sufrimiento y el dolor de las víctimas y de sus familiares. Por tanto, comparezco ante ustedes para de alguna manera intentar mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos mediante el ejercicio de nuestras responsabilidades públicas. Yo creo que ha sido siempre mi cometido, y no solo como subsecretario del Ministerio de Fomento, sino también a favor de las personas más desfavorecidas como secretario de Estado de Servicios Sociales e Igualdad.

En segundo lugar, quiero agradecer sinceramente el magnífico trabajo que están haciendo sus señorías, desde luego en el ejercicio de la clásica división de poderes que asiste a cualquier Estado de derecho. Es lógico, si se estima oportuno, que desde el trámite parlamentario se pueda fiscalizar la actuación de los poderes públicos. En consecuencia, es nuestra obligación, como no puede ser de otra manera, que aquellos que ocupamos puestos de responsabilidad en el momento en que ocurrieron los hechos demos cuenta de lo que ocurrió, y por tanto, podamos mejorar las condiciones de la situación.

Por último, quiero informar de cuál era mi posición en el Ministerio de Fomento. Yo fui el titular de la subsecretaría desde el 1 de enero de 2012 hasta la fecha de mi cese en noviembre del año 2016. Como titular de la subsecretaría, al subsecretario le corresponden funciones estrictamente horizontales de coordinación, funciones transversales, funciones de inspección de los servicios y funciones de programación económica. Además —esto es importante decirlo—, desde el 5 de marzo de 2012, por expresa disposición de la ministra de Fomento y del Gobierno de España en ese momento se decidió que las comisiones de investigación pasaran a depender de la subsecretaría. En los años anteriores, desde el año 2017 en el que toma carta de naturaleza jurídica la existencia y la configuración de las comisiones de investigación, en concreto la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, el anterior Gobierno había decidido anclarlo bien en la Secretaría General de Transporte, o bien en la Secretaría General de Infraestructuras y durante un periodo reducido de tiempo en la subsecretaría. Por mor de la independencia necesaria, y por garantizar que existiera estanqueidad para que la independencia no fuera solamente nominal sino también material desde el punto de vista estético, nosotros optamos por que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios dependiera directamente de la subsecretaría.

Sin embargo, quiero recordar —porque esto es muy importante— que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios tiene absoluta independencia funcional. Así lo decía el reglamento que estaba entonces en vigor y también lo dijo posteriormente la ley cuando se aprobó la disposición adicional undécima de la Ley 1/2014, por la que se dio cobertura jurídica legal a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, una medida que consideraba absolutamente necesaria para garantizar la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 3

identidad y la materialidad de la comisión de investigación, cosa que creo que es muy importante decir en este momento, y como tal tiene absoluta independencia funcional.

Por tanto, el conjunto de actuaciones llevadas a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios corresponde única y exclusivamente al ámbito y a la autonomía funcional que tenía la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. En todo momento desde esta subsecretaría nos pusimos a disposición de la comisión para aportar los recursos materiales y humanos que fueran necesarios, si así era menester. Pero quiero dejar claro desde este mismo momento que nunca —nunca— por parte de este subsecretario, ni desde luego por parte de ningún miembro del Ministerio de Fomento, hubo ni una sola injerencia en la actuación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios que actuó con plena autonomía en el ejercicio de sus competencias.

Para acabar, presidente, quiero recordar también que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios tiene una misión que deriva directamente de las directivas comunitarias, que es hacer un diagnóstico de lo ocurrido, tomar evidencia de los hechos acaecidos, posteriormente estudiar las causas que provocaron los accidentes y los incidentes, y finalmente, derivar las recomendaciones para la mejora del sistema ferroviario. Por consiguiente, no corresponde a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, ni en España ni en el resto de los países miembros de la Unión Europea por disposición directa de la directiva comunitaria, asumir ningún tipo de responsabilidad ni política ni técnica ni personal. Un trabajo que hizo, yo creo, convenientemente la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Dicho eso, presidente, creo que he agotado los cinco minutos y estoy a disposición de sus señorías para las preguntas que consideren adecuadas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Garcés Sanagustín.

No estando presente el representante del Grupo Mixto ni tampoco el de Esquerra Republicana ni el del Partido Nacionalista Vasco, si alguno de ellos acudiera les pediría la dispensa para que pudieran intervenir al final, tiene la palabra en este momento, por el Grupo Ciudadanos, el señor Navarro Fernández-Rodríguez.

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

Respecto a la comisión de la investigación, el señor Christopher Carr de la ERA, manifestó alguna reticencia en su comparecencia, así como en su informe. Él dijo que si bien estudiaba por qué se produjo el accidente de manera muy exhaustiva, no parecía entrar tanto en las causas subyacentes del accidente. ¿Cuál es su opinión?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): En primer lugar, como le he indicado, le corresponde a la propia CIAF hacer el análisis y la valoración correspondiente, no al subsecretario. Si yo entrara a hacer valoraciones materiales sobre la literalidad, el contenido, la extensión y el alcance del informe, estaría invadiendo las competencias que me corresponden. Por tanto, ni me corresponde hacer juicios técnicos ni me corresponde hacer juicios de valoración de alcance sobre el contenido del informe, por respetar precisamente lo que dice la directiva comunitaria. Cualquier valoración de este tipo, de ese tenor, tiene que ser objeto de análisis por parte de la propia CIAF que en su caso debería, si considerase menester, ampliar o no ampliar el contenido del informe, pero evidentemente no le corresponde al subsecretario, cuya función es meramente una dependencia orgánica de la CIAF.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero en su opinión, ¿sería recomendable una nueva investigación sobre el accidente?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Le voy a decir una cosa. A la vista del procedimiento contradictorio que se abrió con la Unión Europea como consecuencia de un Pilot que tuvimos abierto desde el año 2013, nosotros consideramos la posibilidad de que la CIAF en su caso, si lo consideraba oportuno, abriera la investigación, la complementase o la adicionase con las pruebas que quisiera. Pedimos un informe a la Abogacía del Estado en el año 2016, con el objetivo de determinar si el ministerio tenía algún tipo de potestad o prerrogativa jurídica para exigir a la comisión de investigación que hiciera el informe. Y la Abogacía del Estado respondió que como la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios es independiente funcionalmente no cabe que ningún órgano administrativo pueda exigir que se abra una nueva investigación. Por tanto, es indiferente cuál es mi actitud o cuál podría ser mi opinión porque creo que es, y así debe ser, la propia Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios la que evalúe a la vista de esas circunstancias si debía o no reabrir la investigación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 4

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: A lo largo de las comparecencias hemos tenido la impresión de que sí pudo haber ciertas lagunas de seguridad, en el sentido de que se depositó toda la responsabilidad sobre el conductor, por todas las circunstancias que hemos sabido, ya sea porque el ERTMS no llegaba hasta la curva o porque el ERTMS embarcado estaba desconectado. Fuera por lo que fuera, en una curva de unas circunstancias muy especiales en que la transición de velocidad era enorme, y sabiendo que ese concepto no se controlaba, lo cierto es que parece objetivamente llamativo que en ese punto, descontando todas las falacias retrospectivas, toda la responsabilidad y todo el riesgo se trasladase al conductor. ¿Usted cree que en efecto había esas lagunas de seguridad y que la evaluación del riesgo no fue la adecuada?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Señorías, repito cuál es mi competencia dentro del ministerio. Con esto no quiero hurtar ningún tipo de debate, sino que creo que me extralimitaría si contestara a preguntas que me rebasan técnica y competencialmente.

Desde el punto de vista de la planificación ferroviaria, el subsecretario no tiene ninguna competencia. Desde el punto de vista de la supervisión de la red, el subsecretario no tiene ninguna competencia. Desde el punto de vista de la operación y de la explotación ferroviaria, el subsecretario no tiene ninguna competencia. Por eso en mi introducción preliminar he querido dejar claro que creo que se puede poner el foco en lo que yo puedo ser, es decir, cómo desde una perspectiva material y general estaba regulada la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, o bien, cuáles fueron los avances normativos que se pudieron producir a lo largo de los años siguientes, con el objetivo de cubrir las veintidós medidas que nos comprometimos a ejecutar una vez que se produjo el accidente de Santiago de Compostela.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: A lo largo de toda esta Comisión hemos podido ver que los técnicos muy cuidadosamente centraban sus respuestas, algo que también es normal y lógico en parte, en torno a su área de actuación. Al final da la impresión o la imagen que proyectaban es que era como una organización completamente compartimentada, donde aparentemente uno no tenía ni idea de lo que hacía el otro de al lado porque se centraba en lo que estaba haciendo él, ni tampoco sabía lo que hacía el de delante y el de detrás porque no le correspondía. Esto plantea dos dudas, siempre de cara a mejorar la seguridad. ¿Es posible que sea así, que tanto ADIF como Renfe sean organizaciones muy burocratizadas, en el sentido de que sean muy compartimentadas?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchas gracias, señor diputado.

Me está haciendo una pregunta de modelo y le voy a dar una valoración de modelo, que evidentemente es una valoración absolutamente individual. En primer lugar, desde la perspectiva interna como subsecretario y desde la percepción que yo tenía de las relaciones entre todas las entidades, yo le puedo asegurar que actuaban absolutamente de manera corresponsable y totalmente compenetrados. Yo no tengo ninguna duda de ello, hasta donde llega mi experiencia, y más aún viendo cómo se comportaban cada una de las entidades que formaban parte del Grupo Fomento. Insisto en que la coordinación no corresponde al subsecretario en esta materia, estamos hablando de explotación de servicios ferroviarios que corresponde a la secretaría de Estado, pero hasta donde yo pude ver la percepción completa es esa. Aunque bien es verdad que hay diferentes modelos y con carácter general en Europa existe una división instrumental entre el administrador de la red ferroviaria y los explotadores de la red. Hay quien ha llegado a decir que en un modelo de integración, tanto de administración como de explotación, se actuaría de forma más coordinada. Pero también es cierto que bajo una tendencia permanente de liberalización del sector parece razonable pensar que tenga que haber dos entidades diferentes, por un lado, el administrador de infraestructuras ferroviarias, y por otro, el explotador del servicio, que como bien sabe corresponde a una entidad pública empresarial, corresponde al sector público.

Por tanto, quiero hacer dos valoraciones. En primer lugar, desde mi perspectiva interna, que es una perspectiva periférica porque no me corresponde a mí competencialmente, le puedo asegurar que yo no veía que existiera ninguna disfunción en el funcionamiento de las dos entidades, pese a que podría haber mejoras de coordinación, evidentemente todo es mejorable.

En segundo lugar, desde el punto de vista del modelo todos los modelos de Estados miembros de la Unión Europea que yo conozco, aunque es verdad que Francia estaba tendiendo hacia otro modelo en aquella época, tienden a la división entre el administrador y el explotador, lógicamente con coordinación porque las medidas de seguridad tienen que estar coordinadas porque operan de manera coordinada con los equipamientos de los vehículos y con las balizas y medidas de seguridad que están instaladas en la red.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 5

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Como veo que se me ha acabado el tiempo, le haré una última pregunta sobre estructura.

En la estructura de Renfe y ADIF, como en general en todo el sector público, están por un lado los técnicos, funcionarios y trabajadores. Y por otro lado, está el poder político que en mayor o en menor medida impregna la organización desde la cumbre, pero a partir de un cierto nivel determina el progreso de los técnicos y funcionarios. ¿Usted cree que esto puede provocar cierta docilidad de los funcionarios y técnicos, en el sentido de que sabiendo que su evolución profesional depende de estar a bien con los políticos, tiendan a no cuestionar las decisiones de los políticos, tiendan a no llamar la atención en cosas que crean que no están correctas de una manera absolutamente tácita, sin ni siquiera necesidad de una instrucción directa?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchísimas gracias.

Me ha hecho una pregunta sobre modelo de gobernanza pública que está en la base de algunas reflexiones críticas que estamos haciendo ahora en algunos partidos políticos. Se trata de en qué medida tiene que haber un alineamiento prácticamente disciplinado por parte del poder político de lo que son las estructuras directivas y predirectivas de las entidades públicas, o en qué medida se tiene que garantizar una independencia técnica por parte de los empleados de las diferentes entidades. El modelo en España es igual desde hace treinta años. El modelo yo pude ver, le puedo asegurar (estoy hablando en nombre de casi los cien mil empleados públicos que tenía el Grupo Fomento y los veinticuatro mil empleados públicos que tenían, y tienen, ADIF y Renfe), que era un ejemplo de experiencia y de absoluta profesionalidad. Por supuesto que puede haber errores, nadie somos infalibles, pero le puedo asegurar que era un ejemplo de profesionalidad.

Es cierto que se producen cambios en los puestos directivos de las entidades, lo extraño en el modelo español es que no se produzcan. Es verdad que quizás tendríamos aquí que hacer una reflexión, pero yo creo que más genérica, no solamente de Renfe y ADIF, sobre cómo garantizar cierta estabilidad, continuidad y normalidad en la gestión de determinados servicios públicos sin necesidad de trastocar todos los puestos directivos. Les está hablando un funcionario, probablemente por eso a lo mejor me interesa también brindar este tipo de debate.

Le voy a invertir la pregunta. Yo no vi —y he ocupado un puesto de mucha responsabilidad en el Ministerio de Fomento— ningún tipo de consigna política ni ningún tipo de instrucción tendente de ninguna manera a diluir responsabilidades. Todo lo contrario, desde el frente del ministerio siempre hubo la cordura y el mensaje necesarios para que se investigara todo como se tenía que investigar, y en su caso, se depuraran las responsabilidades internas, si tenía que haber habido alguna.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por eso me refería más bien a una especie de entendimiento tácito, ya sé que no hay instrucciones en un sentido.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): El problema de los entendimientos tácitos al fin y al cabo son psicológicos y ontológicos. Yo no puedo saber cuándo desde el punto de vista tácito hay algún tipo de compenetración mental. Este es un problema —insisto— de gobernanza. Que este modelo de gobernanza nos obligue a establecer filtros a la hora de los nombramientos en los puestos directivos o predirectivos, es un debate mucho más amplio que excede no solo a lo que estamos viendo aquí, sino que abarcaría algo más.

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

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

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

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

Gracias, señor Garcés, por su comparecencia hoy aquí. Usted era subsecretario del Ministerio de Fomento en el mismo periodo que lo fue Ana Pastor y, por tanto, entiendo que en el momento del accidente tenía esa responsabilidad y también posteriormente. Respecto a los informes que planteó la Unión Europea quería preguntarle por el proceso en el que llegó a conocerse ese informe. Supuestamente ese informe en enero de 2016 estaba listo para salir a la luz, pero no salió hasta después de las elecciones generales de 2016. La información que se publicó en la prensa decía que el propio Gobierno fue quien

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 6

frenó que se divulgase ese informe antes de las elecciones mediante alegaciones de última hora. Le quería preguntar por qué el Gobierno intentó retrasar la aparición de ese informe de la Unión Europea, que evidentemente resultó un mazazo para el Gobierno y la posición que venía defendiendo.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): En primer lugar, en relación con el contenido de ese informe yo no tuve ningún conocimiento porque en el área de la subsecretaría esto no se tramitaba. Por tanto, yo de ese informe no tuve conocimiento. Yo tuve conocimiento del diálogo estructural a través de EU Pilot que se inició con la Comisión Europea en el año 2013 donde se venía a decir que el reglamento que regulaba la composición y funcionamiento de la CIAF podía tener algún tipo de disfunción en relación con el contenido de la directiva. A partir de ahí, y lo explico todo, en septiembre de 2013 llega una carta de emplazamiento al Ministerio de Fomento con el objetivo de cambiar parte de la normativa. Asimismo, en la Ley 1/2014 y en un reglamento de junio de 2014 damos carta de naturaleza a la nueva composición y funcionamiento de la CIAF. Esa es la parte que a mí me corresponde.

Respecto a los posibles —que yo lo desconozco— informes que pudieran llegar de la Comisión Europea dirigidos al ministerio, le aseguro que la subsecretaría no tramitó absolutamente nada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y quién fue el encargado de presentar esas alegaciones ante la Unión Europea?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): No lo sé, entiendo que sería la secretaría de Estado, pero desde luego no fue la subsecretaría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La secretaría de Estado.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Desde luego la subsecretaría no tiene ese cometido. Nosotros lo que teníamos era la obligación —y así lo hicimos— de determinar la idoneidad de la regulación jurídica vinculada a la CIAF, pero no respecto al informe general que se hizo porque no era función de la subsecretaría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me ha sorprendido la forma en que usted ha defendido a la CIAF, los términos que ha utilizado. Ha dicho que era totalmente independiente funcionalmente. Le voy a leer el informe de la ERA, los puntos exactos en los que dice que no era así, que había clara parcialidad: «En primer lugar, la composición del equipo de investigación de la CIAF no aseguró la independencia de la investigación». Por normativa usted sabe que no pueden ser parte de esa investigación, de ese equipo técnico, las propias empresas implicadas. En el caso de la investigación del accidente de Angrois tanto ADIF como Renfe e Ineco hicieron parte de ese informe. ¿Usted cree que conociendo esto se puede defender la independencia de la comisión que investigó el accidente?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Cuando se produjo el accidente estaba en vigor el reglamento del año 2007 y estábamos en pleno proceso de diálogo estructurado con la Comisión Europea. Lo que cuestiona, y lo hace con cierta lógica nominal como voy a explicar ahora, es que tal como decía ese reglamento que estaba en vigor desde el año 2007 y que cambiamos en el año 2014, una vez que se produjo precisamente ese procedimiento contradictorio con la Comisión Europea, es que formaban parte —es cierto— del equipo de investigación personal de Renfe y personal de ADIF. Esto es cierto porque así lo decía el reglamento. Cuando modificamos el reglamento en el año 2014, lo que decimos es que ya no forman parte del equipo de investigación. Pero también es verdad que tanto el personal de Renfe como el personal de ADIF van a volcar los informes y las piezas separadas necesarias para que el equipo de investigación forme opinión.

Eso es lo que ha dicho, pero con un matiz, si me permite, señoría. Es cierto lo que dice formalmente porque lo decía la ley, porque lo recogía el reglamento de 2007. Pero también le digo que fue el pleno de la CIAF el que aprobó el informe y que quien elevaba la propuesta de informe al pleno de la CIAF era el responsable del equipo de investigación. Tiene usted razón —por eso cambiamos el reglamento— de que no cabe, al menos nominalmente, que formen parte del equipo de investigación tanto una persona de Renfe como una persona de ADIF.

También le digo otra cosa. Tal como pude verificar, mientras hacíamos la modificación normativa, la participación del personal de Renfe y ADIF era básicamente aportar la documentación y la información necesaria. La valoración sobre el contenido del informa lo hacía el responsable de investigación, que era

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 7

una persona de la CIAF. No obstante, como hicimos caso evidentemente a lo que decía la ERA modificamos el reglamento, y así lo hicimos en el año 2014.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero previamente a esa reestructuración interna ya era prescriptivo que no podía participar personal de estas empresas.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Yo soy un hombre que aplica el Estado de derecho y estaba en vigor el reglamento de 2007.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que no permitía...

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): No, no. El reglamento de 2007 dice expresamente que el equipo de investigación está formado por el responsable de investigación nombrado por el presidente de la CIAF, más una persona de Renfe y una persona de ADIF. Por tanto, cuando se hizo la investigación se hizo conforme al reglamento que estaba en vigor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted está diciendo que era normativo en ese momento que participase personal de esas empresas.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Así es.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero ahora usted, haciendo una valoración política...

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): No política.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Haciendo una valoración de razonamiento, usted entenderá que habiendo participado miembros de estas empresas, como ADIF, que ahora mismo están imputados, cuando menos es necesario abrir una nueva investigación.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Yo no tengo que hacer esa valoración. Yo le digo cuál ha sido el tránsito técnico, porque no es una valoración política lo que estoy haciendo.

Voy a recordar un dato que ha pasado muy desapercibido: los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios eran los mismos que componían la comisión en la etapa socialista. No hicimos ningún cambio, es más, el único cambio posible que se podía hacer era el del presidente de la comisión de investigación y lo mantuvimos en el puesto porque renovamos el puesto. Para que vea que nosotros no teníamos ningún problema a ese respecto. Quiero recordar que la rotación de los nombramientos era de cuatro años y con la modificación legal de la Ley 1/2014 ampliamos la extensión del mandato a seis años.

Dicho esto, tiene razón la ERA y por eso modificamos la norma porque después de darles explicaciones, que les parecieron insuficientes, consideramos que lo mejor era cambiar la norma. No le digo que no, es así, señorita. De acuerdo con la norma vigente el equipo de investigación estaba formado también por una persona de Renfe y una persona de ADIF, como también le digo, y lo que expusimos ante la ERA y la Comisión Europea, que el trabajo realmente era la aportación de documentación, no tanto de formación de la voluntad y de elevación del informe al pleno. Pero con todo, para que no hubiera problema, modificamos el reglamento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El expresidente de la CIAF cuando estuvo en esta comisión, entre otras cosas, dijo que en el pleno de la comisión, que al final votaba y decidía sobre el informe, prácticamente él iba allí simplemente a votar pero que no participaba del informe. Por tanto, los principales responsables de elaborar ese informe al final acabaron siendo los responsables de esas empresas. Además, el expresidente de la CIAF también dijo en esa comisión, como sabrá, que cuando llegó el informe de la Unión Europea le planteó a la entonces ministra de Fomento que se debería reabrir la comisión y que la ministra respondió que eso estaba cerrado y que no iba a abrir.

Por lo tanto, aquí hubo una explicitación de la injerencia política, de la intervención que había y de la connivencia entre los responsables políticos y los responsables de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, y eso que usted ahora me dirá que ese señor vino aquí después a rectificar. Pero creo que a ojos de la opinión pública no convencerán ustedes de que esta persona vino a rectificar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 8

por voluntad propia, sino por presiones políticas. ¿Cómo pueden seguir manteniendo ustedes esa posición de independencia de la CIAF, cuando usted mismo reconoce que eran los propios partidos políticos los que colocaban a los presidentes de la CIAF? Usted acaba de decir que ustedes mantuvieron al presidente de la CIAF. Es decir, ustedes escogían a las personas responsables de esa comisión de investigación, dejaban que interviniesen las empresas responsables en el accidente y siguen defendiendo la independencia de la CIAF. No lo entiendo.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchas gracias, señoría.

Dinamarca, el Reino Unido, Alemania, Italia y España, es decir, modelos nórdicos, modelos anglosajones, modelos centroeuropeos y modelos mediterráneos tienen un sistema de comisiones como el que tiene España, donde la comisión de investigación depende directamente del ministerio de infraestructuras. Por lo tanto, creo que no estaremos tan equivocados, cuando en cinco países miembros de la Unión Europea casi todos sus órganos de investigación dependen directamente de los ministerios y donde en la mayor parte de los casos los nombramientos también dependen directamente de los ministerios.

Pero le voy a decir que tiene usted razón en que había que avanzar algo más para dotar de mayor independencia a la CIAF. Por eso en la Ley 1/2013 y en el reglamento de desarrollo de junio de ese año decidimos varias cosas: en primer lugar que el mandato ya no fuera de cuatro años, sino de seis, con lo cual teníamos la garantía de que, de acuerdo con el ciclo político, que son cuatro años, si el nombramiento se produjera el primer día, desde luego ultrarrebasaría la extensión temporal y ya no afectaría a la volatilidad política, sino que se mantendría en su posición de manera inalterable la persona que hubiera sido designada; en segundo lugar, garantizamos además las causas de remoción, que no existían antes, y, en tercer lugar, expresamente dijimos que los operadores no formarían parte de la comisión de investigación. Pero es más, desde esa fecha el presidente de la comisión es nombrado por la ministra, pero posteriormente pasa a la comisión correspondiente del Congreso de los Diputados para su confirmación o rechazo a través de un veto razonado que tendrían que justificar ustedes, señorías. Y, además, ustedes tienen la competencia, si quieren, de que pueda venir aquí para exponer cuáles son las líneas maestras. Eso no existía antes, y eso lo hicimos en el año 2013. Por tanto, creo que fue un avance normativo importante. Pero es más, del resto de miembros de la comisión, de los vocales, los cinco vocales restantes, también se envía la propuesta de nombramiento al Congreso, en este caso exclusivamente a efectos de conocimiento.

Usted me está diciendo que caben otros modelos o intuyo que me puede decir que caben otros modelos. Por supuesto que caben otros modelos, por supuesto que cabría un modelo de comisiones de investigación dependiente del Congreso de los Diputados, pero creo que ya no sería una investigación interna ni técnica, sino política, y lo que pretende la Comisión Europea es que estas investigaciones sean técnicas, no políticas. Lo que es la investigación política lo están haciendo ustedes ahora, pero la investigación técnica es otra cosa, que —insisto— no es para depurar responsabilidades personales, sino para explicitar las causas y, fundamentalmente, para poder formular las recomendaciones que sean precisas.

Por tanto, ¿modelos diferentes? Sí. Pero lo diré algo más, porque también en el momento en que tuvimos el diálogo estructurado con la comisión hubo que explicar la teoría de la personalidad jurídica única que existe en España y en el resto del mundo. Y es que podrían depender las comisiones de otro ministerio que no fuera el de Fomento, pero quiero recordar que la Administración General del Estado tiene personalidad jurídica única y también sería atacarlo formalmente. No podemos plantear modelos absolutamente utópicos. Insisto en que la comisión de investigación es lo que es.

Con respecto a la responsabilidad, le reconozco, porque no puede ser de otra manera, porque es verdad, que la investigación se ajustó por parte de la CIAF —insisto, por parte de la CIAF— al reglamento que estaba en vigor, que exigía que se integraran en el equipo personal de Renfe y personal de ADIF. Desde luego, yo no voy a responder de las palabras del presidente de la CIAF y espero que él no responda de las mías, porque entonces sí que tendríamos un problema intelectual, pero le puedo asegurar que, tal como pude percibir que se hacían las investigaciones, inicialmente aportaban documentación, información y datos todas las personas pero que la designada como investigador, que era uno de los dos investigadores o el secretario general de la CIAF, era quien preparaba el informe y lo elevaba al pleno. Con respecto a si posteriormente las señorías que componen el pleno lo veían más o menos, como puede usted entender, yo no estaba allí ni podía estar, porque no era mi función hacerlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 9

Y respecto a la rectificación del señor presidente, el señor Rallo, él sabrá las causas de la rectificación; como puede imaginar, yo no lo sé. Pero le puedo asegurar que con el presidente de la CIAF estuve la primera o segunda semana, cuando convoqué a todos los presidentes de las comisiones de investigación con el objetivo de ofrecerles mi ayuda, que me dijeran si tenían medios suficientes y, dentro del momento económico presupuestario que estábamos pasando, intentar mejorar las condiciones de la CIAF y del resto de comisiones. Quiero recordar —si me equivoco, lo lamentaría— que en ningún momento a lo largo de esos cinco, seis años en que fui subsecretario la CIAF me elevó alguna propuesta para incrementar la dotación presupuestaria o de medios de personal. Y aun así, en el año 2016, si no recuerdo mal, la doté de un investigador más, en unas condiciones muy duras, ampliando la plantilla.

Por consiguiente, lo que ocurriera dentro de la comisión de investigación, no lo puedo saber, insisto. Hay tres formas de ejercer las competencias, y este es un Estado de derecho: se ejercen adecuada y temporáneamente en función de las titularidades que uno tiene o se puede hacer dejación de responsabilidades o invasión de responsabilidades. La dejación de responsabilidades llevada hasta la náusea es casi causa de un tipo penal y la invasión de competencias también es causa de tipo penal. Por tanto, yo me quedé donde me correspondía, en el ejercicio de mis competencias, y hasta ahí puedo hablar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El informe de la ERA es bastante más contundente. No solo habla de que la composición del equipo no era independiente, también decía que el informe de la CIAF solo se centró en la causa directa, es decir, en el error humano, y no responde a las cuestiones esenciales sobre las causas profundas —esas preguntas sin resolver guardan relación con organismos que estaban incluidos en el equipo de investigación, como Renfe, ADIF e Ineco, y con el funcionamiento de la Dirección General de Ferrocarriles— y concluye que el organismo de investigación no cumplió con los requisitos de independencia establecidos en la Directiva de seguridad ferroviaria. Por consiguiente, no se cumplió de forma adecuada con la obligación de investigación de accidentes.

Usted era el responsable político. Si yo recibiese este mensaje de la Unión Europea diciendo que no se investigó el accidente, lo primero que haría sería exigir a la CIAF que investigase de nuevo. Sé que usted me va responder que la CIAF es independiente. Ya, pero la CIAF está para investigar, la CIAF no puede ponerse al margen de sus funciones, y ustedes tienen mecanismos para hacerlas cumplir, ustedes podrían haberla exigido volver a investigar y, si no investigaba, si no cumplía con sus funciones, cesar a quien hubiese que cesar. Por tanto, ustedes tenían los mecanismos, pero no hicieron nada. Por eso le quiero preguntar si usted quiere pedir hoy disculpas a las víctimas por no haber intentado llegar al fondo de la cuestión, ahora que sabemos que hay muchos más responsables —por lo menos uno ya está en los juzgados—, más allá del maquinista. ¿Quiere usted pedir disculpas hoy a las víctimas por no haber pedido como responsable político a la CIAF que investigase y, si no, haber cesado a quien tuviese que cesar?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchas gracias, señoría.

Sin ánimo de dar una lección, y además lo voy a hacer con absoluta humildad, diré que hay tres niveles de responsabilidad: la política, la técnica y la penal —luego están las responsabilidades personales—. Los subsecretarios existen desde el año 1834 en nuestro país y no tienen funciones políticas, tienen funciones administrativas. Cuando nacen los secretarios de Estado en el año 1977 es cuando se dota de responsabilidades políticas a los que tienen responsabilidades políticas. Por tanto, no me pida responsabilidades que no puedo tener desde el punto de vista material, no las puedo tener.

En segundo lugar, con todo, tiene usted razón en que surgió una duda más que razonable —en mi caso, cierta—, a la vista del informe de la ERA y teniendo en cuenta que había un reproche con respecto a la composición de la CIAF, en el sentido de si era adecuado o no iniciar la investigación, y usted me dice que tendríamos que haber exigido a la CIAF que iniciara la investigación. Señoría, pedimos un informe a la Abogacía del Estado —y solicito a esta Cámara que lo pida al Ministerio de Fomento— con respecto a si el Ministerio de Fomento —lo pedí yo personalmente— podía exigir a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios que reiniciara la investigación a la vista de las conclusiones del informe, y el abogado del Estado fue contundente, porque dijo que no, dijo que precisamente por mor de la independencia funcional ningún órgano puede exigir a la comisión de investigación que reabra la investigación. Debería haber sido la propia CIAF, *motu proprio* y bajo su principio de responsabilidad, no política, sino técnica y administrativa, la que en su caso iniciara la investigación si la hubiera considerado pertinente, porque el contenido del informe lo conocía perfectamente la CIAF y, por tanto, eran ellos quienes debían determinar si abrían o no esa investigación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 10

Lo que le puedo asegurar es que por lo que a mí respecta no llegó ni una sola instrucción a la CIAF sobre si tenían que abrir o no la investigación, nunca lo hice, como también digo que lo que yo hago, como hice al principio de esta sesión, es solidarizarme con todas las víctimas, intentar compartir su dolor, como he compartido el dolor de muchas víctimas a lo largo de mi carrera profesional y política, también en la parte política. Desde esa perspectiva, intento entender e intento ayudarles lo máximo posible. Pero usted entenderá que difícilmente puede pedir perdón el que no tiene responsabilidad en estos temas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señor Garcés, por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Fernández.

Habiendo llegado el señor Martínez Oblanca, del Grupo Mixto, pediría la venía a la Comisión para que pudiera intervenir a continuación si así lo desea. (**Asentimiento**).

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Se lo agradezco, señor presidente, y pido disculpas a la Comisión por mi incorporación tardía a esta reunión, que, como se imaginarán, está muy relacionada con los problemas de transporte público que tiene Madrid esta mañana.

Saludo al compareciente, Mario Garcés Sanagustín, y le agradezco su comparecencia. Voy a ser muy breve.

Usted ya compareció en la Comisión de Fomento en el mes de julio del año 2014, precisamente porque la Comisión se planteó realizar una serie de comparecencias a raíz del accidente del Alvia para mejorar la política ferroviaria en España. Entonces acudió usted aquí en calidad de subsecretario de Fomento. ¿Es así? (**Asentimiento**).

Como digo, en aquellas fechas el Congreso estaba analizando las posibles mejoras en el sector ferroviario precisamente como consecuencia del trágico accidente de Santiago de Compostela. Por favor, aunque ya lo tenemos en el *Diario de Sesiones*, ¿le importaría recordarnos algunas de las medidas que se implantaron justamente a partir de aquella fecha? Algunas las acabo de escuchar, como son las relativas a la comisión de investigación del accidente ferroviario, pero le pediría que nos ampliase, si es posible, las medidas que ustedes impulsaron, por ejemplo, para definir el catálogo de profesiones ferroviarias.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchísimas gracias, señoría.

Quiero recordar que, tras el accidente de Santiago, a las dos semanas compareció la ministra de Fomento en sede parlamentaria, donde expuso un paquete de medidas, veintidós, veintitrés, veintiuna medidas, que fuimos implementando a lo largo del año siguiente, y algunas quedaron pendientes, como tuve ocasión de exponer cuando comparecí en la Comisión de Fomento un año después.

Desde el punto de vista normativo, puesto que son las competencias que más me corresponden a mí, porque las otras fueron expuestas por el secretario general de Infraestructuras, quien también vino a la Comisión de Fomento para rendir cuentas de los avances que se habían producido con relación a la ejecución y materialización de las medidas propuestas por la ministra de Fomento, quiero recordar que, por una parte, en relación con la CIAF, la Ley 1/2012 en su disposición adicional undécima dio naturaleza jurídico-legal a la CIAF con el objetivo de cambiar el modelo de nombramiento, extender la duración del mandato a seis años, conciliar la intervención del Congreso de los Diputados en el nombramiento y, desde luego, mejorar las condiciones de funcionamiento de la Comisión. Además, entendíamos que existía un déficit jurídico, porque cuando una comisión de investigación desarrollaba actuaciones que generaban derechos y procedimientos contradictorios con terceros nos parecía que el sustrato jurídico era insuficiente para que únicamente estuviera regulado en el reglamento del año 2007. Por eso, dimos esta cobertura en la disposición adicional undécima.

Señorías, nosotros recibimos carta de emplazamiento, si no recuerdo mal, en la última semana de septiembre del año 2013. Había dos meses para contestar a esa carta de emplazamiento. Pues bien, en la primera ley del año siguiente ya habíamos cambiado el régimen de la comisión de investigación. Por tanto, actuamos con absoluta presteza. Pero es que en cuanto al reglamento, si habitualmente la tramitación de un reglamento en el ámbito de la Administración del Estado lleva unos cuatro o cinco meses por los trámites de información pública y los trámites internos, porque además también teníamos que dar cuenta a la Comisión Europea, aprobamos el nuevo reglamento de composición, funcionamiento y organización de la CIAF en junio del año 2014. Perdóneme si alguna vez bailo algún año, porque después de tantas cosas mi memoria me puede flaquear.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 11

Pero hicimos más cosas. En la Ley de Presupuestos del año 2013 ya excepcionamos del régimen de no constitución de agencias a la que iba a ser la nueva Agencia de Seguridad Ferroviaria. Recuerden que en etapa de crisis se decidió que no se constituyeran agencias, pero también en una discusión que hubo con respecto al modelo administrativo con el Partido Socialista, es decir, en la etapa del Gobierno socialista se decidió esa medida, que no se constituyeran nuevas agencias. Para conseguir que se constituyera la agencia se dispensó esa prohibición, y al año siguiente se constituyó la Agencia de Seguridad Ferroviaria. Por lo tanto, a las semanas, casi a los días, de que hubiera finalizado el proceso contradictorio de la carta de emplazamiento ya estábamos introduciendo la medida en la Ley de Presupuestos. Pero es más, aprobamos un real decreto en junio del año 2013 por el que se incrementaban las indemnizaciones a las víctimas de accidentes de esta naturaleza, después de haberlo negociado directamente con la Dirección General de Seguros y la Secretaría de Estado de Economía del Ministerio de Economía, a las que, por otra parte, quiero agradecer el trabajo que hicieron con nosotros y la sensibilidad que tuvieron desde el primer momento. Pero es más, aprobamos también en junio de ese año otro real decreto por el que se regulaba una estrategia y un plan global de actuación para asistencia a víctimas en caso de accidentes.

Por tanto, la batería de normas reglamentarias que aprobamos fue importante. Teníamos en tramitación cuando yo comparecí, y posteriormente se aprobó, la nueva orden ministerial que regulaba las condiciones para la obtención del título de maquinista, las pruebas psicofísicas que había que hacer, y estábamos cambiando también el modelo regulatorio. Y costó un poquito un más, pero costó porque era lógico, modificar el Reglamento de Circulación Ferroviaria, porque, como pueden ustedes imaginar, era un trabajo ímprobo, cuando llevábamos decenas de años en que no se había modificado. Personalmente, junto al secretario general de Infraestructuras, coordiné los equipos de trabajo para su modificación. Lo hicimos bajo una especie de conglomerado jurídico, donde por un lado estaba la parte dispositiva y por otro las prescripciones técnicas, y se mantuvieron reuniones desde la Secretaría General de Infraestructuras con la ERA para determinar si les parecía correcto el nuevo Reglamento de Circulación ferroviaria, y finalmente acabó aprobándose.

Respecto al resto de medidas, son ya operativas y de explotación, de las que entiendo que quienes tienen que dar cuenta son los presidentes de Renfe, el presidente de ADIF o la propia Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Gracias, señor presidente. Agradezco nuevamente al señor Garcés su comparecencia.

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

A continuación, por el Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora Pilar Cancela.

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

Muchas gracias por su comparecencia, señor Garcés, y, sobre todo, por la extensión y el contenido de sus explicaciones.

Con relación a algunas de las cuestiones sobre las que este grupo quería preguntarle, es lo que tiene hablar al final, que muchas ya se han comentado, y además con profundidad, pero aun así me gustaría referirme a tres.

Manifestaba usted en una entrevista que concedió en el pasado mes de junio, y además lo ha ratificado ante esta Comisión en su intervención inicial, que uno de los cinco momentos más importantes de su vida mientras estuvo en el Gobierno de España fue el accidente del Alvia en Angrois, porque pasó en primera persona esa noche tan dura y tan trágica. Quería preguntarle cuál fue exactamente su implicación esa noche, desde las funciones que le correspondían en aquel momento.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchas gracias, señoría.

Cuando se produce el accidente, la ministra es la primera que tiene conocimiento del mismo, en torno a los minutos subsiguientes. Recuerdo perfectamente que en ese momento yo estaba fuera del ministerio y que me llamó no sé si fue la ministra o el secretario de Estado para decirme que acudiera directamente, que nos íbamos a Santiago de Compostela. Por supuesto, me puse inmediatamente a disposición de la ministra para lo que pudiera ocurrir. Nos fuimos a Torrejón de Ardoz y se preparó un avión, que creo que salió a la hora del accidente. En aquel avión iba la ministra de Fomento, el secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, el presidente de Renfe, yo y algunas personas del equipo, muy pocas, y también iba —lo tengo que recordar— el secretario general de la CIAF, porque tan pronto como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 12

me enteré de que se había producido el accidente le llamé inmediatamente, y, para que no se demorase ni un minuto la presencia de la CIAF en el espacio donde había tenido lugar el accidente, lo subimos directamente al avión y llegó con nosotros. De hecho, tuvo algunas dificultades iniciales para investigar porque el propio juez impidió el acceso a determinados lugares de donde se había producido el siniestro.

Pero en aquel momento mi implicación fue ayudar como fuere a la ministra y al equipo de fomento en lo que pudiera ocurrir. Aquella noche no dormimos, como no podía ser de otra manera —no fue la primera vez que no dormía, por diferentes catástrofes a lo largo de aquella legislatura—, y le aseguro que luego me dijo la ministra: vuelve a Madrid, nos vamos a quedar nosotros aquí —como así fue, se quedó unos días atendiendo a las víctimas, comprobando la idoneidad del dispositivo— y, por favor, ya que eres el subsecretario, ponte al mando del ministerio como subsecretario hasta que volvamos nosotros.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Respecto a las competencias que le correspondían como subsecretario, coordinó, como acaba de referir hace un momento, todos los desarrollos normativos derivados de las medidas que se adoptaron a raíz o con posterioridad al accidente, y entre ellos los cambios que usted ha relatado en relación con la CIAF. La CIAF siempre sale a colación, sobre todo en referencia al informe que emitió con respecto al accidente y la posición que en este caso mantuvo la Agencia Ferroviaria Europea cuestionando la independencia de la misma. Usted ha ratificado hoy aquí de nuevo la independencia de los miembros que la componían, por ser acorde con el reglamento vigente en aquel momento, y en relación con esta cuestión quería hacerle la siguiente pregunta. Antes de emitir ese informe respecto al accidente de Angrois, ¿recibió el ministerio desde instancias comunitarias alguna crítica, alguna recomendación sobre la necesidad de reforzar la independencia de la CIAF, como manifestó con posterioridad? ¿En algún momento se cuestionó previamente desde Europa la independencia de la CIAF?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Lo que sí existía en ese momento era un Pilot en curso vinculado no solo al reglamento del año 2007, sino a más normas del conjunto del régimen jurídico ferroviario, eso es cierto. Pero no tengo constancia —al menos yo, como subsecretario, e insisto en ello— de recibir ni una sola nota en la que desde la Comisión Europea se nos juzgara o se emitiera alguna opinión sobre el grado de independencia de la CIAF. Insisto, todo transcurría en torno a un procedimiento administrativo, a un diálogo estructurado, que era el Pilot, que desencadenó la carta de emplazamiento de septiembre del año 2013.

Es más, acerca de cuando tuvo lugar el accidente, a la semana y tras un pleno extraordinario que celebró la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, quiero que recuerden, señorías, cómo se recomendó que se señalizaran adecuadamente, a criterio de la CIAF, aquellos intervalos de la red ferroviaria donde pudiera haber determinadas velocidades, y que además se hiciera con balizas. Le puedo asegurar que a la comisión de investigación nadie la decía lo que tenía que hacer. Nosotros nos encontramos un día con la emisión de ese informe y al día siguiente nos pusimos a trabajar directamente en ello. Por tanto, le puedo asegurar que no existía, al menos desde el conocimiento de este subsecretario, ninguna recomendación, ningún mandato por parte de la Comisión cuestionando la independencia de la investigación. Esta se realizó escrupulosamente, como no puede ser de otra forma, siguiendo el régimen jurídico que estaba en vigor en ese momento. Y solo cuando finalizó el procedimiento contradictorio con la carta de emplazamiento y con los resultados de la carta de emplazamiento, que fue a finales del año 2013, se instaron todas las modificaciones normativas que hubo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Refería usted antes, justificándolo sobre la base de un reglamento específico, el porqué estaban presentes o componían esa comisión tanto Renfe como ADIF. Si no le entendí mal, comentaba usted que precisamente había una representación de esos dos organismos porque era necesario que aportaran la documentación, la información precisa para elaborar el informe posterior. Por tanto, decía usted que de lo que se trataba fundamentalmente era de recabar información técnica sobre las causas, las circunstancias, los hechos, y en ese caso qué mejor que estos dos organismos para hacer estas aportaciones.

Teniendo en cuenta que esto es así y que al final de lo que se trataba era de recabar información, ¿quién elaboraba entonces exactamente el informe? Esto es importante. Si al final ellos aportaban única y exclusivamente información técnica, objetiva, ¿quién elaboraba después el informe que se somete a ese pleno que lo aprueba? Y otra pregunta que va directamente ligada a esta primera: ¿Quiénes componen el pleno, qué perfil tienen?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 13

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Muchas gracias, señoría.

Primero, desde una perspectiva estrictamente jurídica, vuelvo a repetir que el procedimiento se desarrolló de acuerdo con lo previsto en el decreto del año 2007, que era trasposición de la directiva comunitaria de 2004, y quiero recordar que hasta donde yo tengo conocimiento no había habido ningún tipo de reproche respecto a la bondad e idoneidad de este reglamento, es decir, comenzamos a cuestionarnos la bondad en el momento en que recibimos el Pilot. Esto que quede claro, porque, con respecto a todas las investigaciones que se han hecho por parte de la CIAF desde el año 2007 ininterrumpidamente, si existiera un vicio, estarían viciadas todas, no solamente la del accidente de Santiago de Compostela.

Acerca de cómo se trabajaba o cómo percibí yo que se trabajaba —insisto, yo garantizo la independencia funcional de la CIAF, pero quien tiene que explicarlo es la CIAF, no yo—, Renfe nombraba a un miembro del equipo de investigación, ADIF nombraba a un miembro del equipo de investigación y se integraban en el equipo de investigación, pero el presidente de la CIAF previamente había designado al responsable de la investigación. Eso lo dice el reglamento de 2007 y lo dice el reglamento de 2014. En este caso recayó la designación en el secretario general de la CIAF y en otro investigador, eran dos los que llevaban a cabo la investigación. Es obvio, porque no puede ser de otra manera, que para poder hacer una investigación basada en evidencias materiales se ha de tener la información que dé el operador y el administrador. Y la función inicial era la aportación de datos y de los informes correspondientes, porque Renfe y ADIF tenían la obligación de hacer un informe, que se incorporaba al paquete de la investigación. ¿Quién elaboraba el borrador de informe? El investigador designado como responsable de la investigación. A partir de ahí ignoro, porque no puede ser de otra manera, cómo volcaba la información que le llegaba de las piezas separadas de Renfe y ADIF. Entiendo, porque presumo la profesionalidad de los empleados públicos del Ministerio de Fomento —a propósito, todos ellos llevan muchos años trabajando en esto—, que valora la certeza y la bondad de esa información y, si la considera correcta, la incluye en el informe. Pero ahí ya no puedo entrar, porque es un discernimiento técnico que evidentemente excede. Y cuando el borrador de informe estaba preparado, se enviaba para la emisión de un informe provisional, según el reglamento de 2007 y también según el reglamento de 2014, con el objetivo de que se hicieran observaciones en su caso, y posteriormente, en el plazo de doce meses, se emitiera el informe definitivo.

Le voy a decir algo, señoría, no lo he dicho antes; la comisión de investigación se sometió a una auditoría voluntaria para analizar cómo funcionaba; fíjese si no teníamos ningún miedo, si la CIAF no tenía ningún miedo. Es más, ni siquiera lo propuse, yo me enteré de que la CIAF había propuesto a la comisión europea hacer una auditoría voluntaria, y les pido que también lean las conclusiones de la auditoría voluntaria donde se habla de la excelente calidad que tenían los informes de la CIAF. Si hacemos un análisis de la ratio de informes que emitía la CIAF con los empleados que tenía, solamente por informes España es el país que tiene una comisión de investigación que emite más informes —230 si no recuerdo mal— en el periodo comprendido entre el año 2008 y 2016, en ambos periodos políticos, solo superado por Hungría y, además, la comisión europea, la ERA, señala que le parece muy acertada la calidad de los trabajos. Y no solamente investiga accidentes, sino que la propia CIAF consideró adecuado, de vez en cuando, investigar determinados incidentes. Por lo tanto, teniendo en cuenta el número de empleados y el kilometraje de la red ferroviaria de España, la ratio de actuación era la más elevada de toda Europa. Así lo valoro y también lo digo a efectos prácticos para que no digamos cosas de la CIAF que no son correctas desde el punto de vista estadístico porque, evidentemente, yo no puedo entrar en el fondo.

Y respecto a quiénes componen el pleno, está compuesto por un presidente, cinco vocales y el secretario. El secretario es un funcionario del Ministerio de Fomento, un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que, si no me falla la memoria, tenía un nivel veintinueve. Le voy a decir más cosas, en la CIAF había dos técnicos de investigación que tenían nivel veintiséis y un jefe de negociado. El último año conseguí incrementar el personal con un investigador más, después de hacer muchísimas gestiones conseguimos incrementar la dotación de la plantilla de la CIAF. Respecto a quién correspondía estar, eran personas de reconocido prestigio que no hubieran cumplido setenta y cinco años. Me acuerdo perfectamente de la condición, condición que suprimimos en el año 2014. Cabía la reelección, los mandatos eran de cuatro años. Cuando tomamos posesión de nuestras responsabilidades el presidente era don Vicente Rallo, que había sido nombrado por el anterior Gobierno; lo reelegimos en el año 2013, y por eso recuerdo perfectamente que cuando se produjo el accidente ferroviario de Santiago de Compostela, la composición de la comisión de investigación era la misma que el 1 de enero del año 2012, el momento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 14

en que se produjo el cambio de Gobierno, y posteriormente ya procedimos a ir sustituyendo las bajas por jubilación o las bajas por remoción, que siempre eran voluntarias, que se producían de cada uno de los miembros de la comisión. El presidente era o es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos jubilado, y luego había cinco personas más; un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, un ingeniero de Telecomunicaciones, un ingeniero Industrial, y luego había dos componentes más que no recuerdo la titulación que tenían, pero uno era experto en seguridad y otro era experto en explotación de servicios ferroviarios, los mismos que, como digo, formaban parte de la comisión cuando el Gobierno del Partido Popular llegó al Gobierno a finales del año 2011.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Cancela.

Para finalizar tiene la palabra el portavoz, en este caso del Grupo Parlamentario Popular, don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenos días, señor presidente, señorías, señor Garcés Sanagustín, a quien doy la bienvenida una vez más a esta casa, donde hemos recibido en muchas ocasiones su comparecencia como subsecretario del Ministerio de Fomento. Usted aludió a la comparecencia que se materializó el 2 de julio de 2014 ante la Comisión de Fomento, que yo presidía también en aquel momento, la misma mañana en la que el señor secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, compareció también con carácter previo. Él concentró su intervención en dar cuenta de cómo se estaban poniendo en funcionamiento todas las medidas técnicas que había anunciado la señora ministra en su comparecencia del 9 de agosto de 2013, y usted se ciñó a los aspectos normativos y jurídicos. Aquí tengo su comparecencia que, como otros portavoces, hemos repasado.

Hoy usted en su intervención inicial, además de definir el espacio temporal en el que fue subsecretario desde enero de 2012 hasta noviembre de 2016, nos da la información adicional de que desde el 5 de marzo de 2012 por una decisión administrativa su subsecretaría se hace cargo funcionalmente de las comisiones de investigación de todos los ámbitos del transporte. En este sentido mi primera pregunta viene a reiterar —como soy el último en hablar, lógicamente tengo que ser necesariamente redundante— que entre sus obligaciones estaba el asegurar la total y absoluta independencia funcional en el desarrollo de las tareas de la CIAF. Usted decía en su comparecencia del 2 de julio lo siguiente: 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. Y decía: Quiero recordar las declaraciones del presidente de la comisión —se refiere a la comisión de investigación— cuando afirma que nunca antes había tenido más independencia que la que ha tenido en los últimos años para desarrollar su actividad. Y concluye diciendo usted: La norma vigente garantiza la independencia, preserva ese carácter de transparencia, neutralidad, no discriminación e independencia que debe representar la actuación del órgano de investigación. ¿Usted ratifica todas estas palabras, las confirma, las amplía?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Las ratifico completamente. Quiero recordar que cuando tomamos posesión de nuestros cargos, hicimos un análisis interno para determinar cuál era la incardinación más óptima de las comisiones de investigación a la vista de cuál había sido la experiencia en ejercicios anteriores. Cuando se constituyó la comisión de investigación como consecuencia de la transposición de la directiva comunitaria en el año 2007, se consideró —ignoro las razones, con lo cual tampoco estoy invalidando su independencia— que en un momento determinado dependía de la Secretaría General de Transportes, durante un año en el anterior Gobierno pasó a depender de la subsecretaría y, finalmente, cuando nosotros nos incorporamos a las responsabilidades de Gobierno dependía, si no recuerdo mal, de la secretaría de Estado. Insisto, precisamente con el objetivo de que existiera una mayor apariencia de independencia —hablo de apariencia jurídica, que quede claro— consideramos que el lugar adecuado donde debían residenciarse orgánicamente las comisiones de investigación era la subsecretaría, pero garantizando como dice el propio reglamento, el Real Decreto de estructura orgánica de 5 de marzo de 2012, la plena independencia funcional de la comisión de investigación, y no solamente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, sino también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 15

de la Ciaim y de la Ciaiac que son las dos comisiones en paralelo que actúan en el ámbito de otros modos de transporte.

Por razones que se me escapan comparecí aquí hace un mes en la Comisión de investigación sobre el accidente de Spanair, cuando yo no tenía nada que ver con Spanair. Lo sabe bien el señor representante de Ciudadanos porque yo no estaba presente en el accidente y la investigación se había cerrado antes de que yo fuera titular de la subsecretaría. Lo digo también como una curiosidad y una paradoja parlamentaria porque no asistieron ni los subsecretarios de entonces ni el de ahora ni nadie que tuviera responsabilidad, pero tuve que asistir yo cuando casualmente no tenía nada que ver. ¿Por qué digo esto? Porque entonces se me formuló una pregunta sobre cuál consideraba, en mi opinión, la configuración idónea de una comisión de investigación, de dónde debía depender. Yo lo dije en aquel momento y voy a hacer una valoración personal a la vista de mi experiencia. Como he dicho, si en países como el Reino Unido, Dinamarca, Alemania, Italia, España y Holanda, las comisiones de investigación de los modos del transporte, vinculadas además a otro tipo de tragedias también en el ámbito ecológico, dependen de los ministerios, será porque esa posibilidad existe; otra cosa es que haya que mejorar la regulación, indudablemente, pero no podemos cuestionar lo que está siendo la práctica mayoritaria en el resto de países miembros de la Unión Europea.

Gracias.

El señor **DELGADO ARCE**: El Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, regulaba en aquel momento el funcionamiento de la comisión de investigación e incorporó al derecho interno la Directiva 2004/49/CE de seguridad ferroviaria. Entre las prescripciones que recoge este real decreto figura que la comisión la integran el presidente, el pleno y la secretaría; que el secretario participa en las sesiones con voz pero sin voto; que los vocales son personas de reconocido prestigio, como usted acaba de poner de relieve; y que su mandato dura cuatro años, son inamovibles y se garantiza su estabilidad. En el artículo 23 expresamente se regula el equipo investigador, al frente del mismo estuvo un técnico de la CIAF nombrado por el presidente. Se establece muy claramente la participación de las empresas ferroviarias en el equipo investigador, pero también se dice muy claramente que tiene que hacerse sin interferir para nada en la labor llevada a cabo por la comisión; que es el técnico responsable el que elabora el informe; y que en ningún caso la participación de ADIF y de Renfe Operadora va más allá de lo expuesto en esta normativa. En este caso en concreto le pregunto si a usted le consta que se respetó la normativa y que ni personal de Renfe ni personal de ADIF participaron en las deliberaciones del pleno de la CIAF del que, por otro lado, no formaban parte.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Señoría, tengo que repetir que yo no he estado en las deliberaciones y, por lo tanto, no conozco cuál fue el proceso, pero sí le puedo asegurar que desde una perspectiva lógica, por intentar entender la razón del real decreto de 2007 y darle valor jurídico, lo que se pretendía es que el responsable del administrador y el responsable del operador a través de una persona designada pudieran nutrir de información a quien iba a emitir el borrador de informe. Eso es lo que le explicábamos a la comisión europea intentando dar validez al decreto del año 2007; insisto, porque tiene lógica. ¿Qué ocurre ahora? Ahora en el 2013 con el nuevo decreto se actúa de una manera muy parecida, pero sin formar parte del equipo de investigación; Renfe aportará su información, ADIF aportará su información, no forman parte ya del equipo de investigación, pero corresponderá realizar el borrador de informe al responsable de la investigación designado por el presidente de la CIAF, como no puede ser de otra manera. Otra cuestión diferente en la que yo no puedo entrar a opinar porque no forma parte de mi haz de responsabilidades, es cómo se valoran las pruebas y los documentos por parte del responsable de investigación de ADIF y Renfe. Eso no lo sé, habrá que preguntar al responsable de la investigación si le dio íntegra validez o no a los informes que emitían, yo ahí evidentemente no puedo opinar.

El señor **DELGADO ARCE**: En varias ocasiones se ha referido usted a la expresión Pilot, y quiero que tratemos esta cuestión para que quede suficientemente clara. Según las informaciones que yo manejo, el 25 de junio del año 2012 se recibe una solicitud de información de la Comisión Europea en relación con la transposición de la Directiva 2004/49/CE de seguridad ferroviaria. La Comisión presentó una serie de comentarios sobre distintos aspectos de la directiva, así como preguntas y peticiones para aclarar si se habían transpuesto o no al derecho español algunas de las disposiciones particulares de esta directiva. ¿Es este el Pilot al que usted se refiere? ¿Qué hicieron en relación con ese Pilot desde junio de 2012?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 16

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Así es, nosotros recibimos el Pilot en junio de 2012, y se inicia el procedimiento contradictorio en el que vamos enviando información a la Comisión Europea intentando esclarecer desde el punto de vista del derecho interno español y de la organización administrativa la bondad de la norma que estaba en aquel momento en vigor. Quiero recordar que ese Pilot no afectaba solamente a la composición y funcionamiento de la CIAF, había algún aspecto, bastante circunstancial por otra parte, que afectaba al conjunto del régimen jurídico ferroviario. Los Pilots son procedimientos ordinarios que discurren permanentemente entre la Comisión Europea y los países miembros con el objetivo de advenir si realmente la transposición de la directiva se ha realizado en sus justos términos porque, efectivamente, cualquier Estado miembro hace pretensión de poder transponer adecuadamente, pero es posible que desde la opinión técnica —que también se puede cuestionar— de la Comisión Europea consideren que no es correcta. Quiero recordar que desde el año 2007 hasta el año 2012 no tengo conocimiento de que hubiera ningún tipo de comunicación por parte de la Comisión Europea —si la ha habido, yo no he tenido conocimiento— respecto a la bondad y los desarrollos reglamentarios de la legislación ferroviaria. Es cuando se produce cuando en lógica los servicios jurídicos y la subsecretaría del ministerio comienzan ese proceso de contestación, recabando información del resto de órganos gestores del ministerio y, por supuesto, la opinión propia del subsecretario y de su equipo. El Pilot comienza en junio y, si no recuerdo mal, hubo un Pilot adicional a final de año, pero vinculado al Pilot inicial, pero no se cierra el procedimiento hasta que no hay una carta de emplazamiento. La carta de emplazamiento ya es la intimación directa que hace la Comisión Europea para que se modifique el régimen jurídico interior de un Estado miembro, y eso, si no recuerdo mal, llega la última semana del mes de septiembre del año 2013. Por consiguiente, no estaba finalizado el procedimiento, como existen ahora procedimientos abiertos; es decir, no había habido ningún reproche y el Pilot al que me refiero es precisamente ese. Señoría, yo he tenido conocimiento de dos actuaciones en el ámbito de mi competencia: de ese Pilot y la carta de emplazamiento y, posteriormente, de la auditoría voluntaria a la que se sometió la propia CIAF con el objetivo de mejorar, para que vean que la CIAF no tenía miedo porque solicitó voluntariamente a la ERA someterse a una auditoría para mejorar sus sistemas.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, en efecto. En relación con este tema que usted apunta, efectivamente se hizo una evaluación por la ERA del funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios que comenzó en diciembre de 2014 y finalizó en mayo de 2015, y que se cerró con un informe de evaluación de fecha julio de 2015 sin nota crítica alguna y poniendo de manifiesto alguno de los aspectos que usted acaba de citar en relación con la categoría del personal que la integra, la independencia de sus miembros, la calidad de las investigaciones y el análisis de las causas directas y las subyacentes. Es decir, el informe y sobre este tema yo interrogué al señor Carr en el poco tiempo que tuve para poder abordar la intervención de una persona con tantísima información. Le pregunte ¿cómo es posible que ustedes en el mes de julio de 2015 emitan un informe que habla como habla, en condiciones muy satisfactorias, del funcionamiento de la CIAF, y que después emitan una crítica al informe de la comisión de investigación concreta de este accidente en la que planteaban algunas dudas. Esto nos generó una sorpresa y sobre ello le interrogamos. Lo que sí quiero preguntarle es si usted en concreto tuvo conocimiento de esta evaluación. ¿Cuándo tiene conocimiento de esta evaluación de la CIAF por parte de la ERA?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Señoría, ha hecho una afirmación que voy a confirmar y voy a añadir un dato más; cuando se emite el informe de la CIAF en relación con el accidente de Angrois, no hubo ningún comentario por parte de la ERA. Y quiero recordar que los informes son remitidos a la ERA, a la comisión europea, y son publicados en la página web del ministerio a través de la pestaña independiente que tiene la CIAF. Por consiguiente, también nos sorprendió que posteriormente a través de la secretaría de Estado llegara aquella nota cuestionando el contenido del informe. La auditoría voluntaria a la que se sometió la CIAF como conclusión general llega a decir, pero de manera asertiva y además no deja ninguna duda, que los trabajos de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios son de una gran calidad y que, además, se garantiza la independencia. Por decir todo, para que no haya ninguna duda, había algún apartado concreto que hubo que volver a explicar; uno era a vueltas con la dependencia orgánica de la CIAF; que como ocurre en otros países de la Unión Europea, la CIAF dependía del Ministerio de Infraestructuras y de Transporte como solución válida, siempre que se garantizase la independencia funcional. Y haciendo memoria —de verdad, señorías, si no, el informe está ahí y lo pueden pedir ustedes, no hay problema (**El señor Delgado Arce: Sí, lo tenemos en la Comisión**)— creo recordar que una de las cuestiones que planteaban era que el presidente de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 17

la CIAF no tenía autonomía propia para contratar su personal. Yo creo que esto no sucede ni aquí ni en Alemania ni en Dinamarca porque está sometido a un régimen estatutario público y cada vez que tengamos que incrementar la dotación de recursos, habrá que ir al Ministerio de Hacienda a Administraciones Públicas a pedir autorización, que es lo que yo hacía insistentemente con el objetivo de intentar incrementar la dotación de la CIAF.

Por consiguiente, es cierto que ese informe de evaluación voluntaria era muy positivo, ponía en valor —perdonen la expresión— que con los recursos que había se hicieran tantos informes, y recuerdo una vez más que solo Hungría nos supera en informes en el periodo 2008-2016, porque yo como subsecretario sí que tenía la obligación de analizar las estadísticas para ver si se podían mejorar las condiciones de funcionamiento y organización, pero es que no había mayor ratio de funcionamiento con el número de investigadores que había en España y de los informes emitidos, además se decía que todos y cada uno de estos informes eran de calidad. Por lo tanto, creo que ese balance está ahí y el informe desde luego se puede leer.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí. La última pregunta, señor presidente. En relación con las medidas posaccidente, ya sabe que esta Comisión trabaja para intentar profundizar en las causas del accidente y en otros elementos relacionados con el mismo, pero también nos interesa conocer cómo se ha reaccionado desde las administraciones públicas en relación con las medidas que fueron anunciadas, además de cumplirse las recomendaciones que la propia comisión de investigación ordenó. Quiero preguntarle por el balance que usted hace, una vez concluido su mandato en la subsecretaría y a la vista de las modificaciones normativas jurídicas que se hicieron en el ámbito del acceso de las profesiones al sector ferroviario, de la revisión del Protocolo de reconocimientos médicos y psicofísicos, de la modificación del Reglamento General de Circulación y demás normas de desarrollo, de la aprobación de un Real Decreto de asistencia integral a las víctimas de accidentes ferroviarios que incorporara un plan nacional, a la vista de las modificaciones de la composición y de la formación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y de la creación de la propia Agencia de Seguridad Ferroviaria, además de la actualización del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros del transporte público colectivo de personas, si se puede considerar que la situación en la que estamos hoy es mucho mejor y aporta muchas más garantías y seguridad a todos los que utilizan el modo de transporte ferroviario.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (exsubsecretario de Fomento): Gracias, señoría.

La obligación, el deber jurídico, moral y político —ahora sí voy a decir político porque es político también— de los poderes públicos es promover mejoras constantes y sistemáticas en el funcionamiento de los servicios públicos, tanto los de gestión directa como aquellos de los que evidentemente se benefician en la actividad económica general los ciudadanos. Yo le puedo asegurar que desde que entramos en el ministerio, antes ya del accidente, nuestro propósito era mejorar, como no tengo ninguna duda de que así lo estará haciendo el nuevo Gobierno apoyado por las fuerzas que lo sustentan, no tengo ninguna duda, porque no concibo un poder político que no esté configurado con el objetivo de mejorar, como no puede ser de otra manera. Como le digo, señoría, la producción normativa de aquellos meses y años y, desde luego, los cambios tecnológicos, los cambios de gestión, los cambios de operación que se introdujeron durante los años siguientes, han constituido el mayor cambio en el sistema ferroviario español de las últimas décadas, con un esfuerzo que tengo que agradecer a todos los empleados públicos del Grupo Fomento, y también a sus señorías por la paciencia que mostraban por tener que pasar el proceso de fiscalización de la actuación del Gobierno en aquel momento. La pregunta tiene una contestación meridiana: sí, por supuesto, el sistema ferroviario es mucho más seguro. Y estoy absolutamente convencido de que el nuevo Gobierno por el prurito de responsabilidad que tenga seguirá introduciendo medidas que garanticen cada vez más que el modelo ferroviario sea más seguro.

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

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

Agradecemos a don Mario Garcés Sanagustín sus prolijas explicaciones, que además de prolijas han sido muy interesantes. Bienvenido a esta casa que es también la de usted porque es la de todos, de nuevo agradecemos todas sus aportaciones y también, por qué no decirlo, la amenidad con que lo ha hecho. Gracias.

Recibiremos sin solución de continuidad al siguiente compareciente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 18

— DEL SEÑOR SERRANO BELTRÁN (EXPRESIDENTE DE RENFE OPERADORA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001530).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión.

En primer lugar, pido excusas a don José Teófilo Serrano Beltrán por esperar casi media hora de retraso respecto a la hora a la que le habíamos convocado, pero la anterior comparecencia se ha alargado como, por otra parte, no deja de ser habitual. El señor Serrano, expresidente de Renfe Operadora, viene aquí para informar de la materia objeto de esta Comisión. Tiene cinco minutos para intervenir, si usted libremente los quiere utilizar, y luego tendrá un diálogo abierto de siete minutos con cada uno de los portavoces.

Sin más, señor Serrano, tiene la palabra.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Buenos días, señorías. La verdad es que no tengo nada que decir, simplemente someterme a todas sus preguntas que contestaré según mi mejor saber y entender y lo recuerde.

Gracias.

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

A continuación, turno de las intervenciones de los grupos, la primera de ellas es del Grupo Parlamentario Mixto, y tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez Oblanca.

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

Buenos días, señor Serrano, muchísimas gracias por su presencia esta mañana ante la Comisión de investigación del accidente del Alvia de Santiago de Compostela hace ya cinco años y medio. Es usted ingeniero, he leído su extenso currículum y tiene usted una dilatada trayectoria de servicio público que incluye también su paso por las Cortes Generales porque fue usted senador, por lo menos en una legislatura; entonces, ya conoce la casa y sabe cómo funcionan estas cosas.

Usted fue nombrado presidente de la entidad pública empresarial Renfe Operadora en mayo de 2009. Señor Serrano, ¿durante cuánto tiempo fue usted presidente?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Desde mayo de 2009 hasta aproximadamente estas fechas en las que estamos ahora del año 2012; creo que fui cesado en torno al veintitantos de enero de 2012.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Con el cambio de Gobierno tras las elecciones generales de finales del año 2011.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Exacto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entonces, tuvo usted mucho que ver con la entrada en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Orense-Santiago-Ferrol, que es en la que se produjo el accidente.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Mucho, mucho no. Recuerdo la inauguración, ya con el Gobierno en funciones. A partir de ese momento pasaron pocos días hasta que se produjo mi cese. Con los preparativos de la entrada en servicio, sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: A eso me refiero.

Se ha dicho, señor Serrano, que hubo precipitación en la puesta en servicio de esta línea, concretamente por motivos electorales. Esto seguramente lo habrá escuchado y lo habrá leído también: Ministro gallego y prisas inaugurales ante las elecciones generales de 2011. ¿Hubo prisas?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Que yo percibiera, no. Creo que siguió el mismo proceso que había seguido la línea de Valencia, por ejemplo. Todo se fue organizando de acuerdo con los planes previstos y con las actuaciones que estaban establecidas. No recuerdo prisas especiales en este caso, como tampoco las recuerdo en el caso de Valencia, que fue la otra línea en la que me tocó también intervenir.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Es decir, que en ningún momento el ministerio habló con Renfe Operadora para decir: Nos interesa que esta línea entre en funcionamiento antes de determinada fecha.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 19

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No, señoría. Eso lo he leído mucho en la prensa. Me parece lógico, además, que se produzcan ese tipo de comentarios, pero a mí desde el ministerio nadie me hizo ninguna reflexión de ese tipo.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Serrano, ¿era una línea de alta velocidad?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Según la definición, que ya les habrán contado muchas veces, del real decreto que traspone la Directiva de Interoperabilidad, sí que lo era. Sabe que son líneas construidas especialmente a 250 kilómetros/hora —estoy seguro de que se lo habrán contado muchas veces aquí—, líneas acondicionadas a 200 kilómetros/hora, líneas que en puntos especiales pueden tener velocidad menor, etcétera. De acuerdo con esa definición, que es la que se suele manejar normalmente, sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entonces, tanto la línea como los vehículos que circulaban por ella prestaban un servicio de alta velocidad.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Claro, sí. Como usted sabe, las competencias de Renfe Operadora se reducen a operar infraestructuras cuando se le dice que la infraestructura está operable y con las condiciones de seguridad, así como operar vehículos cuando se le dice que los vehículos tienen autorización de puesta en servicio. Los vehículos también tienen que cumplir una serie de condiciones para ser considerados de alta velocidad. Había vehículos que utilizaban la línea que eran de alta velocidad y otros que no lo eran. Había varios servicios. Si no recuerdo mal, al principio de la puesta en marcha de la línea había un tren remolcado que transportaba viajeros desde Madrid, que es el que cuando yo estaba hacia la línea Madrid-Orense-Santiago con un tren remolcado, que no era de alta velocidad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Serrano, nos ha dicho que aproximadamente a finales de 2012 fue cuando dejó usted la presidencia de Renfe Operadora, es decir, año y medio antes del accidente. ¿Es usted conocedor de que tras su marcha se hayan producido modificaciones en relación con esta línea o con los servicios prestados por Renfe Operadora?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No. Cuando salí de Renfe Operadora pasé a ocupar un destino en la Dirección General de Ferrocarriles, pero dejé de tener contacto con mi antigua casa. Su señoría ya sabe cómo son estas cosas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Pues sí.

¿Conoce el informe que realizó la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios sobre este accidente?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Lo leí. En su momento lo leí, pero ahora no recuerdo exactamente todos sus términos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Le pareció un buen informe?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Me pareció un informe como los que hace la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, es decir, un informe habitual, aunque hay que reconocer que dadas las circunstancias del caso es un informe que tenía un contenido muy importante, sobre todo por las consecuencias del accidente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por supuesto.

Señor presidente, no tengo ninguna pregunta más.

Doy las gracias al compareciente por sus respuestas.

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

A continuación, no estando presentes los grupos Esquerra Republicana y PNV, es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Tiene la palabra el señor Navarro Fernández-Rodríguez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 20

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

Gracias, señor Serrano. ¿Cree usted que la gestión de los recursos humanos en Renfe es adecuada? Más concretamente, ¿cree que los puestos son provistos con criterios estrictos de mérito o se hace con una mezcla de criterios?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Depende de qué puestos. En teoría, todos los puestos tienen que ser cubiertos con los criterios de mérito y capacidad, incluido el mío. Desde luego, todos los puestos técnicos y operativos de Renfe tienen una formación y unas características que les hacen idóneos para su trabajo, porque, además, hay unas normativas muy estrictas en este sentido.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La pregunta viene —se la hemos formulado también al anterior compareciente— porque, obviamente, tanto en Renfe como en ADIF, en su casa, hay muchos técnicos, pero también hay cargos políticos que van impregnando desde la cumbre hasta un cierto nivel, lo que podría hacer que haya cierto sometimiento de los técnicos a los políticos, en el sentido de que los técnicos entiendan que su progreso está determinado por estar a bien con los políticos.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Entiendo lo que me quiere decir, pero en la organización que yo tuve que presidir durante una temporada la situación era más bien la contraria; es decir, los técnicos tenían una trayectoria muy consolidada en la casa, habían pasado por toda clase de Gobiernos y sus opiniones en materia técnica y en materia de seguridad eran absolutamente seguidas, como no podía ser de otra forma, por las personas que tenían responsabilidades ejecutivas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Relacionada con esto está la pregunta de por qué nadie en ADIF y en Renfe alertó de las peculiaridades de la curva que podrían presentar un riesgo superior al de otras zonas de la red.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Eso lo desconozco. Supongo que era porque nadie lo veía así o porque pensarían que estaban cumpliendo las normas.

Señoría, cuando ya estaba fuera, he leído muchas informaciones en prensa y lo que sí le puedo decir es que por lo que a mí respecta nadie me hizo llegar nada en materia de seguridad sobre esa línea. Tan es así, que todas las semanas celebrábamos un comité de dirección y una vez al mes el director general, encargado de los recursos humanos y la seguridad, presentaba un informe de seguridad con todos los incidentes que se podían producir, pero de este asunto no tuve nunca ninguna noticia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Diría usted que en Renfe hay una cultura, en el buen sentido, de denuncia, en cuanto a que todo el personal contribuya a ir indicando a superiores, o a quien sea, por las vías adecuadas las cosas que a su juicio no sean correctas? ¿Cree que esto existe?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Hay un manual de procedimientos de seguridad que establece las formas en las que hay que tratar los riesgos que detecte cualquier persona que trabaje en Renfe. Hay unos procedimientos que establecen que hay unas juntas territoriales de seguridad, en las que creo recordar que participaban los sindicatos, en las que se trataban los problemas de acuerdo a como habían sido manifestados por la persona que los había detectado, bien fuera un maquinista o cualquier otro técnico.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se sabía, casi desde el inicio, al menos desde la Administración Zapatero, que la línea se iba a poner en servicio por tramos y que, por tanto, sería necesario un tren electrodiésel para circular por ella. ¿Tenía conocimiento realista de las obras y de la puesta en servicio de esta línea?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): De la obra no mucho, de lo del tren, algo más. Lo que se planteó desde las áreas de planificación del ministerio fue la posibilidad de poder operar un tren que pudiera circular por líneas eléctricas y por líneas no electrificadas. Estos vehículos existen en Europa y están funcionando. Lo que se nos consultó en su momento fue si existía la posibilidad técnica de construir un tren de esta naturaleza. Pasé la petición al área de ingeniería de Renfe, a Integria. Integria consultó con los distintos fabricantes y Talgo manifestó, a través de sus equipos de ingeniería, que mediante la adaptación del tren de la serie 130 era posible conseguir un vehículo de estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 21

características. Por cierto, tengo que decir que cuando yo dejé Renfe no estaba autorizado para circular, porque todavía estaba en fase de autorización de puesta en servicio.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Es decir, se valoraron las dos alternativas: o bien encargar la compra de trenes electrodiésel idóneos para esta línea o la adaptación de los...

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Lo que se pidió a los ingenieros fue que dieran la solución más eficiente, es decir, que fuera una solución eficaz, pero también la más eficiente. Lógicamente, desarrollar un tren desde cero hubiera supuesto unos costes mucho más altos. Se nos aseguró por los equipos de ingeniería, tanto del fabricante como de la propia Renfe, que era un tren perfectamente viable, que tenía que pasar todas las pruebas para conseguir la autorización de puesta en servicio, pero que era capaz de pasarlas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Renfe recibió presiones para poner en servicios los 730?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No. De hecho, se pusieron en servicio después de que yo dejara la compañía. Creo que siguió las fases que siguen normalmente este tipo de procesos de autorización de puesta en servicio.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree que había suficiente conciencia dentro de la alta dirección de Renfe de que el ERTMS no solo era un sistema de interoperabilidad, que permitía al tren ir más rápido, sino también un sistema de seguridad?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Por supuesto. Creo que la cultura de Renfe en materia de seguridad está bastante acentuada. Aunque esté mal que yo lo diga, por lo que a mí se refiere soy muy poco aficionado a los riesgos y cada vez que detecto uno, como además soy funcionario público, sé cómo hay que actuar. Creo que en Renfe había una verdadera conciencia de seguridad, lo cual no quita para que se pudiera producir la desgracia que se produjo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree entonces que los mecanismos de gestión de incidencias, como, por ejemplo, los de fallos en el ERTMS, eran adecuados?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): En esa línea en concreto desconozco lo que ocurrió con los fallos del ERTMS porque también fue posterior a mi presidencia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree que la investigación del accidente ha sido suficientemente profunda?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Me imagino que sí. No tengo elementos de juicio para pensar lo contrario.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esto es todo. Muchas gracias.

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

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

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

Buenos días, señor Serrano. ¿Participó usted en las reuniones del Pacto del Obradoiro?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No participó en ninguna de esas reuniones?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No. Ni siquiera sé lo que es.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Son reuniones que se hicieron para todo lo que tiene que ver con el desarrollo de esta línea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 22

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No participé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sabe que en una de esas reuniones se propuso la modificación del proyecto. En principio, el proyecto estaba pensado para que se llevase el sistema ERTMS hasta Santiago; después hubo una propuesta posterior en la que se recortó en los últimos kilómetros la instalación del sistema ERTMS. ¿Sabe algo sobre esta modificación del proyecto?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No tengo una idea muy clara de ese asunto porque no participé en esas conversaciones, ya que ni siquiera sabía que existieran, pero sí le puedo decir que la decisión —por lo que luego he podido averiguar— fue eminentemente técnica. Dudo mucho de que las personas que participaron en ese pacto supieran que se había modificado; lo dudo, no lo sé, es posible que lo supieran. Dada la naturaleza de la decisión de colocar el ERTMS en un momento anterior, creo que fue una decisión tomada por los técnicos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una decisión técnica.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Sí. Es mi opinión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Es usted consciente de que si el sistema ERTMS estuviese implantado hasta Santiago, activado en su totalidad, en ninguna circunstancia hubiese pasado el tren a más de 80 kilómetros/hora por la curva? ¿Es consciente de esta situación?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No hubiera pasado si hubiera estado implantado hasta Santiago ni si hubiera estado implantado hasta antes, porque el paso del sistema ASFA al sistema ERTMS produce un aviso determinado. Lo que ocurre es que desgraciadamente no estaba implantado ni hasta Santiago ni antes.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero además de eso, si hubiera estado hasta Santiago hubiera estado controlada la velocidad en la curva.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Naturalmente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por tanto, usted comparte conmigo que si se hubiesen dado esas circunstancias el tren no habría pasado a más de 80 kilómetros/hora por la curva.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Es posible que fuera así, pero también es posible que fuera así si hubiese estado conectado el ERTMS aunque lo hubiera estado antes de la curva. Todo esto son cosas más personales, porque no tengo ni idea del proceso que se desarrolló después de que yo dejara la compañía.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si usted comparte conmigo que la primera opción, la de mantener el sistema hasta Santiago, era más segura que la decisión que se tomó posteriormente, que fue la de eliminar el sistema ERTMS hasta Santiago, mi pregunta es, ¿cómo puede ser una decisión técnica empeorar las circunstancias de seguridad? Otra pregunta principal es la siguiente. ¿Se hizo una evaluación de riesgos sobre esta decisión que usted dice que es técnica?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Yo no soy responsable de la infraestructura y no sé cómo se gestionó eso en ADIF. Tendrían que responder desde la responsabilidad de la infraestructura.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pregunto si usted tiene conocimiento de si se hicieron o no las evaluaciones de riesgo.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Le voy a decir algo más. Me enteré de que no estaba el ERTMS hasta Santiago después del accidente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entiendo que a usted, como principal responsable, no le advirtieron de la modificación del proyecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 23

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Cuando a Renfe le autorizan a operar una infraestructura le autorizan a operar en condiciones de seguridad. Quien tiene que valorar la seguridad de la infraestructura es quien autoriza el uso de la misma. Si a Renfe le dejan operar una infraestructura es porque cumple con las normas de seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero el riesgo fue transferido a Renfe, en el sentido de que la seguridad del tren quedó a expensas del error humano. Por tanto, hay una transferencia de los riesgos. Entiendo que ADIF debió comunicarle esa transferencia de riesgos a Renfe, cosa que no se hizo.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Si se cumplían las normas, ADIF no tenía por qué transmitir nada. Si las normas se cumplían y la infraestructura era operable...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No comparte conmigo que si ADIF transfiere los riesgos a Renfe debió haber informado a Renfe?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Lo que tiene que hacer ADIF es cumplir con la normativa. Si cumplió con la normativa o no, es una cuestión que habrá que valorar. A nosotros, si nos dicen que una infraestructura es operable, es que lo es.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿A Renfe se le transfirió ese riesgo?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Es que entenderían que era un riesgo asumible.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por tanto, ADIF tomó la decisión unilateralmente.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No es que la tomara unilateralmente, es que tiene la responsabilidad sobre la seguridad de la infraestructura. No es unilateral.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En todo caso, usted reconoce que hubo un problema con los riesgos. En una comparecencia previa, en sus declaraciones en la subcomisión del estudio del sistema ferroviario español, que fue la que se hizo después del accidente, dijo: Es que yo creo que hacemos muy mal los análisis de riesgo, si es que hacemos alguno.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Me refería a riesgos económicos de las obras, señoría, no a riesgos sobre seguridad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Seguía diciendo: Por eso son los únicos análisis de riesgo —estaba hablando de los laborales— que se hacen en serio. Creo que eso hay que mejorarlo bastante, en materia de seguridad ferroviaria estrictamente y en cualquier otra materia.

Usted hablaba con bastante ligereza sobre lo que eran los análisis de riesgo en un momento en el que la teoría oficial señalaba como único responsable al maquinista. Ahora que el auto del juez señala que hay otras responsabilidades, usted ya es un poco más comedido respecto a la importancia de la evaluación de los riesgos. En todo caso, hay una cuestión que no ha cambiado desde entonces hasta ahora, que es dónde está la evaluación de riesgos de la curva, si es que alguien nos puede presentar esa evaluación de riesgos.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): En primer lugar, insisto en que mis declaraciones en la subcomisión se referían al análisis económico de los proyectos, exactamente a que los proyectos en España se calculan, por lo que se refiere a cuantía económica y a plazo, de una manera determinista y sin hacer un análisis de los riesgos que se pueden producir en el transcurso de la obra, lo cual encarece los precios y aumenta los plazos. A eso me refería yo cuando hablaba de riesgos. Si lee toda mi comparecencia, verá que está bastante orientada hacia la política de infraestructuras, cosa que no era mi competencia en Renfe, aunque por mi profesión me siento inclinado a tratar sobre ello. Precisamente dejé a salvo que los análisis de riesgos de seguridad eran una de las pocas cosas serias que se hacían. Si hablé con ligereza, lo siento, señoría, me expresé muy mal. Eso fue lo que quería decir, lo recuerdo perfectamente. Incluso creo que alguien entendió que me refería a materias económicas que tuvieran que ver con el accidente. No, me refería a materias económicas que tienen que ver con las desviaciones de plazos y precios que se producen en las infraestructuras españolas con harta frecuencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 24

Esto es así, porque los proyectos, insisto, se calculan de una manera determinista, pensando que existe un único número que define el coste y un único número que define el plazo, cuando lo que hay es una distribución estadística. A eso me refería. Hay que calcular para saber el riesgo que corre uno de que los plazos o los costes sean mayores. Esa fue mi intervención respecto a los riesgos, señoría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estamos centrados, sobre todo, en los riesgos en materia de seguridad. La Agencia Ferroviaria Europea señaló la falta de análisis de riesgo en la modificación del proyecto. Usted era presidente de Renfe cuando se hizo esa modificación del proyecto. Por eso le pregunto dónde está la evaluación de riesgos sobre la decisión de modificar el proyecto.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Es que no correspondía a Renfe hacer el análisis de riesgos. Insisto muchas veces. Renfe recibe las infraestructuras en condiciones de seguridad y si no no las puede operar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La peligrosidad de la curva era previsible, porque cuando usted —creo— era presidente de Renfe se recibió ya un aviso del jefe de maquinistas.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Señoría, acabo de decir a un compañero suyo que yo tuve noticia de ese aviso por la prensa.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo sé. No voy a hacerle responsable de conocer ese aviso directamente.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Si no lo conozco, no puedo hacer nada por resolverlo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero dentro de Renfe hubo avisos de la peligrosidad de la curva. Con esto quiero decir que probablemente si se hubiese hecho una evaluación de los riesgos hubiera sido fácilmente detectable la peligrosidad de la curva. El señor Mazairas, jefe de maquinistas de Ourense, en un primer paso por la vía detectó la peligrosidad de la curva y mandó un comunicado. Sin embargo, eso no fue bien tramitado dentro de Renfe. Ese aviso deja claro, en primer lugar, que el riesgo era evidente y que una persona lo podía detectar en un primer viaje. En segundo lugar, que de haberse hecho el análisis de riesgos se habría detectado. En tercer lugar, que aun teniendo el aviso Renfe no se hizo nada para solucionar el problema.

Lo que le pregunto es lo siguiente. ¿Por qué Renfe no tenía establecidos protocolos eficaces para que cuando un empleado detectase un mal funcionamiento de cualquier sistema ese aviso se tratase con celeridad y se resolviese con la máxima rigurosidad?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Señoría, aquí están los protocolos. **(Muestra unos documentos.)** Hay un manual de gestión del sistema de seguridad en la circulación que dice exactamente lo que hay que hacer cuando se detecta el riesgo de una anomalía, que es ponerlo en conocimiento de la junta territorial de seguridad. Desconozco cómo gestionó este señor este asunto, porque nadie me lo contó después y en el momento de producirse no tuve ninguna información. Lo que sí le puedo asegurar —me parece una frivolidad decir esto por las consecuencias que ha habido y porque hay personas afectadas que están sufriendo mucho— es que si eso se hubiera hecho de otra manera, probablemente las consecuencias hubieran sido otras.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cuáles eran los mecanismos?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Hay unas organizaciones territoriales de seguridad, con un gerente de seguridad territorial que es el que tiene que conocer el peligro y ponerlo en marcha en la comisión territorial de seguridad, que es la que tiene que tomar unas decisiones; esas decisiones se elevan a la dirección de seguridad de Renfe y esta toma las medidas que haya que tomar. Está perfectamente establecido el procedimiento.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sabe que a la dirección de seguridad llegó el informe del señor Mazairas, y la prueba está en que ese informe contaba con dos partes: una primera que sí se resolvió en la reunión de la dirección de seguridad, y una segunda, que era en concreto la que trataba

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 25

sobre la curva, que quedó sin resolver. Esto demuestra que esa información sí llegó, solo que se trató la primera parte del aviso y no la segunda que era sobre la peligrosidad de la curva.

Me parece poco responsable la política que ha llevado Renfe de cargar contra el mensajero. Es decir, cuando hay un aviso de la peligrosidad de la curva y no se resuelve dentro de Renfe, contra quien cargamos es contra quien dio el aviso. Esa es la política de matar al mensajero, que va en contra de alentar a que en otras situaciones los propios trabajadores de Renfe avisen de las deficiencias y de los peligros que vean en las curvas. Creo que Renfe debe hacer un ejercicio de responsabilidad, ver qué falló y por qué se trató solo una parte del informe y otra no.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Señoría, me acabo de enterar por usted de que la dirección de seguridad trató este asunto. Es la primera vez que oigo que el director de seguridad de Renfe, el señor Lanchares, tratara este asunto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que se trató parte del informe.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No sé lo que pudo pasar. No sé si se trató o no. Lo que sí sé es que no llegó a los mecanismos de control de máximo nivel de la seguridad, que era yo. Ahí no llegó. Eso sí lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted no se pregunta qué falló dentro de Renfe?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No lo sé. Como no sé cómo se produjo el proceso, no sé qué fue lo que falló. No he conocido cómo se produjo el proceso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No se investigó?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No sé si se investigó o no. No sé exactamente qué mecanismo siguió ese proceso. Además, tampoco me lo contaron cuando estaba fuera, ni siquiera sé si estaba en Renfe cuando se produjo toda esa investigación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No le parece raro que cinco años después todavía no sepamos?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Que no sepamos, no, que no lo sepa yo, que llevo siete años sin estar en Renfe.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si no lo sabía usted que presidía Renfe...

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Es que todas esas cosas probablemente no sucedieron cuando yo estaba.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabo ya, porque veo que no vamos a resolver este asunto. ¿Cree usted que fue un accidente de la alta velocidad o no era alta velocidad?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Es que no entiendo muy bien en qué cambia eso las cosas. Si me lo explica un poco más, a lo mejor le puedo aclarar algo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Desde Fomento sacaban información pública diciendo que se pone en servicio...

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Cuando dice usted sacaban, ¿a quién se refiere?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En este momento hablo del Ministerio de Fomento, pero la revista *Líneas*, en la que colabora Renfe, hablaba de la alta velocidad. Está por todos los sitios que esta era una línea de alta velocidad y, como usted sabrá, el día después del accidente la plana mayor de los políticos con responsabilidad en infraestructuras salió diciendo que no era un accidente de la alta velocidad. Por eso le pregunto si era alta velocidad o no.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Con el conocimiento que tengo en este momento no me siento cualificado para responder. No tengo datos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 26

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No sabe si era alta velocidad.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No tengo datos. Además, no quiero responderle.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No quiere.
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Fernández.
A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.
Buenos días, señor Serrano. Bienvenido a esta Comisión. Le agradecemos que comparezca hoy aquí. Quisiera hacerle algunos planteamientos y algunas preguntas, aunque ciertos aspectos de dichas preguntas ya los ha contestado, o al menos se ha referido a ellos. En todo caso, me gustaría poner sobre la mesa algunas cuestiones. Durante su mandato como presidente de Renfe se realizó el contrato con Talgo-Bombardier para la transformación de esos quince trenes de la serie 130 en trenes híbridos de la serie 730. Referencias a este nuevo tipo de trenes ya se encuentran en el famoso Pacto del Obradoiro, que es el acto en el que se formalizan entre el ministerio y la Xunta de Galicia los acuerdos sobre la alta velocidad para Galicia. Es el acto formal en el que se firman los plazos, la ejecución de la llegada de la alta velocidad a nuestra tierra. ¿Podría explicarnos —creo que ya lo adelantó usted antes a preguntas no sé si de mi compañera del Grupo Confederal o del señor Navarro, del Grupo Ciudadanos; en todo caso es igual, porque me parece una reflexión importante— cuál fue la razón para tomar la decisión de no construir trenes desde cero y hacer estas adaptaciones? Supongo que se debió a una cuestión de eficacia, de celeridad y, sobre todo, de coste económico.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Así es. Una vez que se aseguró por las ingenierías, tanto propias de Renfe como de Talgo-Bombardier, que el tren se podía construir, que era viable y seguro, parecía razonable elegir la opción que menos coste tuviera para la compañía.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Me parece interesante lo que acaba de decir: era viable y era seguro. Esto quiere decir que estaba habilitado conforme a las normas aplicables en aquel momento. Era un tren perfectamente seguro para circular por la línea de la que estamos hablando.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Señoría, si no hubiera sido seguro —y conste que la autorización de puesta en servicio no se produjo cuando yo era presidente— no hubiera tenido autorización de puesta en servicio y no hubiera circulado.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Efectivamente.

Al hilo de la puesta en servicio de la línea Ourense-Santiago, se ha hablado y mucho de supuestos intereses comerciales de Renfe. Hemos escuchando de manera reiterada acusaciones —lo entrecómico, porque a lo mejor no es la palabra más correcta— de que se había tomado esta u otra decisión por intereses comerciales. Me gustaría que nos diera su opinión sobre la rentabilidad para Renfe de los servicios prestados en esta línea y en las conexiones entre Madrid y Galicia.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): En el tiempo en el que estaba yo, ni siquiera cubría los costes de explotación. Repito que eso fue en el tiempo en el que yo estaba. Luego han evolucionado los tráficos y no podría darle una respuesta rotunda. En mi tiempo, desde luego no cubrían ni de lejos los costes de explotación, no solo los derivados de la amortización de la infraestructura, sino los de explotación.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Es decir, podemos hablar de que en términos muy generales posiblemente no sea rentable, desde el punto de vista económico, la puesta en marcha de muchas de las líneas en nuestro país porque los costes casi siempre superan a esos intereses comerciales, o intereses económicos en este caso. Quizás por la justificación de los propios costes eso no tiene razón de ser.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Pues no mucha, y menos todavía en una empresa como Renfe que no tiene como objetivo precisamente ganar dinero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 27

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Eso es.

También se ha generado un cierto debate sobre si el tren híbrido es un tren de alta velocidad, esa es otra de las cuestiones que reiteradamente se ha puesto encima de la mesa. Humildemente, para este grupo parlamentario, entendemos que sí lo es, sobre todo si seguimos la definición incluida en el Real Decreto 1434/2010, que traspone a su vez la Directiva Europea 2007/57 sobre Interoperabilidad del Sistema Ferroviario dentro de la Unión Europea. Así lo han defendido también otros comparecientes, entre otros, el representante de la ERA cuando compareció en esta Comisión, y sobre la base de la normativa aplicable la conclusión es la misma. ¿Usted comparte, supongo, esta conclusión?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Sí, es un tren de alta velocidad porque circula a 250 kilómetros/hora por líneas especiales para alta velocidad y puede circular a 200 kilómetros/hora por líneas acondicionadas.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: A todos los comparecientes, o a la mayor parte de ellos, se les ha preguntado sobre la decisión de poner en marcha provisionalmente la línea Ourense-Santiago en ancho ibérico. En ese sentido, mayoritariamente hay un consenso técnico amplio sobre que era idónea esa toma de decisión. ¿Podría explicarnos cómo y por qué se llega a esa toma de decisión?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Por lo que yo recuerdo, respecto a Renfe existían siempre contactos entre ADIF y Renfe a la hora de poner en marcha una nueva línea. En Renfe había una dirección que se llamaba Desarrollo de Red que mantenía contactos con ADIF, de manera que aun siendo la responsabilidad última de ADIF se tenía en cuenta la opinión de Renfe. Cuando se nos consultó sobre qué tipo de ancho resultaría más interesante desde el punto operativo para Renfe, contestamos que era más operativo para Renfe el mantener el ancho ibérico por una serie de razones de todo tipo, desde razones de mantenimiento de las locomotoras porque hubiera sido imposible, ya que habrían quedado encerradas en una isla y no hubiera sido posible mantenerlas, hasta problemas derivados de transportes de basuras y de otras mercancías o interferencias con el eje atlántico que estaba en ancho ibérico.

En fin, había toda una serie de razones técnicas que nos hicieron comunicarle a ADIF nuestra opinión de que resultaría más operativo desde el punto de vista de la explotación ferroviaria que se mantuviera el ancho ibérico, en tanto en cuanto no se realizaba el resto de la línea en ancho UIC. Se nos dijo por parte de ADIF que el paso del ancho ibérico al ancho UIC era sencillo, dado que estaba dotado de traviesas polivalentes, y entonces ADIF tomó la decisión de mantener el ancho ibérico. Creo recordar que era así.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muy bien, muchas gracias.

Ya se ha comentado aquí antes por otros portavoces, como la portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, que el señor Mazaira, jefe de maquinistas de Ourense, elevó el 26 de diciembre de 2011 un correo a su superior advirtiéndole sobre la necesidad de reforzar de alguna manera la señalización en aras de la seguridad de la curva. Algunos comparecientes que tenían que ver con esta cuestión, que tenían responsabilidades al respecto en materia de seguridad, coinciden con usted en que desconocían que hubiera existido ese correo, o al menos que no llegó a las instancias que debería haber llegado. Ya ha contestado, en todo caso, a lo que pensaba preguntarle cuando ha dicho que desconoce la existencia de esa advertencia porque no se siguió el procedimiento que estaba vigente para poder encauzar este tipo de cuestiones.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): El procedimiento que estaba en el manual de seguridad de procedimientos de seguridad de Renfe era muy claro y era el que venía siguiéndose. Había unas juntas territoriales de seguridad —insisto— en las que participan los sindicatos de maquinistas y otros, a las que se trasladaban los aspectos que pudieran tener algún riesgo que fueran detectados por el personal. Ya he dicho que desconozco cómo se gestionó este asunto, porque si no, hubiera entrado en un proceso en el que se hubiera tratado probablemente por la Dirección de Seguridad, si hubiera tenido conocimiento. No lo sé.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Quiero hacerle una última pregunta, que aunque parezca obvia la contestación no voy a dejar de hacérsela. ¿De quién dependía orgánicamente Renfe cuando presidía este ente?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 28

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): De la Secretaría de Estado de Transportes.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cancela.

Para terminar tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Celso Delgado. Adelante, señor Delgado.

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

Señor Serrano, tuvimos ya ocasión de escucharle en su comparecencia en la subcomisión para la estudio y análisis del sistema ferroviario español, tras el desgraciado accidente. Efectivamente, allí dijo al respecto cuando fue preguntado que se refería a cuestiones de índole económica y no a otras evaluaciones de riesgos relacionadas con las infraestructuras. Eso queda claro, yo estaba allí y doy fe, y además se puede leer en el *Diario de Sesiones* con claridad.

Yo le voy a hacer preguntas que tienen que ver con su condición de presidente de Renfe, entre mayo de 2009 y enero de 2012, respecto a tres elementos que son decisivos para Renfe: el tren, el conductor del tren y los procedimientos de seguridad del funcionamiento de Renfe.

Por lo que se refiere al tren la información que manejamos es que todo el proceso de homologación, así como la autorización, se iniciaron en el año 2010, y concluye finalmente con una autorización que se expide en julio de 2012. Usted ya no estaba al frente pero prácticamente la inmensa parte del proceso se inicia en el año 2010. Aquí han comparecido expertos en material rodante, ingenieros de la ERA, que nos han hablado de que el proceso de homologación y que la autorización de la transformación de un tren S-121 en un tren S-730 se hizo cumpliendo en todo momento la normativa vigente y evaluando las modificaciones que se iban a hacer en este tren. ¿Usted acredita como presidente de Renfe que ese proceso mientras usted estuvo se ajustó a la normativa?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Pues sí, doy por supuesto que sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con los maquinistas que son una parte esencial en el funcionamiento de Renfe, además de unos excelentes profesionales de los de los cuales estamos muy orgullosos en este país, quiero hablarle sobre el proceso de su formación, y más en concreto sobre los maquinistas que operaron en esta línea. Según las informaciones que vertieron aquí tanto el señor Lanchares —a quien conoce—, director general de Seguridad en la Circulación de Renfe, como el señor Gómez-Comino Barrilero, que era el director general de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de Renfe, pusieron de manifiesto en relación con la formación del conductor del tren accidentado que había recibido una formación específica para conducir y circular por la línea 082, y que además tenía una habilitación específica para el tren S-730 de dieciséis horas, ocho teóricas y ocho prácticas, y que habían realizado con él un conjunto de acompañamientos. Las preguntas que le hago son las siguientes: ¿le consta que el conductor de ese tren recibió esa formación?, ¿le consta, en general, que el proceso de formación y habilitación de los conductores maquinistas es un proceso selectivo y riguroso, de formación propia, de habilitación para la línea y para el material que se conduce?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): A mí me consta efectivamente que cualquier maquinista para conducir un tren por una línea determinada tiene que estar cualificado en ambas cuestiones. Por un lado, tiene que conocer la línea lo suficientemente bien como para poder operar en ella, y por otro lado, tiene que conocer perfectamente el tren con el que va a operar para poder hacerlo también. Es decir, necesita estos dos tipos de habilitaciones, y supongo que este señor recibiría esa formación. No conozco exactamente a todos los maquinistas de Renfe, pero supongo que si estaba autorizado y conduciendo el tren es porque el mecanismo que existía había funcionado y que lógicamente había recibido esa formación porque la recibían todos.

El señor **DELGADO ARCE**: Toda la información que vertieron estas personas y que está documentada acredita que se les instruía además sobre los puntos singulares de la línea que había entre Ourense y Santiago, en concreto, uno de los puntos donde había una singularidad era la transición del sistema ERTMS a ASFA. ¿Conocía que esta línea estaba habilitada para circular con estos dos sistemas de protección de tren?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 29

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Sí, con ERTMS y con ASFA, porque el ASFA funciona siempre como sistema de respaldo.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿En este caso era un sistema de respaldo autorizado?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con el sistema de gestión de la seguridad de Renfe entiendo que para Renfe la seguridad, tanto ahora como cuando usted presidía la compañía, es el elemento decisivo.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Por supuesto, por supuesto que sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Sin perjuicio de que ahora se hayan producido modificaciones como en cualquier otra organización, cuando usted presidía Renfe existían cuatro comisiones de seguridad de la circulación: una Comisión Central de Seguridad en la Circulación, presidida por el señor Lanchares; una Comisión Operativa de Seguridad en la Circulación, que se desdoblaba en dos, una de Viajeros y otra de Mercancías; luego estaban las comisiones territoriales de Seguridad en la Circulación, que existían seis, una por cada demarcación territorial. En concreto, la que abarcaba el territorio de Galicia era la Comisión Territorial de León que se reunía como mínimo cuatro veces al año. La pregunta que yo le hago es si entre las finalidades de esta comisión territorial estaba vigilar las resoluciones de las anomalías que se detectaban en visitas e inspecciones de seguridad, resolver asuntos que se trasladaban a esa comisión y elevar también a la comisión central aquellas incidencias que exigían de la resolución de la comisión central. ¿Es cierto que existían estas comisiones?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Sí. Yo creo, señoría, que me he referido a ello antes.

El señor **DELGADO ARCE**: Es decir, es el procedimiento normal y habitual cuando se detecta cualquier tipo de riesgo, ni siquiera hace falta que sea una anomalía sino cualquier tipo de riesgo. ¿Es cierto que, además de la existencia de estas comisiones de seguridad, existe el concepto o la figura del parte de incidencias que se pueden producir en la circulación que habilita a los conductores de los trenes y a otro personal para poner en conocimiento de los responsables de seguridad cualquier cuestión que pueda afectar?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Así es.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Ese es un procedimiento también normal y habitual?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted ya lo ha dicho pero voy a darle alguna información sobre extremos que pasaron. La primera noticia que tiene Renfe de que hay un correo remitido por el señor Mazaira se tiene en diciembre de 2013, justo después; es decir, el accidente fue en julio y esto fue en diciembre. Enseguida el señor Lanchares y el señor Gómez-Comino Barrilero, como así manifestaron, se alarman ante una situación desconocida por todos ellos y proceden a un amplio proceso de investigación, que además ordena el juzgado.

Como resultado de ese proceso de investigación se comprueba que efectivamente se había producido un correo electrónico en el mes de noviembre del año 2011, el primer correo, por el que el señor Mazaira participaba a su inmediato superior de una cuestión que tenía que ver con la adaptación de una curva para realizarla adecuadamente a la transición de ETCS-ERTMS a ASFA. Se trata de un correo del señor Mazaira para Juan García de Dimetronic y para José Luis Vilariño, su jefe superior. Esto sucedió en el marco no de una comisión de las que acabamos de mencionar, sino de un grupo de seguimiento de la explotación del S-121 en Galicia y Cataluña. ¿Usted sabe que con carácter previo a la inauguración de la línea, que tuvo lugar en diciembre de 2011, se creó un grupo de seguimiento de la explotación en el que estaba personal de Renfe de la gerencia de Galicia y de la gerencia centro, Integria y Actren, pero que no había nadie de seguridad de Renfe? ¿Conoce esa circunstancia?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 30

El señor **DELGADO ARCE**: Pues estas informaciones fueron puestas en conocimiento de esta Comisión a través de estas personas. ¿Sabía usted que todos estos correos, que luego hubo más, en lugar de llegar a estos ámbitos de seguridad llegaron finalmente a este grupo de seguimiento en el que se le resolvió darle un tratamiento diferente, que fue incrementar la formación de los maquinistas?

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): No.

El señor **DELGADO ARCE**: Pues le recomiendo que si quiere y tiene interés se lea toda esta documentación. Está todo ahí.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Yo se lo aclaro ahora.

El señor **DELGADO ARCE**: Lo que sí quedó bastante claro es que Renfe como compañía y sus órganos de seguridad no tuvieron conocimiento de estas circunstancias hasta diciembre de 2013. Desgraciadamente, y usted lo puso de manifiesto, este aviso o información no llegó en el momento adecuado ni por el canal adecuado ni de la forma adecuada. Aunque también hay que decir, y así también quedó claro, que lo que se proponía no era la instalación de una baliza, sino la colocación de una señal en el punto de transición que contribuyera a reforzar la ya existente.

Señor Serrano, yo no tengo ninguna otra pregunta que hacerle.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Señoría, respecto a lo que comenta del famoso aviso yo me enteré de eso cuando lo publicó la prensa. Automáticamente me puse en contacto con gente de Renfe que me dieron una información, no con tanto detalle como la que tiene usted, señoría, que iba en ese sentido.

Yo era consciente de que no se habían seguido los cauces habituales porque si hubieran seguido los cauces habituales, esto hubiera llegado de alguna manera al conocimiento de la Dirección de Seguridad y a conocimiento de la presidencia en la compañía. Quiero insistir en que la presidencia de la compañía tenía conocimiento todos los meses de las incidencias de seguridad que se producían, ya fuese que un maquinista había rebasado una señal, o que había un obstáculo en la vía en un punto kilométrico determinado. Cualquier incidencia que pasaba por la Dirección de Seguridad era conocida y tratada, si hacía falta al máximo nivel, trasladando incluso en alguna ocasión al ADIF al máximo nivel alguna circunstancia que se pudo producir en algún momento en la explotación de toda una red de varios miles de kilómetros. Por tanto, yo estaba seguro de que eso no habría pasado así. ¿Cómo se trató? Me dijeron que se había tratado en ese ámbito, me lo relacionaron con Integria, no sé muy bien por qué.

El señor **DELGADO ARCE**: El grupo.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Debía ser el líder del grupo Integria porque se debía de tratar de aspectos más bien técnicos relacionados con ingeniería o cosas así, pero desconozco por qué exactamente se siguió ese camino.

El señor **DELGADO ARCE**: Quiero hacerle una última pregunta. Había pensado que había concluido, pero no quiero dejar de hablar sobre este tema, que fue objeto también de preguntas y respuestas con el señor Lanchares y el señor Gómez-Comino Barrilero y otros. Me refiero a cómo evaluaba Renfe el riesgo que suponía el uso del teléfono móvil. Quedó acreditado que en las fechas en las que usted era presidente de Renfe todavía, en agosto de 2011, se repartió un aviso a todos los maquinistas —en concreto fue recogido por el maquinista del tren accidentado en agosto de 2011— donde se ponía en conocimiento el riesgo de la utilización de los dispositivos móviles. Se reconocía que eran útiles pero se avisaba de que podían producir riesgos y que había que hacer un uso moderado del mismo, sobre todo en el momento en el que se recoge, así como en la extensión del tiempo que uno emplea en esa llamada, de cuándo se debe o no cortar, y diferenciar lo que es una llamada rutinaria de lo que es una llamada de emergencia. La pregunta que yo le hago a usted es si recuerda que estas prevenciones sobre el uso de los teléfonos móviles formaban parte de los procedimientos y de los avisos de seguridad de Renfe a sus conductores.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Pues exactamente no recuerdo el momento en que pude enterarme de esto. Sin embargo, estoy seguro de que en algún momento se mencionaría porque se mencionaba en todos los procedimientos, y estoy seguro de que existía y se hizo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 31

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más, presidente.

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

Quiero reiterar nuestro agradecimiento a don José Teófilo Beltrán por su participación en esta Comisión y por la información que nos ha dado. Bienvenido a esta casa, aunque no se lo haya dicho antes, porque es la casa de usted en más de un sentido y porque es la de todos. Muchísimas gracias por su participación.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Muchas gracias a todos. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR CATALÁ POLO (EX SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001556).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión.

Tenemos la satisfacción de dar la bienvenida al señor Catalá Polo, que como saben es exministro del Gobierno, si bien en este caso comparece como ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Dado la naturaleza de sus actuales responsabilidades, le agradecemos especialmente su comparecencia. Sin más, sabe que tiene cinco minutos, si libremente quiere utilizarlos, para una intervención inicial. Luego hay un turno de preguntas y respuestas de siete minutos con los portavoces de cada grupo parlamentario. Adelante, señor Catalá.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Buenos días. Muchas gracias, presidente.

Señorías, comparezco en esta comisión de investigación con el ánimo de poder contribuir, en la medida de mis capacidades y mi información, con la labor que está desarrollando esta Cámara para investigar el trágico accidente del Alvia. Ochenta muertos y ciento cuarenta heridos sin duda justifica y provoca en todo el conjunto de los españoles, y más en aquellos que tuvimos alguna responsabilidad por la posición profesional que ocupamos en aquel momento, una reflexión y un compromiso en dos sentidos, y en primer lugar, con las víctimas.

Yo recuerdo perfectamente aquellos días y cómo desde el ministerio teníamos claro que el primer objetivo era atender a las víctimas, trasmitirles la cercanía, el cariño y la solidaridad, así como hacer todo lo que estuviese en nuestra mano para cuidarles. Evidentemente eso lo hicieron los servicios sanitarios y de emergencia, pero también las instituciones y el ámbito del departamento, sobre todo a través de Renfe con la creación de esa oficina de atención a las víctimas. Yo creo que fue extraordinario el trabajo que desarrolló para mejorar, en la medida de lo posible, las prestaciones económicas que pudiesen en alguna medida contribuir a paliar esa situación de *shock* en la que estaban las víctimas y sus familias en aquellos momentos.

La segunda reflexión, junto a esa primera orientación que quiero recordar aquí como siempre con afecto a todas las víctimas y reiterar nuestra solidaridad y nuestro dolor por el trágico accidente y las consecuencias tan difíciles para todos, se refiere a la investigación: qué sucedió y por qué había sucedido, para de esta forma ser capaces de tomar medidas de cara al futuro. Les recuerdo que en aquel momento era el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Fui nombrado en ese cargo el 23 de diciembre de 2011 y cesé el 29 de septiembre de 2014, cuando fui nombrado ministro de Justicia. Posteriormente, desde el 19 de julio de 2016 hasta el 4 de noviembre de ese mismo año ejercí en funciones las competencias de ministro de Fomento, cuando la anterior ministra pasó a ser presidenta de esta Cámara. Las competencias de un secretario de Estado están descritas en la legislación. En este caso el real decreto de estructura del departamento define cuáles son las funciones del secretario de Estado, que lógicamente están vinculadas con la dirección, la supervisión, la coordinación y la dirección superior del departamento en las distintas áreas en las que yo tenía responsabilidades, en vivienda, en transporte en sus diversos modos y en infraestructuras de todo tipo, siempre lógicamente bajo la superior dirección de la ministra.

Como les digo, esa es la obligación, por supuesto, pero también la actitud positiva con la que comparezco a disposición de sus señorías para atender a todas las preguntas en los términos que yo pueda contestarlas, en mi condición —insisto— de secretario de Estado y por tanto de responsable político del departamento, pero no experto en las materias ferroviarias ni de señalización ni de diseño. No obstante, insisto, intentaré contribuir en todo lo que pueda para que esta Comisión alcance conclusiones que sirvan para la mejora del sistema ferroviario porque sin duda es eso lo que todos queremos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 32

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

Pasamos a los turnos de intervenciones de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca. Adelante, señor Oblanca.

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

Buenos días, señor Catalá Polo, bienvenido a la Comisión de Investigación del accidente Ferroviario ocurrido en Santiago. Usted tiene, como acaba de recordar, una dilatada y acreditada trayectoria pública. En aquellas fechas cuando ocurrió el trágico accidente del Alvia, el 24 de julio de 2013, hace cinco años y medio, usted era como se ha dicho secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda. Ha mencionado ya el papel que hizo el ministerio en aquellas fechas: atender a las víctimas, mejorar las prestaciones económicas posteriormente, la apertura de la oficina de atención a las víctimas, aparte de de las tareas de investigación. ¿Le importaría, por favor, ampliarnos cómo se enteró del accidente ferroviario y decirnos qué hizo en aquellas fechas que conmocionaron a toda España?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Lo recuerdo perfectamente porque aquella noche del 24 de julio de 2013 no creo que se nos vaya a olvidar a ninguno de los que tuvimos alguna participación directa o indirecta en aquel trágico accidente. Estábamos en un despacho del ministerio reunidos la ministra y yo con el presidente de Renfe, precisamente en un despacho de los habituales, semanales, de coordinación y de dirección, cuando recibimos el aviso del accidente. Ya saben ustedes cómo se producen estas circunstancias. Hubo confusión, nervios y prisas. Gestionamos inmediatamente con el Ministerio de Defensa la disponibilidad de un avión para poder desplazarnos rápidamente hasta Santiago de Compostela. Constituimos un equipo que se subió a aquel avión donde estábamos los mencionados, así como también el subsecretario del departamento. Asimismo, localizamos al secretario de la CIAF que nos acompañó en ese primer vuelo, para constituirse la CIAF inmediatamente allí, y también nos acompañó el responsable de la unidad de emergencias y de gestión de crisis del departamento. Intentamos estar en Santiago de Compostela tan pronto como fue posible para estar *in situ* ayudando —aunque es verdad que ese era un momento más de servicios sanitarios y de emergencia y menos de responsables políticos— y colaborando desde el primer minuto para acercarnos a las víctimas e intentar ofrecerles esa cercanía, ese afecto y ese apoyo. En aquel momento los servicios sociales eran también muy importantes porque, como pueden imaginarse, la situación era tremenda en la curva de A Grandera y en Santiago donde fueron las familias trasladadas durante aquella larguísima noche.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: La entonces titular del Ministerio de Fomento, la señora Pastor, y varios altos responsables comparecieron en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados dos semanas después en sesiones extraordinarias muy densas. A mí me parece que entonces se hizo un gran esfuerzo de comunicación. ¿Fue usted partícipe de ese esfuerzo?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No creo que exagere nada si digo que durante aquellos días, finales de julio y durante el mes de agosto, aquel año no hubo agosto en términos vacaciones, y evidentemente, todo el equipo directivo del departamento nos dedicamos casi en dedicación completa a esta cuestión. Las comparencias de los días 8 y 9 fueron fruto de un trabajo extraordinario de muchas horas, como toca, porque evidentemente no tiene nada de singular ante una situación tan extraordinaria como aquel accidente. Nos pusimos a trabajar día y noche con Renfe, con ADIF, con los expertos, con la premura de aquellos días. Yo entiendo que en nuestra sociedad queremos saber al minuto o tener información y explicaciones, saber qué ha pasado. Nosotros intentamos que la ministra y los presidentes compareciesen ya con información, no solamente descriptiva sino también propositiva, y de ahí surgió el plan de las veintidós medidas. Por tanto, fueron días de un trabajo intensísimo para ser capaces, a la vista de lo que había sucedido, no solo de atender a las víctimas desde el primer momento, sino también de empezar ya en la medida de lo posible con tan poco tiempo a identificar líneas de mejora para ser capaces de manifestar ese compromiso con la seguridad ferroviaria y con la mejora del sistema.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Catalá, en esta Comisión de investigación se ha llegado a acusar al Ministerio de Fomento, del que usted formaba parte destacada, de cargar contra el maquinista para proteger intereses comerciales españoles, es decir, el accidente del Alvia perjudicaba a la alta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 33

velocidad y, por tanto, perjudicaba también las aspiraciones comerciales españolas para venderla en el mundo. ¿Fue el de Angrois un accidente de alta velocidad?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Entiendo perfectamente, en primer lugar, las declaraciones de cualquiera. Responden a su conciencia, a su criterio, a su opinión, y, por lo tanto, en ese sentido las respeto, como digo.

No creo que pueda encontrarse ninguna declaración formal de responsables del departamento que cargue contra el maquinista, utilizando la expresión que usted ha mencionado, en absoluto. Nosotros hemos mantenido siempre, y lo creo firmemente, el máximo respeto a la investigación judicial, en primer lugar, y a la investigación técnica, y, por lo tanto, nunca quisimos anticipar consecuencias ni orígenes ni causas. Por tanto, de verdad, aunque lo he leído y he oído muchas veces, no creo que con rigor intelectual se pueda decir que eso se hizo desde el Ministerio de Fomento, en absoluto.

También es verdad que una tragedia como la del accidente del Alvia provocó en los medios de comunicación y en la opinión pública española una demanda de información y gran atención y que se dijo de todo, por decirlo de manera coloquial. No creo que se pueda encontrar ni una sola declaración veraz y cierta por parte de ningún responsable del ministerio que traslade la responsabilidad al maquinista. Siempre estuvimos del lado del respeto a la investigación judicial y del respeto a la investigación técnica.

En cuanto a si es un accidente de alta velocidad, evidentemente también soy bien consciente de la polémica que ha generado este asunto. Ante ustedes han comparecido muchas personas que ya han hablado de ello, lo decía usted al inicio de su intervención. Yo ingresé en la administración pública en el año 1985, hace ya unos añitos, y he trabajado en muchos ministerios. He tenido la oportunidad de ocupar puestos directivos en unos cuantos, en ministerios muy técnicos, como el de Justicia, el de Fomento, también he trabajado en el Ministerio de Sanidad, en el Ministerio de Educación. Soy un funcionario público y he ocupado posiciones de dirección pública y tengo muy claro que no soy un experto técnico de esas materias. Si de algo sé es de gestión pública, de dirección de administración pública. Hablando del Ministerio de Fomento, no sé de maniobras de aproximación aeroportuaria, no soy un experto en diseño de vías férreas ni en materia ferroviaria. ¿Qué es lo que hago, porque como político tengo que ser responsable y estoy al frente de una organización? Informarme y pedir informes a los técnicos, a los profesionales, a los que de verdad saben. Y a nosotros los técnicos nos dijeron que un sistema de alta velocidad está compuesto de una serie de elementos: la vía, el tren, los sistemas de ayudas y control, la propia formación del profesional, del maquinista. Todo eso conforma un sistema de alta velocidad. Y el día 24 de julio del año 2013 el Alvia que hacía el trayecto Orense-Santiago no funcionaba en modo de alta velocidad, no era un tren que funcionase con todos los parámetros de la alta velocidad. Eso es lo que manifestamos, no sé si con acierto técnico o semántico. Pero también aquí se ha dicho, y ustedes lo tienen en las comparencias, que quizás es una cuestión terminológica, no está descrito qué es un sistema de alta velocidad: el que va a más de 200 kilómetros/hora, el que tiene determinadas características. Lo cierto es que aquel tren en aquel momento no funcionaba con los estándares de la alta velocidad por diversas circunstancias, que también ustedes conocen perfectamente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF, emitió el informe sobre el accidente de Angrois en mayo de 2014. Entonces era usted todavía secretario de Estado, porque nos recordó que había cesado el 29 de septiembre de ese mismo año. ¿Qué opinión le merece el informe de la CIAF?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): La CIAF es un órgano con independencia funcional. El subsecretario del departamento en aquel momento lo ha explicado con detalle y profusión esta misma mañana, como también otros comparecientes, los propios miembros de esa comisión, su presidente, el señor Rallo. Es un órgano compuesto por profesionales cualificados e independientes que con total autonomía y sus medios disponibles ante cualquier incidente o accidente en el sistema ferroviario, este y todos los que suceden, hacen su investigación, designan a un investigador, recaban informes, tienen aportaciones por parte de muchos, con ello conforman un informe y llegan a las conclusiones que consideran adecuadas. Por tanto, lo que me parece es que los miembros de la CIAF son profesionales altamente cualificados, de larguísima experiencia, que funcionan con independencia funcional, no actúan al dictado de nadie, y, como conocen la materia, me parecen que aportan un gran valor por sus informes en todos los accidentes ferroviarios, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 34

también en el del Alvia ayudan a entender desde el punto de vista técnico qué ha sucedido, y sus propuestas ayudan a mejorar para intentar en la medida de lo posible que nunca más vuelva a suceder.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por mi parte, señor presidente —veo que ha finalizado mi tiempo—, solamente quiero agradecer al señor Catalá las respuestas a todas mis preguntas.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo de Esquerra Republicana tiene la palabra su portavoz, el señor Gabriel Rufián Romero.

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

Buenos días, señor Catalá. La verdad es que tengo algunas cosas que decirle y poco tiempo, y tampoco quiero apelar excesivamente a la generosidad del presidente, así que le pido cierta concreción.

La primera pregunta, señor Catalá, a tenor de los cargos de enorme responsabilidad que usted ocupaba cuando sucedió el accidente: ¿Se arrepiente usted de algo, de la gestión, de alguna declaración que hizo en aquellos días o *a posteriori*?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Esto de arrepentirse de algo en la vida es complicado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: O no, depende.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Bueno, ya le digo, creo que la gestión que hicimos en aquel momento estuvo movida por el máximo interés en ayudar a las víctimas, en ayudar en la medida en que nos tocaba a nosotros; a quien tocaba era a los servicios de emergencia, hospitalarios, etcétera. Pero los responsables del ministerio estuvimos desde el primer minuto echando una mano. Le aseguro que aquello era muy duro, muy difícil, lógicamente, con una distensión emocional extraordinaria. Recuerdo aquella noche a padres llorando buscando a sus hijos. En fin, la situación era tremendamente tensa, y nosotros estábamos allí poco menos que intentando echar una mano, en aquel momento poco más. A partir de ahí, poner en marcha todos los servicios de Renfe para atender a las víctimas, como les explicó la directora de la oficina, una labor creo que extraordinaria de verdad, muy bien hecha, y luego estudiar y revisar qué ha pasado, por qué ha pasado, qué podemos hacer para que esto se corrija en el futuro, porque también —lo he visto en las comparecencias de esta Comisión y lo he leído— hoy quizás podemos saber qué habría pasado en el caso de que..., pero allí pasó lo que pasó, y, por tanto, a partir de ahí las medidas son de futuro, para mejorar. No creo que tengamos que arrepentirnos de nada. Si nos podemos arrepentir de algo es de no haber hecho más, de no haber estado todavía más cerca de las víctimas. Pero creo que las cosas se hicieron razonablemente bien.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Vamos a ver si en el ratito que tenemos podemos echar un poco de luz a esto que dice.

Yo realmente quiero mantener un buen tono con usted en toda mi intervención, pero tengo que empezar casi casi diciéndole que no puede mentir en Comisión de investigación parlamentaria y usted ha mentido a mi compañero Martínez Oblanca. Ha dicho que Fomento nunca había acusado al maquinista del accidente y no es cierto, y no lo digo yo, lo dice la prensa, además prensa poco sospechosa de ser antipatriota. Quiero decir que le recuerdo una vez más que usted no puede mentir en sede parlamentaria.

La segunda pregunta empieza así: «Catalá me llamó después de ocho días en la UVI, me presionó para que no hablara mal de Renfe, y toda mi familia fue testigo de ello. Me dijo que cómo era posible que una diputada del PP pudiera decir las cosas que estaba diciendo, y lo hizo además en un momento en el que yo estaba muy enferma y muy vulnerable.» ¿Le suena esto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Claro que me suena, porque todavía me duelen las expresiones de la señora Gómez Limón.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Permítame que acabe.

Como usted casi casi está reconociendo, esto lo dijo Teresa Gómez Limón, que da la casualidad de que es una exdiputada del Partido Popular, que englobó a los ciento cuarenta y cuatro heridos de aquel

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 35

accidente. Ella asegura, y también es poco sospechosa de ser una antipatriota, que fue presionada por usted de manera directa mediante una llamada telefónica para que no criticara a Renfe y a ADIF. ¿Esto es cierto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Recuerdo perfectamente esas declaraciones de Teresa Gómez Limón, con las que discrepo absolutamente. Le aseguro que las reuniones, las llamadas, las conversaciones que tuvimos con víctimas, afectados, lesionados en aquellos días fueron todas de afecto, solidaridad y apoyo, sobre qué podemos hacer para ayudarte a quienes conocíamos personalmente, y a quienes no, a través de la oficina. En las reuniones que enseguida se mantuvieron en el ministerio todo iba orientado en la misma dirección: qué podemos hacer para ayudarlos. Le aseguro que nada más lejos de mi actitud personal, de mi manera de ser. Y sobre presionar a alguien en aquel momento, a una persona que acaba de ser víctima de un accidente, que está lesionada, que está en la UVI, me sorprendieron mucho esas declaraciones, porque creo que son absolutamente inciertas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Luego, según usted, para que quede claro, la señora Gómez Limón, exdiputada del Partido Popular, compañera suya, miente.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Bueno, yo no hago juicios sobre si miente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Se parece mucho.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sin duda, en aquellos días la señora Gómez Limón estaba en una situación emocional tremenda. No sé cómo percibió ella la llamada, y si la percibió...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero ¿sí que le llamó?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí, sí, yo hablé con ella.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Para qué?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Para transmitirle mi solidaridad, mi apoyo, mi cercanía...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Lo hizo con las ciento cuarenta y cuatro víctimas?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, le he dicho que lo hicimos con las que conocíamos de cerca, con la familia de alguna persona fallecida que era más conocida, un periodista...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted llamó a conocidos suyos del accidente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Así es, y la oficina llamaba a todos y cada uno de ellos más profesionalmente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Desde un punto de vista personal. Si usted tiene un amigo que ha sufrido un accidente seguramente que le llamará para preguntarle qué tal está.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si soy secretario de Fomento, igual no.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): También. Con mayor motivo, ¿no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 36

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ah, bien, de acuerdo.

Tercera pregunta. Respuesta: «El accidente fue gravísimo, pero no fue de alta velocidad, como algunos dañinamente están diciendo.» Pregunta: «¿Existe riesgo real de que peligren las opciones de España en el concurso para la alta velocidad en Brasil?» Respuesta: «En el concurso de Brasil hay una cláusula que estipula expresamente que no se pueden presentar empresas que hayan tenido accidentes de alta velocidad en los últimos cinco años, nosotros tenemos que ser muy firmes en que no ha sucedido esto; si no, podríamos quedar fuera de concurso.» Esto lo dice usted el 29 de julio del 2013, cinco días después del accidente en una entrevista, en esos días que usted dice que estaba tan afectado, que yo no lo pongo en duda. La pregunta cae por su propio peso, señor Catalá, y le enseño antes de hacérsela este cartelón (**Muestra una fotografía**): ¿Dijeron ustedes que aquello no era alta velocidad para seguir vendiéndola al mundo?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como he tratado de explicar antes al señor Martínez Oblanca, yo procuro —no sé si lo consigo siempre— hablar de lo que sé, y cuando es un aspecto técnico pido informes, porque cuando estás al frente de una organización complejísima —antes he descrito vivienda, transporte aéreo, transporte marítimo, puertos, ferrocarriles, carreteras— ya se puede usted imaginar que el secretario de Estado no es el que más sabe de todas y cada una de esas cuestiones. Pero si eres sensato y responsable —y yo intento serlo—, pides informes a los que de verdad sí saben de cada uno de esos temas, y eso es lo que te enriquece y te permite hablar, porque evidentemente ante los medios quienes comparecen son los responsables políticos. Y sobre esa entrevista, cuando me preguntaban acerca de esa cuestión, yo tenía en informe que decía que un sistema de alta velocidad está compuesto de diversos elementos —y lo he dicho antes—: el tren, la vía, los sistemas, la formación especializada del maquinista, que en este caso, por diversas circunstancias que ustedes conocen perfectamente, no concurrían. Luego, no era un sistema de alta velocidad el que había tenido el accidente, y fue lo que traté de explicar, desde mi conocimiento.

Y otra cuestión, a preguntas del medio, era que esto no puede ser para proteger intereses. Mire usted, los intereses comerciales de las empresas son muy importantes para todo un país, pero en el Ministerio de Fomento en aquel momento no estábamos más que dedicados a ayudar a las víctimas y a identificar causas para el futuro. Por tanto, si había descalificaciones o no sobre las licitaciones de empresas privadas españolas es un tema importante, sin duda al Gobierno le afecta que a la economía española le vaya bien, pero no era nuestro objetivo. Muchas veces he leído y he oído en esta Comisión una cierta insinuación de que se niega que sea un accidente de alta velocidad, pero, en primer lugar, no acabo de entender para qué. ¿Qué más da que sea de alta velocidad o convencional? Es un accidente gravísimo, tremendo, ochenta muertos, ochenta y uno en la versión de usted...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De las víctimas. Había una mujer embarazada.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Perfecto.

En todo caso, no sé qué aporta a los efectos finales del accidente que fuese de alta velocidad o no. Pero le aseguro que en ese asunto ningún interés por intentar contaminar la información. Se trató de trasladar a la opinión, en este caso de un medio, informes de los técnicos sobre qué es y qué no es sistema de alta velocidad, que han explicado aquí mejor que yo algunos comparecientes, como el señor Iñaki Barrón y algunos otros, que ellos sí que saben técnicamente de estas cuestiones.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bueno, usted era secretario de Fomento. Lo repito porque con sus respuestas a veces pareciera que usted era un ujier del ministerio.

Yo, como soy un poco desconfiado y, sobre todo, tiendo a pensar que si parece un pato, nada como un pato y grazna como un pato es un pato, le voy a preguntar qué es Herbert Smith Freehills.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Herbert Smith Freehills es una firma de abogados de origen inglés que también tiene sede en España.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Que le fichó a usted cinco meses después de dejar el ministerio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 37

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): A mí no me ha fichado...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No me haga enseñar el titular, por favor.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que usted se basa mucho en titulares. Estaría bien que se basase también en verdades.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted niega que está trabajando para esa firma?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ha dicho usted antes —no he querido polemizar, porque no hemos venido aquí a polemizar— que Fomento mintió.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No, he dicho que usted ha mentido.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ah, que yo he mentido porque he dicho que Fomento nunca acusó, y no sé en qué medio... Claro, si me dice en qué medio...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: *La Vanguardia*. ¿Le parece un panfleto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, en absoluto, me parece un medio...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De rigor.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ...de rigor, pero no sé si lo que dice es verdad siempre.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡Ah!

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ¿Usted cree que siempre lo que dice *La Vanguardia* es verdad?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo creo que no es un panfleto.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, yo tampoco lo creo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted está trabajando para esta firma inglesa? ¿Sí o no?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo pertenezco, con autorización de la Oficina de Conflictos de Intereses, al consejo asesor de esa firma, sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Vale.

¿Esta firma esta especializada en asesorar al consorcio español en alta velocidad desde lo que está haciendo en nuestro país hasta La Meca? ¿Sí o no?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No sé exactamente los negocios que tiene, los asuntos en los que interviene el despacho Herbert Smith,...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡No lo sabe!

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ...pero creo que sí prestar asesoramiento al consorcio español de alta velocidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 38

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De vez en cuando está por ahí, vale.

¿No le chirría que usted sea fichado de una u otra manera por este bufete de abogados especializado en alta velocidad, que usted niegue —yo soy así, perdóneme— desde el minuto uno que el accidente es de alta velocidad? ¿No? ¿Son cosas mías?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Vamos a ver, señor Rufián, ¿usted está diciendo que unas declaraciones mías de 29 de julio del año 2013...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡Pero si lo acaba de decir, hace treinta segundos acaba de negar que era de alta velocidad!

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ...tienen que ver con una posición profesional que ocupo desde enero del año 2019?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted no ha ido a trabajar a Tabacalera, ha ido a trabajar a un bufete de abogados...

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ¡Vaya visión de futuro que tengo! Yo creo que tengo ciertas capacidades, pero no la de ver el futuro con cinco años y medio de antelación, la verdad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, pero ¿sabe que pasa?, que esto es una puerta giratoria como una casa de payés, que se dice en mi pueblo. Y usted se puede poner ahora como quiera, y sus compañeros lo pueden blanquear como quieran, pero esto se llama puerta giratoria, y en un caso como este es aún más grave.

Y la última pregunta, señor presidente —le agradezco su generosidad—. Cuando al principio vinieron aquí las víctimas, me comprometí con ellas a trasladarle a usted, al señor Blanco y a la señora Pastor sus peticiones, y debo hacerlo. El señor Domínguez me pidió que le preguntara si tenía pensado pedir perdón, la señora Cristina Liras me pidió que le preguntara si algún día piensa explicar lo que no dejó investigar y la señora María Concepción Díaz me pidió que le preguntara si usted hubiera actuado igual si hubiera tenido a alguien en ese tren.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que habría actuado exactamente igual, porque, sinceramente, creo que hicimos todo lo que estaba en nuestra mano, no nos dejamos nada por el hecho de tener o no tener... Fíjese que hasta a las personas que yo conocía las llamé, y a usted le sorprendía que las llamase. No creo que no investigáramos, la verdad. Justo al contrario, si algo se hizo fue poner en marcha todas las capacidades del departamento para que la CIAF hiciera bien su trabajo y, por supuesto, colaborar con el juzgado de instrucción competente aportando toda la información de Renfe, ADIF y el propio departamento.

En cuanto a la cuestión sobre pedir perdón, todavía estamos intentando saber —y buena prueba es dónde estamos hoy, en una Comisión de investigación, aunque, fíjese, cinco años y medio después— qué pasó finalmente, qué responsabilidades puede haber en el plano judicial. Ahí sigue el proceso adelante, creo que en fase bastante avanzada: ya se ha emitido el informe del fiscal al juzgado, y, por tanto, pronto habrá —espero— juicio en la Audiencia Provincial y tendremos la verdad judicial, por decirlo de alguna manera. Desde el punto de vista de la investigación, me consta que se está hablando de si la CIAF debería volver a hacer otro informe, o sea, sigue abierto, y esta Comisión de investigación alcanzará sus conclusiones en el dictamen. Pero creo que si finalmente existen responsabilidades, del orden que sea —ya veremos quiénes son—, quien tenga esas responsabilidades, sin duda, en términos emocionales, debería pedir perdón a las víctimas. Nosotros lo que hemos intentado hacer ha sido trabajar hasta nuestra última capacidad, hasta nuestro último aliento en favor de las víctimas para ayudarlas a superar una situación tan difícil, ponernos de su lado, hacer todo lo posible. Por lo tanto, espero que las víctimas sepan que tuvieron a su lado a una oficina de atención a víctimas que trabajó modélicamente día y noche y a todo un país a su lado dándoles afecto y cariño. Si finalmente hay responsabilidades, claro que sí, a mí no se me caen los anillos por pedir perdón cuando he cometido un error si tengo una responsabilidad, y, aunque no soy de pedir perdón en nombre de terceros, cuando tengamos las conclusiones formales, si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 39

toca, no tendré ningún inconveniente. Insisto, no me parece que sea nada que me deje en peor posición pedir perdón si hubo alguna cuestión que justifique esa petición de perdón a las víctimas, a quienes no se pidió perdón pero sí tuvieron cariño, afecto y ofrecimiento de colaboración desde el primer minuto.

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

A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, el señor Navarro.

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

En su comparecencia, el señor Christopher Carr, de la ERA, criticó el sistema de evaluación de riesgos que había existido con carácter previo al accidente. Ha sido evidente para todos. Que yo recuerde, solo uno de los comparecientes mencionó modelos de gestión del riesgo, como el de James Reason, que habla de las distintas lonchas de seguridad, es decir, que para que se llegue a producir un accidente tiene que haber agujeros alineados en todas las lonchas. En este caso, en una curva en la que parece que existía una circunstancia cierta, y es que la velocidad descendía de 200 a 80 kilómetros/hora, es decir, un 150 % con respecto a la velocidad mínima, se había trasladado todo el riesgo al maquinista. Y para explicar esto, que obviamente también es función de esta Comisión, se formulan distintas hipótesis, que a través de las preguntas intentamos verificar. Una de ellas es relativa a las prisas, es decir, se intenta dilucidar si hubo intereses políticos. Es evidente que para todo político es tentador usar las infraestructuras con fines electoralistas, y se pretende conocer si esto influyó en el calendario, en que se modificaran proyectos, en que se llevaran a cabo más deprisa y sin evaluación de riesgos y, en suma, que el riesgo en este punto se viera agravado. ¿Cuál es su opinión con respecto a esta hipótesis?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Según la información que tengo de los expertos de los servicios administrativos de ADIF, Renfe y la Dirección General de Ferrocarriles sobre los distintos aspectos englobados en lo que usted ha apuntado con relación a la construcción de la línea, la definición de los sistemas de seguridad, la opción por uno u otro, el tren, en fin todas las cuestiones que permiten inaugurar una línea, ponerla en servicio, todo se llevó a cabo conforme a los reglamentos y las normas técnicas existentes en aquel momento, todo se produjo conforme a los sistemas de autorizaciones, informes y homologaciones y no hubo ninguna prisa. Si vemos cuándo se planifica la línea y cuándo entra en servicio, tampoco parece que hubiera un ejercicio de celeridad, son muchos años, y así tiene que ser, porque este tipo de intervenciones son tremendamente complejas. Por tanto, de lo que me tengo que fiar —insisto—, máxime que, respecto a cuando nosotros llegamos —por lo menos, yo llegué al ministerio el día 23 de diciembre del año 2011, quiero recordar—, la línea había entrado en servicio unas semanas antes, o sea, ya estaba funcionando, nunca se me trasladó ningún criterio así, y podrían haberlo hecho, alguien podía haber venido a mi despacho y decirme: ¡no sabes lo que ha pasado aquí en los últimos meses, esto ha sido un desastre!, pero no, en absoluto. Creo que los calendarios demuestran y los expedientes administrativos acreditan que todas las piezas de la puesta en servicio de una nueva relación ferroviaria con Galicia fueron conforme a los procedimientos y, por tanto, no hubo cálculo político en esa materia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sin embargo, parece que el accidente de Angrois puso en cierto modo fin a una práctica que hasta ese momento era habitual, que es que los políticos dictasen la fecha de inicio de puesta en servicio de infraestructuras, lo que tal vez hacía que muchas veces se forzara a que incluso llegaran a funcionar en situación degradada. ¿Usted cree que cambió algo desde el accidente en este sentido?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): En relación con lo que usted apunta, creo que no. Fíjese —y lo mencioné también antes en respuesta a una pregunta del señor Martínez Oblanca—, los responsables políticos de un departamento, que lógicamente no somos expertos en la materia de que se trate, lo que hacemos es fiarnos del criterio de los técnicos, que son los que asesoran, informan y elaboran documentos técnicos. Por tanto, cuando un responsable político da una fecha de entrada en servicio de una carretera, de inauguración de un aeropuerto o de entrada en servicio de una infraestructura ferroviaria, lo hace porque se lo han dicho los técnicos. Recuerdo perfectamente —permítanme la anécdota— que la ministra Pastor y yo mismo decíamos a los técnicos en las reuniones previamente: Vamos a decir lo que nos habéis dicho que digamos; si luego no está bien, cada uno tendrá que aguantar sus responsabilidades. Lógicamente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 40

cuando un ministro, un secretario de Estado de un aspecto tan técnico como este dice algo es porque se lo han dicho los que saben de la materia.

Por tanto, en ese sentido, no creo que haya habido ningún cambio. Evidentemente, sí hubo esas veintidós medidas, puestas en funcionamiento de manera progresiva, que de verdad creo que han mejorado notablemente la seguridad de nuestro sistema, lamentablemente fruto de un trágico accidente como fue el del Alvia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Con respecto a esto que acaba de decir sobre los técnicos —luego volveré a la otra cuestión—, ¿cree usted que se han podido sentir abandonados en el sentido de descargar sobre ellos toda la responsabilidad, lo que, por cierto, hace que ahora quizás haya una sobrerreacción siendo muy conservadores a la hora de detallar los plazos para la puesta en marcha de nuevas infraestructuras?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es verdad —coincido con usted— que la exigencia de responsabilidad hacia los políticos, sin duda, pero también hacia los profesionales quizás es una característica de nuestra cultura actual, que a lo mejor no era tan habitual hace unas décadas, y, por tanto, eso también refuerza las cautelas, refuerza las precauciones, mejora la calidad. Creo que ser consciente de que nuestro trabajo tiene consecuencias y responsabilidades seguramente que también nos hace ser a todos más cautelosos y prudentes.

De verdad, no creo que los técnicos del departamento —lo tendrán que decir ellos— tengan un sentimiento de abandono por parte de los responsables políticos. Al contrario, si algo hicimos en aquellos meses fue tener decenas y decenas de reuniones intentando conocer, intentando saber para apoyarles, no para dejarlos en la primera línea y que se llevasen las responsabilidades de otros, en absoluto, y reconociendo también muy claramente, como he dicho, que cuando se toma una decisión formal, cuando se firma una resolución administrativa, eso lleva detrás informes, estudios que más que atribuir responsabilidades ponen en valor la aportación de los técnicos en un ministerio tan específico y singular como es el de Fomento. Por tanto, ya digo, me consta —lógicamente, después de tres años en el Ministerio de Fomento y antes cuatro en AENA, o sea, porque conozco a muchas personas del sector— que no tienen la percepción de que han sido abandonados, sino todo lo contrario, que ha habido un trabajo intenso, responsable y serio por parte de los directivos del departamento con ellos para avanzar en la mejora del sistema.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿No cree que el ministerio debería haber formulado y, de hecho, ahora debe formular una estrategia indicativa, tal y como le pide la Ley del Sector Ferroviario, para desvincular la planificación de las infraestructuras de los ciclos electorales?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que ya son así las cosas. Como le decía antes y ustedes saben, desde que se toma la decisión de una planificación de una infraestructura hasta que se pone en servicio se supera con mucho uno y a veces más de un ciclo electoral. Los tiempos de la ejecución de la obra pública son muy largos, y así tienen que ser, dada su complejidad y las diversas piezas que conforman ese resultado final de una carretera en servicio, un aeropuerto operativo o una línea ferroviaria funcionando. Ese punto último tiene detrás de sí años y años de trabajo generalmente de Gobiernos distintos, de responsables políticos distintos y a veces de técnicos también distintos. Por lo tanto, creo que esa separación entre la decisión y la ejecución *de facto* ya se genera. No me parece que sea una preocupación importante porque no creo que suceda; nadie decide como voy a estar cuatro años en este ministerio, a ver qué podemos hacer para terminarlo mientras dura el mandato; como no tengas los proyectos hechos, las declaraciones de impacto ambiental elaboradas y puesto en marcha el proceso, no lo vas a terminar y, por lo tanto, esas decisiones se han tomado mucho antes. Yo no creo que haya un ciclo político asociado al de la infraestructura.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Si me lo permite el presidente, haré un par de preguntas más breves.

Otra de las hipótesis que se ha ido intentando verificar en esta comparecencia, para explicar ese aparente agujero en el sistema de seguridad que desveló el accidente de Angrois, es la propia estructura de ADIF y Renfe. Me refiero a lo siguiente; tanto ADIF, Renfe, como la CIAF o la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dependen del Ministerio de Fomento, los directivos son nombrados por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 41

el Ministerio de Fomento y tienden a rodearse de gente de confianza, de tal manera que puede existir el riesgo de que los técnicos, al saber que con los cambios de legislatura hay un desembarco de políticos y su evolución depende de ellos, tiendan a cierta docilidad que dificulte poner de manifiesto, por ejemplo, problemas o riesgos que en una estructura más abierta, de más separación entre la profesionalización y la parte política, a lo mejor al modo anglosajón, podrían mostrarse con más facilidad. ¿Qué opina usted?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como he mencionado anteriormente, yo soy funcionario desde hace más de treinta años y, por lo tanto, este es un asunto que conozco y sobre el que le aseguro que tengo opinión, es decir, la profesionalización de la Administración Pública. Le doy algunos ejemplos, actualmente en Renfe Operadora ocupan puestos de dirección personas que estaban ya en el anterior equipo, alguna ha sido promocionada, otras se han quedado. En ADIF su presidenta es una persona que ocupaba una dirección general en el equipo anterior. Nosotros cuando llegamos al ministerio y se designaron los presidente de ADIF y de Renfe, me parece que los cambios que se llevaron a cabo fueron mínimos y siempre contando con personas que estaban entre los directivos. Ahí puede haber una cierta renovación o modificación, como sucede en otros entornos, pero creo de verdad que la cualificación profesional de los técnicos de ADIF y de Renfe, o de AENA, de Puertos del Estado, del Cedex, en fin, de una casa tan compleja y tan tecnificada como es el Ministerio de Fomento, no está al albur del compromiso político. De verdad no conozco a ninguna persona que ocupe una posición directiva en estas organizaciones tan cualificadas, cuyo nombramiento se haya llevado a cabo por una cercanía, una militancia, una sensibilidad política; siempre es por cualificación profesional. Y luego está el factor de la confianza, sin duda, porque entre varios ingenieros cualificados puedes tener más confianza en una persona o en otra, y a esa es a la que designas responsable de un equipo, pero le aseguro que hasta donde yo conozco, y creo que lo conozco razonablemente bien, no hay ningún elemento político en la designación. Por lo tanto, no parece razonable que los técnicos crean que tienen que estar cercanos al poder político para que les vaya bien en la empresa. No creo que eso suceda en absoluto en el Ministerio de Fomento, no ha sucedido y, ya digo, hay buenas pruebas que así lo acreditan.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Formulo ya la última pregunta, señor presidente.

Sin poner en duda la capacitación profesional de los técnicos, pueden entender que la docilidad sea recompensada. Es decir, si es un técnico que a un Gobierno determinado no le plantea problemas, que tiende a ser dócil con sus decisiones, esto puede ser recompensado por ese Gobierno y el siguiente, con lo cual de alguna manera se puede entender que una de las características del currículum que puede ser valorada sea esa docilidad. De hecho, hace unas semanas se publicó un informe donde se decía respecto a los cambios de Gobierno, que España era el país en el que más profundamente llegaban los cambios. Por ejemplo, para los directores en España el porcentaje estaba en torno al 98 o 99 %, mientras en otros países era menor, pero seguían descendiendo esos niveles. ¿Usted cree que esto es razonable o habría que cambiar y hacer estructuras más independientes?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como funcionario o servidor público una de las cosas de las que estoy más orgulloso de mi carrera es de haber contribuido, ni más ni menos que en el año 1997, a la aprobación de la Lofage, la Ley de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado que declaró que para ocupar hasta el puesto de subsecretario había que ser funcionario público y, por lo tanto, fomentaba y hacía efectiva la profesionalización de los altos cargos en la Administración. Creo que por ahí se ha avanzado notablemente en los últimos años. Yo discrepo de quien diga que la docilidad es una característica que garantiza el futuro profesional de alguien; no, creo que se garantiza con la eficacia y con la profesionalidad porque lo que busca cualquier directivo, yo así lo he hecho en toda mi carrera, es tener un equipo de personas eficaces y profesionales, personas que resuelvan problemas, personas que desde el conocimiento técnico aporten soluciones, pero no dóciles porque la docilidad no aporta conocimiento, no aporta soluciones, y lo que hace falta en un equipo técnico de un ministerio como el de Fomento es encontrar soluciones para evitar la congestión del tráfico en una ciudad, para abrir nuevos tramos ferroviarios o para gestionar el tráfico portuario en un sitio congestionado, es decir, busca soluciones técnicas. Por lo tanto, el político pide al técnico soluciones, no le pide docilidad en absoluto.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Eso es todo. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 42

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

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

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

Buenos días, señor Catalá, es usted una de las personas que más esperábamos ver aquí sentado. De hecho, ha sido una de las personas con mayor relación con este accidente, ha tenido relación con la infraestructura previamente al accidente, un papel crucial en el momento del accidente, y las consecuencias le acompañan a usted aún a día de hoy. Previamente al accidente, mientras ejercía como secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, ¿utilizó usted en algún momento ese puesto para beneficiar las cuentas del Partido Popular en relación con el AVE a Galicia?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): En absoluto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo digo porque en una agenda incautada al señor López Madrid en la operación Púnica, en un folio escrito a mano aparece: Carlos Contreras Vimac; quieren hueco en el AVE a Galicia; Rafael Catalá, secretario de Estado, llamará para que hiciéramos hueco. Y fíjese qué casualidad que el señor Carlos Contreras está imputado por donar fondos en negro a la caja B del Partido Popular y que su empresa consiguió un hueco, una adjudicación en el tramo que une Laza y Vilar de Barrio en el AVE a Galicia por valor de 146 millones de euros. ¿Tiene usted algo que decir sobre esto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí, le contesto con mucho gusto aun interpretando que no tiene nada que ver con el objeto para el que estamos hoy aquí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Tiene que ver.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Pero usted aprovecha su tiempo para hacer las preguntas que quiere, aunque no tengan nada que ver con la investigación de un accidente. Y como yo no quiero dejar pasar esto sin contestación, le diré que yo no tenía ninguna competencia en la capacidad de decisión de ADIF, por lo tanto, malamente podía tener yo ningún interés en abrir huecos a nadie. Si alguien apunta en su agenda alguna cosa —y espero que a usted nunca le pasen estas cosas porque es difícil defenderse de este tipo de acusaciones—, que Catalá llamará; ¿llamará a quién, llamó Catalá a quién y para qué? ¿A quién iba a llamar, a la empresa? Pero si el que adjudicaba era ADIF. Es un absurdo semántico, es un absurdo lógico y es una infamia y una calumnia, y no me he metido más a fondo para defenderme de ella porque pasó como con tantas cosas que se dicen hoy en día; lamentablemente, los que ocupamos posiciones de una cierta responsabilidad o visibilidad tenemos que aguantar demasiadas infamias y calumnias y esta es una más. Solamente por darle datos objetivos, usted que seguramente tiene cabeza para entender con lógica estas cosas debe saber que yo no tenía nada que ver con el poder de adjudicación de ADIF, no participaba en esas decisiones, por lo tanto, mi capacidad para que a Vimac o a no se quién le den un contrato era cero; pero es que fíjese la poca lógica que tiene que un empresario diga que le han dicho que yo le voy a llamar, ¿para qué?, ¿le llamé?, ¿confirma ese señor que yo le llamé? O sea, alguien le ha dicho te van a llamar, cuando el que adjudica es ADIF. Es absurdo y tiene unas ciertas dosis de calumnia. El hecho de que usted lo traiga aquí pone de manifiesto que pretende ensuciar mi trayectoria profesional y mi buen nombre, y no lo puedo consentir, como es lógico.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Tiene mucho que ver porque es un indicador de que usted estaba en su puesto probablemente centrado en entender las infraestructuras más como un negocio que como un servicio público.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Lo dice usted y es ofensivo, entonces le agradecería que si me quiere ofender, lo diga y que conste en el *Diario de Sesiones* porque entonces voy a pedir... ¿Usted ha dicho que yo estaba en mi puesto para entender las infraestructuras como un negocio?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sigo, sigo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 43

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Muy bien.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el momento del accidente creo que también estaba un poco descentrado, en vez de estar preocupándose por la situación de las víctimas, usted estaba centrado en otras cosas. Le voy a leer un extracto del libro editado por *La Voz de Galicia*: Cuando Aláez estaba en pleno proceso de levantamiento de cadáveres, recibe un aviso de la Policía. La ministra de Fomento, Ana Pastor, y el secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, aseguran que tienen una información de primer orden para conocer las causas del accidente y que ambos están muy interesados en que la conozcan. Ustedes aparecieron en las vías del tren mientras se levantaban cadáveres con la grabación de la llamada que hace el maquinista al centro de control de Atocha después del accidente. ¿Nos puede explicar usted esta situación?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): La ministra, señora Pastor, y yo no aparecimos en las vías porque no pintábamos nada en las vías, estaban allí los servicios de emergencias, los servicios sanitarios. Por lo tanto, por utilizar bien las expresiones, estuvimos allí en el puesto de mando que se organizó también con el presidente de la Xunta, con el delegado del Gobierno, para intentar, como he dicho al principio, ayudar y contribuir a lo que era más importante en aquel momento, que era atender a las víctimas, a los familiares y organizar todo el operativo de asistencia. Por lo tanto, a eso nos dedicamos y fue lo que hicimos allí, no estábamos en las vías donde se estaban recuperando los cadáveres, en absoluto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Fueron ustedes con el audio del maquinista? ¿Ofrecieron ustedes el audio del maquinista?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Nos comunicaron que había una grabación y dijimos: nosotros no queremos saber nada de estas cuestiones, si alguien tiene esa información que se la dé al juez, que es el que está investigando. Eso fue lo que dijimos en ese momento cuando en aquel barullo informativo de opiniones, de tensión en un momento difícilísimo, alguien dijo que había habido una llamada en la que el maquinista hacía las declaraciones que luego se han conocido. Nosotros dijimos: Mire, pues quien tenga esa información que la traslade a quien ya está investigando, que no es otro que el juez de instrucción de Santiago de Compostela.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En ese audio del maquinista, que ya hemos escuchado en esta Comisión, hay una primera parte donde se escucha cómo reconoce su error, un despiste, su error humano. En la segunda parte del audio es donde explica que la seguridad no podía depender de un error humano, que ya se lo había advertido al de seguridad que era muy peligroso, que un día se iban a despistar e iba a pasar el accidente. **(Muestra fotocopia de la portada de un periódico)**. En los días siguientes en la portada de *El País* apareció esta información: El maquinista frenó muy tarde. «Tenía que ir a 80 y voy a 190», dice el conductor en la grabación de la llamada que hizo a Emergencias tras el accidente y que está en poder el juez. El audio del maquinista llegó no solo al juez, sino también a los editoriales, a las diferentes oficinas de prensa. ¿Quién envió esa información? Usted y la señora Pastor ¿tenían ese audio, lo enviaron ustedes, cómo llegó a la prensa?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Nosotros no facilitamos ninguna información a la prensa, en absoluto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y cómo llega esa información interna?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Pues me temo que yo no puedo ayudarle mucho a investigar cómo consiguen los medios de comunicación su información. Es un tema que a mí siempre me ha preocupado y me ha interesado mucho, cómo consiguen los medios de comunicación algunas informaciones. Y en este caso le aseguro que no tengo ni idea de cómo la consiguieron.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le vimos a usted muy centrado en los días posteriores en cargar toda la responsabilidad al maquinista. Usted dijo: La tragedia de Compostela parece estar asociada a una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 44

infracción de la velocidad. Es decir, usted intentó influir en la causa y en la opinión pública. Conociendo usted lo que sabe ahora, los informes de Europa, que hay nuevos imputados, ¿va a pedir perdón al maquinista por cargar toda la responsabilidad en él en sus declaraciones posteriores al accidente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo no creo que hiciese eso que usted dice, no creo que yo cargase la responsabilidad en el maquinista, en absoluto. En esas declaraciones que usted ha leído sí manifesté lo que nos dijeron una vez más los técnicos en aquel momento, que era un asunto asociado con la velocidad, como también parece evidente. Hay un exceso de velocidad en un determinado punto que provocó el descarrilamiento y el trágico accidente, las muertes, los heridos, etcétera, pero no me parece que eso tenga que ver con ninguna orientación o influencia en la investigación. Creo que el juzgado lleva años de investigación, los órganos técnicos del departamento también han dedicado mucho tiempo a esa investigación, ustedes lo están haciendo, y no me parece que esa declaración que usted ha leído pueda influir absolutamente en nadie cuando hay tanta prueba, tanto testimonio, tanto informe pericial, tantas horas de tanta gente dedicada a esta investigación. Por lo tanto, no creo en absoluto que mis palabras, que usted ha leído, hayan generado ninguna influencia en cuanto a la orientación de la investigación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sus palabras posteriores al accidente iban en dos líneas: cargar responsabilidad al maquinista y la otra línea era negar que fuese alta velocidad. Yo le pregunto si tiene usted algún tipo de documentación oficial que pueda demostrar sus declaraciones sobre que no era alta velocidad. (**Muestra una serie de documentos**). Yo tengo información pública de vallas publicitarias, la revista interna de ADIF y Renfe donde se dice que es alta velocidad, tengo los comunicados internos del Ministerio de Fomento que afirman que es alta velocidad, tengo incluso el *Boletín Oficial del Estado* donde figura que es alta velocidad. Por favor, ¿puede usted aportar algún tipo de documentación que demuestre que no es alta velocidad?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo no tengo informes como tales para aportar a esta Comisión, pero ustedes han tenido muchos comparecientes que así lo han dicho. Me imagino que con los audios, las grabaciones y las transcripciones de estas comparencias ya deben tener bastante, donde expertos como el señor Iñaki Barrón y algún otro les han explicado a ustedes qué significa alta velocidad. Usted lo asocia con un eslogan publicitario, ellos que saben algo más que nosotros lo asocian con un sistema entendido como un conjunto de piezas, el tren, la vía, los sistemas de seguridad, el maquinista y su formación y cualificación, todo ello, y en este caso parece que no concurrían por decisiones técnicas que habían tomado sobre la velocidad máxima, sobre sistemas de señalización, sobre la utilización de los sistemas embarcados o en vía. Por todo esto —aunque como usted se puede imaginar, yo no soy ningún experto, pero he leído, he estudiado y me ha interesado mucho— parece que los expertos dicen que llevaba a esa conclusión. Me imagino que los que lo han declarado, si usted lo necesita, pueden hacer un informe que, sin duda, será de alta cualificación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vamos, que usted no tiene ningún tipo de documentación que pueda demostrar lo que usted dice de que no es alta velocidad.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Tiene usted muchos testimonios que lo dicen, los ha tenido aquí de gente que son expertos prestigiosos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, hay mucha gente dentro del ministerio avalando la teoría oficial. Usted también reconocía abiertamente cuáles eran los motivos para manifestar que no era alta velocidad. Decía usted en una entrevista: Si trasladamos esa idea estamos haciendo un gravísimo perjuicio a la industria ferroviaria española —por lo tanto, ustedes tenían que salir en bloque diciendo que no era alta velocidad— Si fuese un accidente de alta velocidad invalidaría alguna oferta de esas empresas en el futuro. Es decir, había un contrato en juego en Brasil que dependía de que la marca España de alta velocidad no tuviera un accidente en ese expediente. Y usted sin pudor dijo que no era alta velocidad, mintió. ¿Usted va a pedir perdón a las víctimas por haber priorizado los intereses de las empresas constructoras antes que la verdad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 45

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que eso no es verdad, en absoluto, señoría. Yo si declaré que no era un accidente de alta velocidad fue porque así nos lo informaron los expertos, y así se lo han declarado a usted aquí en esta Comisión personas de reputación intachable y expertos en el sector ferroviario. Usted puede creerlos o no, no hace falta que me crea a mí, pero puede hacer caso o no a los expertos o técnicos que le han explicado qué significa un sistema de alta velocidad y por qué el tren aquella fatídica noche no funcionaba en régimen de alta velocidad. Insisto, ya sé que yo no estoy aquí para preguntarle a usted, ni mucho menos, pero no acabo de entender qué más da que fuese alta velocidad o fuese régimen convencional, lo que quería era un tiempo de trayecto, unos sistemas de seguridad, unas garantías de un buen servicio de calidad, y hubo un desgraciadísimo accidente, pero el empeño en que sea o no sea alta velocidad; funcionaba con unos requerimientos, con unas velocidades máximas que conocía el maquinista, con unas características propias del tren y de la vía y, por lo tanto, el que se llame de una manera o de otra, como bien ha dicho algún compareciente, es una cuestión cuasiterminológica; lo importante son los estándares de seguridad que operaban con el sistema ASFA de seguridad, que yo no soy ningún experto, pero es el que funciona en la gran mayoría del sistema ferroviario español y garantiza la seguridad perfectamente. Si se opera bajo el sistema ASFA y se cumplen los requerimientos de ese sistema, la seguridad está garantizada. Por lo tanto, insisto, respecto al debate sobre si era o no era alta velocidad, ya he explicado veinte veces que cuando un responsable político como un secretario de Estado, cargo que yo ocupaba, dice algo es porque los técnicos se lo han explicado, como se lo han explicado a usted reiteradamente en esta Comisión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Después de haber dejado sus funciones pasó a ser ministro de Justicia y ahora mismo, como comentaban antes, es usted asesor dentro del despacho de abogados británicos Herbert Smith, que tiene entre sus operaciones más importantes asesorar al consorcio español adjudicatario del tren de alta velocidad en Arabia Saudí, consorcio donde están integradas empresas como Renfe, ADIF, Talgo y OHL, entre otras, y además es la firma de abogados que defiende a la aseguradora de Renfe y ADIF en el accidente de Angrois. ¿No cree usted que debería dejar ese puesto de trabajo por conflicto de intereses?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo antes de iniciar cualquier actividad de naturaleza privada, he solicitado la autorización preceptiva a la Oficina de Conflictos de Intereses del ministerio correspondiente, y he recibido esa autorización de compatibilidad. Por lo tanto, creo que he cumplido estrictamente una Ley muy rigurosa como es la del estatuto del alto cargo y la Ley de incompatibilidades de altos cargos y, por consiguiente, estoy comportándome conforme a la legislación vigente que es extraordinariamente exigente y rigurosa. Creo que estoy haciendo las cosas como corresponde y, entonces, cumpliendo la ley, teniendo las autorizaciones preceptivas adecuadas, no veo cuál es el problema que podría tener en ese sentido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted cumple la ley, pero éticamente ¿cree que hay un conflicto de intereses? ¿No se le presenta a usted un conflicto de intereses éticamente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Le decía antes al señor Rufián que me sorprende que ustedes estén asociando mis declaraciones en torno a la alta velocidad en julio del año 2013 con mi actividad profesional en enero del año 2019. No sé muy bien cuál es el fin, si es un fin de desacreditarme personalmente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no, estoy vinculando que usted tenía un cargo de responsabilidad en el momento del accidente como secretario de Infraestructuras...

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Hace cinco años y medio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**:...Y que usted ahora mismo está asesorando a una firma que se encarga en concreto de llevar el caso del accidente de Angrois en el que defiende a Renfe y a ADIF.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Señoría, yo entiendo que ustedes tienen un concepto de las incompatibilidades en el sentido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 46

de que nadie pueda hacer nada más allá de dedicarse a su actividad puntual que pueda hacer, pero es que el régimen de incompatibilidades es el que aprueban las leyes, y las leyes españolas que son muy exigentes tienen unos plazos, unos tiempos, y esos plazos o tiempos los he cumplido sobradamente, por lo tanto, no hay ninguna incompatibilidad formal. Ustedes pueden pretender, como creo que están haciendo en esta comparecencia —por cierto, no sé en qué ayuda a la investigación del accidente, pero eso ya es una decisión suya, claro—, poner de manifiesto si mi actual actividad profesional es o no razonable con el accidente, y me parece que es absolutamente incoherente, no tiene nada que ver una cuestión con la otra. Insisto, las actividades que estoy desarrollando en este momento son bajo la autorización expresa de la Oficina de Conflictos de Intereses, respetuosas con la legislación, con un marco de incompatibilidades tremendamente exigente y tremendamente duro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Evidentemente, es importante para esta Comisión conocer si alguien se pudo beneficiar en el momento en que tuvo responsabilidades para posteriormente labrarse un futuro en la empresa privada a costa de bloquear esta investigación, porque usted abrió dos grandes puertas; abrió la puerta del sector privado donde trabaja ahora, pero también abrió la puerta del Ministerio de Justicia, porque aquí hay que recordar que usted fue nombrado ministro de Justicia en el momento en que el proceso judicial estaba pasando por un auténtico periplo donde se bloqueaba sistemáticamente la investigación. Cada vez que el juez imputaba a nuevos cargos, la Audiencia desimputaba sistemáticamente, hasta que se cambia el juez y ese nuevo juez efectivamente siguiendo la teoría oficial solo investiga al maquinista. Cuando desde Europa se envía el comunicado al Gobierno de que se debe volver a investigar, a este juez que parece que va a volver a investigar le mandan a Latinoamérica; o sea, sistemáticamente hay una intervención de lo político sobre lo judicial, y lo último es que a usted le nombran ministro de Justicia. ¿Usted cree realmente que había independencia judicial? ¿No cree que debería haberse abstenido respecto a su nombramiento como ministro de Justicia, cuando había un proceso judicial abierto sobre el accidente de Angrois en el que usted había tenido un puesto de responsabilidad política? ¿No cree que asumió el ministerio con un claro conflicto de intereses?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ya veo que además de intentar generar sombras de duda sobre mi comportamiento ético y legal en este asunto, también está dudando de la independencia del Poder Judicial. Yo entiendo que desde su formación política sea eso lo que les interesa, poner en cuestión todas las instituciones, el funcionamiento del Poder Judicial y su independencia. Usted está insinuando que el ministro de Justicia, sea quien sea, es una persona que le dice a la Audiencia Provincial de La Coruña o al Juzgado de Instrucción de Santiago lo que tiene que hacer y, por lo tanto, claro, como tiene algo que ver pues presiona al juez, presiona al fiscal; es una manera de entenderlo, a lo mejor es porque ustedes funcionan así. Yo creo que la independencia judicial...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, ¿usted no ve ningún tipo de relación en que hayan tenido que ir hasta Europa, en que la Agencia Ferroviaria Europea haya tenido que emitir un informe para reabrir la investigación?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No veo ninguna relación y, sobre todo, no veo ninguna relación con que usted esté insinuando que el ministro de Justicia de España influye en las investigaciones en el caso de un accidente tan grave y tan importante como este. Eso sí que me parece grave e importante, que usted en sede parlamentaria pueda insinuar que la investigación judicial está condicionada desde el Ministerio de Justicia porque eso es absolutamente falso, señorita. Gracias a planteamientos como el que usted está haciendo en este momento, la opinión pública, los ciudadanos, dudan a veces de la independencia judicial, y eso hace un flaquísimo favor y un daño a nuestra democracia y al funcionamiento de las instituciones.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que en el accidente de Angrois hubo siempre independencia judicial?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Absolutamente, estoy convencido, en el accidente de Angrois y en todos y cada uno de los millones de asuntos que cada año enjuician los tribunales en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 47

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cree usted que la CIAF ha sido independiente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que la CIAF tiene una independencia funcional. Leyendo y oyendo a los demás porque, como ustedes dicen a veces, intervenir entre los últimos implica que te da tiempo a ver todo lo que se ha dicho, es obvio que se está dudando permanentemente sobre la independencia de la CIAF. Ustedes cuestionan que pertenecen a ADIF, pertenecen a Renfe, ya ha quedado claro que el decreto que entonces estaba en vigor decía lo que decía y, por lo tanto, se hacía porque así lo mandaba la normativa vigente. Pero fíjese yo quiero ir un paso más allá del tema de la independencia, que entiendo que se pueda debatir, ¿y la cualificación? No sé si son independientes o no, yo creo que sí, usted ha dicho muchas veces que no, ¿pero cree que esa no independencia les hace ser menos profesionales y menos cualificados en su informe? O sea, ¿usted está insinuando que las personas que participan en la CIAF como expertos por el hecho de ser de ADIF y de Renfe no son profesionales? ¿Mienten?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que el imputado de ADIF forme parte de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios me parece grave, ¿no? ¿A usted no le parece grave que los responsables de eliminar las barreras de seguridad en el accidente de Angrois sean los mismos que elaboraron el propio informe que acusaba al maquinista?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Usted cree que los profesionales de ADIF y de Renfe, no de años, de décadas de ejercicio profesional, altamente cualificados y reconocidos por todos, y que participan en la investigación de un accidente son sospechosos de estar mediatizados, no son independientes por su posición profesional. Seguramente usted no, pero como yo he trabajado con ellos y sé la altísima cualificación y el compromiso de estas personas con el sistema ferroviario, sé que no van a la CIAF a intentar influir en favor de ADIF y de Renfe, en absoluto, son objetivos y son profesionales.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Aquí nadie tiene que hacer un acto de fe sobre la fiabilidad de estos técnicos, la normativa dice que no pueden participar dentro de las investigaciones personas de las empresas responsables.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como usted sabe, la normativa vigente cuando se produjo el accidente establecía una composición de la CIAF en la que había un representante de ADIF y otro de Renfe, era la normativa vigente en aquel momento. Me está diciendo ¿usted por qué no incumplió la normativa?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted no cree que ahora se debería abrir la investigación de nuevo sabiendo que hay nuevos imputados y que esa investigación no señala todas las responsabilidades?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como me dedico a aplicar las leyes y creo en el Estado de derecho y no lo hago a mi medida, sino a lo que deciden las mayorías a través del Parlamento y de los Gobiernos que aprueban las normas, hay una norma que establece que la investigación de la CIAF solamente la puede iniciar la CIAF. Es que si fuésemos nosotros aquí, el Parlamento, o si fuese el Gobierno el que le dijese a la CIAF lo que tiene que hacer...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero su opinión...

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que no puedo darle opinión porque entonces estaría mediatizando y condicionando el quehacer de la CIAF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya lo hizo bastante.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo creo que no. Si la CIAF considera que debe abrir una nueva investigación, me parecerá muy bien; y si considera que no, también me parecerá muy bien porque no le toca ni al Parlamento ni

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 48

al Gobierno decirle a la CIAF lo que tiene que hacer, porque entonces sí que estaríamos cuestionando su independencia, le estaríamos diciendo lo que esperamos de ella.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Qué opina de las declaraciones del expresidente de la CIAF en las que decía que, después de recibir el informe de la Unión Europea, le propuso a la señora Pastor reabrir la investigación, y fue la señora Pastor quien dijo que eso estaba cerrado y finiquitado?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que hubo una corrección del propio señor Rallo, ¿no?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, ¿también nos la tenemos que creer?

El señor **PRESIDENTE**: Un segundo, señor Catalá. Señora Fernández, ha más que triplicado su tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya acabo, esta es la última pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: He intentado ser especialmente generoso en esta intervención, pero triplicar es triplicar. Por favor, termine.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se lo agradezco, ya acabo.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Decía, no sé si ha constado, que el propio señor Rallo corrigió su declaración porque rectificó semánticamente; él no recibió indicaciones porque no podía recibirlas, señoría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, ¿usted está seguro de que nunca habló con la señora Pastor?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que yo conozco a la señora Pastor desde hace muchos años, sé que ha ocupado muchos puestos institucionales, pero es una servidora pública que cree en las instituciones y en el funcionamiento de la Administración, y que sabe lo que puede y lo que no puede hacer. A un órgano independiente no le puedes decir lo que tiene que hacer; decirle a un órgano independiente ese informe ya no lo reabres, si algo puede pasar es que haga justo lo contrario para demostrar su independencia. Si es que estas cosas no funcionan, esa supuesta docilidad, subordinación de los órganos técnicos a los políticos no es la realidad de la Administración Pública, señoría, no funcionan así las cosas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le agradezco su comparecencia y agradezco también al presidente su generosidad. Para finalizar le diré que siga usted con la teoría oficial que le irá muy bien en su carrera privada, pero sepa que en su carrera privada va a cargar con ochenta muertos, que ha sido usted indecente y no ha tenido ningún tipo de ética moral en los cargos públicos que ha ejercido. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: No, por favor, esos comentarios no se corresponden.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Señor presidente, como la diputada me ha acusado de indecencia y de cargar con ochenta muertos...

El señor **PRESIDENTE**: Puede responder.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que no voy a polemizar con usted, pero me parece que usted misma se califica con su última intervención; acusar a un funcionario y a un responsable político de indecente y de cargar con ochenta muertos describe muy bien cuál es su catadura moral. **(Protestas)**.

El señor **BARRACHINA ROS**: Señor presidente, el Grupo Popular quiere protestar por la escasísima catadura moral de la interviniente, que no ha utilizado su turno a favor ni de las víctimas ni de la investigación —que ha triplicado el tiempo, con consentimiento expreso del presidente—, sino que se ha dedicado a desahogarse, a perseguir personalmente al interviniente y, además, a faltar a la verdad con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 49

reiteración. Lo viene haciendo en casi todas sus intervenciones, pero hoy especialmente. Me gustaría que constase nuestra protesta contra ella y contra usted.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barrachina, efectivamente así constará en acta, contra mí y contra ella. Solo quiero hacer una puntualización. Ella ha triplicado el tiempo, pero otros portavoces lo han más que duplicado. Tampoco es que haya sido una situación excepcional. Lo digo simplemente para que conste. De todas maneras, tiene todo el derecho a pedir lo que ha pedido.

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Cancela.

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

Muy buenas casi tardes, señor Catalá. Muchas gracias por su comparecencia ante esta Comisión. Me gustaría hacer referencia simplemente a dos o tres cuestiones. Una de ellas está relacionada con la sorpresa que usted manifiesta cuando dice: No entiendo muy bien cuál es el interés en que se aclare exactamente si es una línea de alta velocidad o si no lo es. Qué tiene que ver eso en todo caso con el accidente.

Desde la posición del grupo parlamentario al que represento quiero explicarle por qué es importante para nosotros. Es importante por lo siguiente. Soy gallega, creo que se me nota en el acento, y lo que se defendió, se publicitó y se vendió, por decirlo de alguna manera, a todos los gallegos y gallegas fue que a Galicia llegaba la alta velocidad. Por tanto, se generó una expectativa en la ciudadanía y se hizo una venta política, y además lo hizo un Gobierno socialista, por lo que para este grupo parlamentario no es un tema menor. Seguramente cuando le explique el porqué de la reflexión hasta podremos coincidir, porque a lo mejor tiene usted parte de razón en lo que manifiesta y quizá también pueda tenerla yo.

Le diré por qué. El Real Decreto 1434, que usted seguramente conoce, determina las especificaciones de por qué se considera una línea de alta velocidad y cuándo un vehículo que circula por esas líneas es también de alta velocidad; después hace referencia a una serie de sistemas de gestión de tráfico, de posicionamiento y de circulación, de instalaciones, de condiciones de seguridad. Pues bien, ese conjunto de tres elementos es lo que nos lleva a la conclusión de cuándo estamos hablando de una línea de alta velocidad y cuándo no. Dice que como responsables políticos lo que hicieron entonces fue trasladar la cualificación técnica que le aportaban desde el ministerio en ese momento. Yo no lo pongo en cuestión, porque también tenían razón, ya que en ese momento faltaba un elemento para considerar esa línea como de alta velocidad, que era la desconexión del sistema ERTMS. Esa máquina no podía circular a más velocidad porque faltaba un sistema que garantizaba la seguridad para poder circular a mayor velocidad. Efectivamente, la desconexión también se debió a circunstancias justificadas, no estoy diciendo que fuera aleatoria. Inicialmente, cuando se le trasladó a la ciudadanía que era una línea de alta velocidad fue porque concurrían todos los elementos que la definían como tal. Eso es independiente de que después, por las circunstancias, por los retrasos que hubo, por la falta de seguridad debido a los fallos que estaba dando el sistema ERTMS, se tomara una decisión técnica de desconexión, justificada y que yo no pongo en cuestión. Mi grupo parlamentario considera que en aquel momento no se engañó a la ciudadanía cuando se estaba diciendo que era una línea de alta velocidad. Es una aclaración o una justificación de por qué consideramos que no es un tema menor decir que lo es o que no lo es.

Por la documentación de la que disponemos, por los trabajos que se están realizando en esta Comisión y por las comparecencias de las personas que ya han pasado por aquí, sabemos que el fabricante del sistema ERTMS embarcado, Bombardier, entregó la nueva versión del *software* a Renfe Operadora en noviembre de 2012 y que después se realizaron las pruebas pertinentes para comprobar si el resultado era positivo o no lo era. Así fue en abril de 2013. El accidente se produjo después. Quiero preguntar si como responsable político, por las informaciones que le trasladaron de que era operativo y que podía funcionar, conoce que fue lo que impidió poner en servicio el sistema ERTMS embarcado durante ese tiempo transcurrido entre el O.K. de la operatividad del sistema y el día en el que ocurrió el accidente. ¿Usted fue informado, conoce las circunstancias del porqué de esa decisión?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Lo conozco *a posteriori*. En el ministerio no se tiene información de cómo funciona cada uno de los miles de trenes que circulan cada día por nuestro sistema ferroviario, son decisiones de los técnicos de ADIF, de Renfe, a nivel territorial y a nivel central. Esa es una gestión cotidiana del sistema que, lógicamente, no llega al departamento. A partir de que se produce el trágico accidente todos pedimos información para saber qué pasaba, cómo iba, por qué, etcétera. Aquí han comparecido muchas personas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 50

que han dado esta información. Yo tengo la misma información que han tenido ustedes. El sistema daba una serie de problemas reiterados, impropios de un sistema de altísima calidad, con una frecuencia inadecuada, por lo que los expertos decidieron suspenderlo. Eso abre un proceso de mejoras y de versiones. Creo que todos tenemos la tranquilidad de saber que ADIF y Renfe, que son dos casas de altísima cualificación, los proveedores tecnológicos también la tienen, estaban trabajando en la mejora del sistema.

Una vez más volvemos al tema de si iba en alta velocidad o no. ¿Qué es alta velocidad? Es que es tan complejo que un viajero que salía de Madrid para ir a A Coruña durante ese trayecto —él no lo sabe, evidentemente, no tiene por qué saberlo— pasaba por tramos en los que iba en modo de alta velocidad, en otros no, en otros volvía a tenerla; pasaba por una línea dotada de sistema de alta velocidad, pero el tren no lo era y por eso había unas reglas, etcétera.

Es muy compleja la gestión del tráfico ferroviario, de la infraestructura y creo que en este asunto, como en casi todos, lo mejor es tener confianza en los técnicos, en los profesionales, porque son ellos los que toman las decisiones que luego refrenda, administrativa o políticamente, la dirección de las empresas o el ministerio cuando toca. Ese es un funcionamiento normal de las cosas, pero siempre basado en el criterio de los técnicos.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Otra de las cuestiones reincidente cuando hablamos en esta Comisión del accidente de Angrois está relacionada con la independencia del informe que elaboró la CIAF, que ya se ha comentado previamente. Antes compareció el subsecretario, el señor Garcés, y bajó al detalle e incluso pudimos incidir en la propia reglamentación de la CIAF. Quiero preguntarle, como responsable político, sobre todo para clarificar esa independencia de la CIAF, en función de la normativa que la regula, si tuvo alguna relación con la CIAF o con su presidente durante la elaboración de ese informe.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Absolutamente ninguna. Creo firmemente en la independencia de los órganos técnicos, en la independencia funcional que tiene la CIAF. He intentado expresar mi confianza en la cualificación técnica de las personas que formaban parte del órgano, con independencia de en qué empresa o cuál fuese su destino profesional, en este caso, ADIF, Renfe o alguna persona de Ineco. No creo que esa posición profesional les condiciones o les menoscabe para llevar a cabo su labor de investigación. Además, como decía, en el momento en el que se produjo el accidente la normativa regulatoria de la CIAF decía lo que decía y se cumplió estrictamente. Por parte del ministerio, en la parte que me corresponde —me consta también que así fue por parte de la ministra y del resto del equipo—, la relación era de absoluto respeto, de mantenimiento de esa independencia y simplemente se esperaba la presentación de sus resultados, porque lo hacían con total independencia.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Otra cuestión que me gustaría plantearle, sobre todo para conocer su opinión al respecto —su opinión no es un tema menor—, porque reiteradamente se pone en duda, es la relacionada con los plazos de ejecución y con la puesta en marcha de esta línea en Galicia. Seguramente conoce usted muy bien el contenido del famoso Pacto del Obradoiro, que establece cuáles son las inversiones, el calendario, los plazos que se manejaban, etcétera. Según los contenidos de ese acuerdo, al final la línea se puso en servicio en junio de 2012, que coincidía precisamente con lo que se había firmado —si no recuerdo mal— en septiembre de 2009 entre el Ministerio de Fomento de aquel momento y la Xunta de Galicia. ¿Tiene usted conocimiento, por las responsabilidades que asumió después, como secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, de que en algún momento existiera alguna alteración en esa planificación de los plazos, que se adelantaron para poner en marcha esa línea, por decisiones políticas que pudieran poner en riesgo la seguridad de la misma?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): En absoluto. Creo que la historia del Ministerio de Fomento —permítame la expresión— es la historia de un calendario continuamente reajustado y adaptado a la realidad, porque una cosa es la voluntad política, que no niego que puede ser llegar a las citas electorales habiendo cumplido compromisos de ejecución de infraestructuras, y otra es la realidad. La realidad suele ser tozuda y suele demostrar que los calendarios teóricos, alejados de la realidad, no se cumplen porque se dilatan. Pocos calendarios he visto que se anticipen. Los técnicos, y la propia realidad material de las cosas, impiden que la voluntad, si es que existe...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 51

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Suele ocurrir lo contrario.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Claro. Si hipotéticamente alguien quisiera poder hacer algo anticipadamente, más bien sucede lo contrario, que todo se dilata. Los plazos y los calendarios de ejecución de la obra civil, de la obra pública son tremendamente complejos y largos, porque la propia ejecución material de las obras suele ser muy compleja. No conozco ningún caso en el que por imposición política se haya anticipado el funcionamiento de una infraestructura, entre otras cosas, porque, como decía el torero, lo que no puede ser no puede ser y además es imposible.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Para terminar, señor presidente, quiero hacer una última pregunta. Después de que ha pasado el tiempo, y a la vista de cómo han ocurrido las cosas, de la información de la dispuso en aquel momento y de lo que percibió *a posteriori*, ¿qué cree que falló ese día?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Para emitir un juicio en una sede institucional como es esta, para dar una opinión personal, quiero ser prudente y esperar a la finalización de las investigaciones. No me atrevo a hacerlo porque sería irresponsable por mi parte. Todavía está en marcha la investigación judicial, está esta Comisión, que llegará a unas conclusiones, y no sé si la CIAF va a hacer un nuevo informe, como algunos dicen ahora. Por tanto, señoría, no es por no querer contestar o por no querer comprometerme, me parece que sería irresponsable ser yo quien diga qué pasó o qué falló aquella trágica noche. Lo cierto y verdad es que los ochenta muertos, los más de ciento cuarenta heridos, porque son historias personales que no terminan en el corto plazos, puesto que tienen secuelas para toda la vida, tienen que seguir teniendo de su lado la solidaridad, el afecto y toda la atención. En eso seguro que siempre se puede hacer más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Cancela.

A continuación, para finalizar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Delgado.

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

Gracias, señor Catalá. Comienzo con la continuación de las palabras de Miguel Barrachina. Cuando el Grupo Parlamentario Popular en el Pleno del Congreso manifestó su voluntad contraria a que se crease esta Comisión de investigación dio unas razones, que eran que había una investigación judicial pendiente y que no se quería contaminar para nada ese proceso judicial, conscientes de que para desentrañar la verdad de lo que pasó sería bueno que un poder independiente, inamovible, con rigor, con audiencia de las partes, con garantía para todos, en su momento pudiera emitir un veredicto. La mayoría parlamentaria de esta Cámara quiso que se crease esta Comisión de investigación y comenzamos los trabajos, en el mejor ánimo de intentar, haciendo libremente preguntas y recibiendo opiniones de los comparecientes, llegar al fondo de las cuestiones, cada uno desde su óptica. Ya nos temimos desde el primer día, con las primeras intervenciones, que esto no iba a ser así por parte de algún grupo, sino que se iba a convertir claramente en un auto de fe para intentar de alguna manera masacrar a aquellas personas que sostenían un planteamiento, una opinión contraria a la que se pretendía.

Hoy es la expresión más clara de que esto se cumplió a rajatabla, porque hoy no hemos venido aquí a que se respondan por el compareciente preguntas sobre los hechos, sino que se ha venido aquí a denigrar a un compareciente, con el ánimo de intentar crear sobre él una sombra de sospecha. Se han pasado todos los límites. El señor Catalá sabe defenderse muy bien y ya ha utilizado los argumentos defensivos y no me voy a reiterar en los mismos, pero nos parece vergonzoso el comportamiento que ha tenido hoy la diputada doña Alexandra Fernández y también algunas de las manifestaciones del señor Rufián, absolutamente improcedentes y que atentan contra el decoro, incluso, de los propios comparecientes y de los que estamos escuchando.

En segundo lugar, el colmo es poner en duda la independencia del Poder Judicial. Decir que el Poder Judicial, la Audiencia Provincial de A Coruña, el Juzgado de Instrucción de Santiago de Compostela están plegados al poder político. Eso es ignorar la Constitución española, es ignorar la separación de poderes y también es mandar un mensaje muy peligroso a la sociedad. Las resoluciones del Juzgado de Santiago, de la Audiencia Provincial de A Coruña son buenas si van en la línea de darme la razón y no son buenas, son intolerables si no se acomodan a lo que yo pienso. Nosotros no podemos compartir eso. No estamos en política ni venimos a una Comisión para escuchar estos planteamientos. En democracia hay que oír de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 52

todo, pero yo también expreso claramente el profundo rechazo de nuestro grupo a este tipo de comportamiento.

Lo último es desprestigiar a personas como el señor Rallo, que ha estado aquí en la Comisión, que repitió seis veces que no había existido ninguna interferencia por parte de ninguna persona del ministerio en su trabajo como presidente de la CIAF, que tuvo un lapsus que luego vino a aclarar en la misma jornada para que quedara suficientemente claro, y que todavía se siga diciendo que eso ha sido forzado y se quiera trasladar porquería y sombra de sospecha sobre terceras personas. Es simplemente intolerable y lo tenemos que denunciar. Mucho nos tememos que aquí no se busca la verdad, sino que se busca mandar un ideario político, utilizar partidariamente un accidente con ochenta y un muertos y ciento cuarenta víctimas. Nos parece despreciable.

Señor Catalá, le han traído al terreno del debate una cuestión terminológica, como han hecho con otros comparecientes, que es si es alta velocidad o no, y usted se pregunta: ¿Qué influencia tiene esto en las trágicas consecuencias del accidente? La señora Cancela ha introducido un hecho cierto, que es que esta línea fue publicitada como de alta velocidad, y el Feder las tiene subvencionadas como alta velocidad. Usted ha aludido a testimonios, por ejemplo, del señor Barrón de Angoití, un especialista de la UIC, de la Unión Internacional de Ferrocarriles, que ha dicho que durante muchos años se hablaba de trenes de altas prestaciones y de las prestaciones de los trenes más que de velocidad en sí, y llega incluso a decir que nosotros hablamos de un sistema de alta velocidad, línea, tren, señalización, *marketing*, estaciones, procedimientos, es decir, un montón de cosas, y que eso es un sistema de alta velocidad. Este señor dijo que este era un tren de alta velocidad pero que el día del accidente no estaba operando en condiciones de alta velocidad porque circulaba a 200 kilómetros/hora, porque circulaba por una vía en la que no había ERTMS y tenía limitada la velocidad a esos 200 kilómetros/hora. La pregunta que le hago es si opiniones como esta fueron las que usted recibió para dar su punto de vista sobre este extremo.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Gracias, señor Delgado.

En primer lugar, en cuanto a su primera intervención, le diré que yo sabía a lo que venía a esta Comisión, por tanto, no hay ninguna sorpresa. Creo que nos conocemos todos sobradamente. En todo caso, cuando me he sentado en esta silla de compareciente, he dicho que venía a intentar ayudar, a aportar la información de la que pudiese disponer para que esta Comisión concluya con un dictamen que ayude —estoy seguro de que eso es lo que se pretende y no reescribir la historia— a las víctimas y al conjunto de la sociedad española a avanzar en un sistema ferroviario con mayor seguridad. Ojalá sirva para eso esta Comisión y ojalá ustedes tengan buena mano para hacer un dictamen que acabe en esa dirección.

Estoy seguro de que todos ustedes estarán de acuerdo conmigo, aunque algunos lo reconocerán y otros no, en que cuando un responsable político se pone al frente de una organización, sea el Ministerio de Sanidad, el Ministerio de Justicia, el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Medio Ambiente, puede ser que el titular de ese cargo directivo sea un experto, pero lo será en alguna materia concreta, no en la totalidad de las áreas del departamento. Por tanto, lo que aconseja el sentido común, la profesionalidad y la experiencia a lo largo de una vida administrativa es pedir informes a los expertos, porque es verdad que lo hacemos todos los que ocupamos puestos de responsabilidad, y a veces también sus señorías, que tienen que opinar de muchas cosas; se piden notas, informes para saber qué decir cuando te preguntan sobre algo que técnicamente no conoces, y necesitas tener ese estudio, esa información, esa preparación. Eso fue lo que se hizo en el Ministerio de Fomento. Informes como el que aquí ha emitido el señor Barrón, también creo que don Eduardo del Río, otro experto en esas materias, son los que nosotros recibimos por parte de los equipos de ADIF y de Renfe en las primeras reuniones que tuvimos. Porque les aseguro, señorías, que esa pregunta que ustedes se han hecho también la hacíamos nosotros. ¿Esto iba en alta velocidad o no? Fue cuando nos explicaron qué significaba el sistema de alta velocidad. En última instancia, vuelvo a decir, una vez más, y entiendo la orientación que daba la señora Cancela, que está llena de sentido común, que parecería que alguien intenta decir: Si era alta velocidad ha habido un engaño y, además, hay unas responsabilidades, y si no lo era, pasan otras cosas. Pues no, pasa lo mismo: un accidente trágico, desgraciado, dolorosísimo en un tren que tenía unas características, que tenía unas limitaciones. Ojalá tengamos pronto la objetivación de las consecuencias.

En el equipo del Ministerio de Fomento nos hemos movido siempre, en la vivienda, en el urbanismo, en el tráfico aéreo, en el mantenimiento de carreteras, etcétera, de acuerdo con los informes técnicos, que son los que a ustedes les han aportado también en esta ocasión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 53

El señor **DELGADO ARCE**: No quiero insistir en temas que han sido objeto de pregunta y de respuesta por su parte, pero hay uno que es muy relevante. A partir del momento en el que se produce el accidente y de que la señora ministra de Fomento en una Comisión parlamentaria informase de un conjunto de medidas para intentar mejorar el sistema ferroviario español, tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista jurídico normativo, como número dos del ministerio, le pregunto si puede hacernos un balance de lo que se ha trabajado hasta la fecha para que estas cosas estén hoy mucho mejor que entonces.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como saben ustedes —se lo decía al principio—, dejé el ministerio en septiembre de 2014, pero lo que sé hasta ese minuto, y por lo que he sabido después, porque lógicamente hemos seguido compartiendo con los equipos y con los amigos los temas importantes, y este sin duda era uno de los más importantes del departamento, creo que con el paquete de veintidós medidas que se adoptó en aquel momento, que ha generado un trabajo continuado, permanente, porque hoy todavía se sigue trabajando en muchas cosas que tienen que ver con la formación de maquinistas, por ejemplo, que es muy importante, con la sujeción de equipajes, que puede parecer una cuestión instrumental, pero que cuando hay un accidente tiene unas consecuencias gravísimas, con la identificación de los pasajeros, se abrió una reflexión muy profunda sobre muchísimas cuestiones, las más importantes, sin duda, asociadas con la seguridad, con el establecimiento de balizas que ayudasen a las transiciones de velocidad, con la modificación de las reglas de señalización, etcétera. Creo que todo eso ha añadido unos factores de seguridad a nuestro sistema ferroviario.

Sé, y lo he leído en alguna de las intervenciones, que alguna de sus señorías, cuando alguien ha hablado de porcentajes o de ratios de accidentes, ha dicho: Con uno que haya, nunca deberíamos estar conformes. Por supuesto, nunca debemos estar conformes en cuanto haya un accidente de cualquier modo de transporte, pero también es verdad que las ratios de nuestro sistema en comparación con las de otros países de Europa son razonablemente buenas. Creo que las veintidós medidas y todo el trabajo en particular de los profesionales de ADIF, de Renfe, de la Agencia de Seguridad Ferroviaria actual, anteriormente la Dirección General de Ferrocarriles, han añadido valor a nuestro transporte ferroviario y han añadido seguridad a los viajeros. Yo me he sentido cómodo transmitiendo esa idea de que haciendo un balance el sistema ferroviario español es seguro —eso, sin duda, es muy difícil explicárselo a las víctimas del accidente del Alvia—, agregadamente es seguro. Se ha trabajado mucho en este tiempo y se sigue trabajando, porque este es un trabajo que no termina nunca, sabiendo que la seguridad absoluta conceptualmente no existe, pero que minimizar al máximo la posibilidad de accidentes es un compromiso de todos los que hemos trabajado o siguen trabajando en el sistema de transportes y de las infraestructuras.

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más por mi parte, señor presidente.
Muchas gracias.

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

Señor Catalá, esta Comisión es dura, usted mismo lo ha dicho, pero quizá esta sesión lo ha sido especialmente, por lo que le damos las gracias por su paciencia y por su buen hacer, básicamente por su karma.

Volveremos a reunirnos a las cinco de la tarde para sustanciar dos comparencias.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cinco de la tarde.

— **DEL SEÑOR MORLÁN GRACIA (EX SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001557).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes a todos. Espero que hayan tenido un buen almuerzo. Retomamos la sesión de la Comisión.

Tenemos con nosotros al señor Morlán, bien conocido en Cataluña por su buen hacer, ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, obviamente para informar de los temas relacionados con esta Comisión. Tiene usted cinco minutos para usarlos libremente, si quiere

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 54

intervenir; luego, cada grupo tiene siete minutos para un toma y daca de preguntas y respuestas. ¿De acuerdo, señor Morlán? (**Asentimiento**). Entonces, adelante.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, me gustaría trasladar mi más profundo pesar por la tragedia sufrida en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013 a las víctimas y sus familias, y mandarles un mensaje de respeto, solidaridad y apoyo.

Señorías, mi etapa como responsable público en el Ministerio de Fomento comienza el 19 de abril de 2004 como secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación. En esta responsabilidad ceso en abril de 2008, fecha en la que paso a ser nombrado secretario de Estado de Relaciones Institucionales y Planificación, pasando todo lo relacionado con las infraestructuras a depender de una nueva secretaría de Estado, que es la Secretaría de Estado de Infraestructuras. En abril de 2009 soy nombrado de nuevo secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, responsabilidad en la que ceso en diciembre de 2011. En abril de 2009, Renfe pasa a depender de la Secretaría de Estado de Transportes, es decir, deja de depender de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, como sucedía hasta ese momento, y ADIF continúa adscrita a la secretaría de Estado que depende de mí.

Para comenzar a hablar de la línea de alta velocidad entre Orense y Santiago, permítanme remontarme al momento de mi entrada en el Gobierno. Aunque ya se ha indicado en otras comparecencias, el estudio informativo de esta línea se inició en diciembre de 1999 por la Dirección General de Ferrocarriles, incluyéndose en el mismo cinco alternativas de trazado pero con la misma solución para el acceso a Santiago. En noviembre de 2001 se sometió a información pública, trámite durante el cual se recibieron trescientos diez escritos de alegaciones y ninguno de ellos ponía objeción alguna al trazado de la zona del accidente. En abril de 2003 la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento aprobó definitivamente el estudio informativo, licitándose y adjudicándose la casi totalidad de los tramos de esa línea a finales de 2003 y principios de 2004, mediante la fórmula de contrato de proyecto y obra conjuntamente. Esta era la situación a nuestra llegada al Gobierno en el año 2004.

Al inicio del mandato, al ministro José Blanco se le informa en abril de 2009 de la planificación existente para la puesta en servicio de las líneas de alta velocidad en construcción, planificación que se mantiene de acuerdo con los periodos que marcan los contratos en vigor y los plazos de las obras en ejecución. Al ministro se le informa de que la planificación que barajan las empresas y, por ende, el propio ministerio, de acuerdo con la situación de los proyectos y las obras en ejecución, es que la línea de alta velocidad Madrid-Valencia entrará en servicio a finales de 2010, que igualmente entrará en servicio en esa fecha la conexión con Francia —aunque se demoró hasta principios de 2011— y que la línea de alta velocidad Orense-Santiago lo hará a finales de 2011. Esta planificación respecto a la línea de alta velocidad Orense-Santiago es la que se traslada al llamado Pacto del Obradoiro, donde se incluye que esta línea entrará en servicio a finales de 2011.

En cumplimiento con la planificación prevista el 22 de diciembre de 2009 y de acuerdo con la Ley 31/2007, de contratos, ADIF licita las obras de ejecución del proyecto consultivo de montaje de vías del tramo O Irixo-Santiago, siendo adjudicado el 22 de mayo de 2010 y estableciéndose como fecha final de la ejecución el 18 de julio de 2011. El mismo día, 22 de diciembre de 2009, y de acuerdo con la Ley 31/2007, ADIF licita otro contrato de obras de ejecución y realización del mantenimiento del proyecto constructivo de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren para el tramo Orense-Santiago. El contrato se adjudica el 30 de abril de 2010 y la fecha de finalización se fija el 21 de noviembre de 2011.

En reuniones periódicas que se llevan a cabo entre los secretarios generales de Infraestructuras y de Transporte, directores generales correspondientes y responsables y representantes de ADIF y Renfe Operadora para analizar la situación de las diversas líneas en obras de cara a su evolución y entrada en servicio, se estudian diversas fórmulas que permitan homogeneizar la línea y acercar a los ciudadanos los beneficios que traían consigo estas infraestructuras. ADIF, a la vista de las fórmulas planteadas y analizadas, toma la decisión de que, como mejor opción, se lleve a cabo el montaje provisional del ancho ibérico del tramo Orense-Santiago e inicia, porque es su competencia, la redacción del oportuno modificado a finales del año 2010. ¿Por qué? Porque esta alternativa permitía la integración inmediata, sencilla y homogénea de ese tramo en la red gallega y así se evitaba la formación de una isla de 88 kilómetros entre Orense-Santiago, montada en ancho internacional, durante los años que tardara en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 55

concluirse el resto de la línea a Madrid, entonces fijada para el año 2015. Permitía analizar el estudio de soluciones alternativas para el tráfico de mercancías y afrontar la completa integración del eje atlántico antes de que la línea de alta velocidad conectara Madrid con Orense. De hecho, se llegó a trabajar en un proyecto para recuperar el trazado antiguo del eje atlántico en algunos tramos e instalar el tercer carril en otros, de forma que cuando se montara el ancho internacional de tráfico de mercancías no se viera afectado. También, creo recordar, existían problemas para el tráfico de mercancías en Orense si se mantenía el ancho UIC. Se estudió que una de las vías de Santiago-A Coruña fuera en ancho UIC; es decir, se analizaron muchos aspectos del funcionamiento de la red con el objetivo de intentar corregir que hubiera dificultades a la hora de compatibilizar el ancho UIC con el ancho ibérico. La solución adoptada permitía también prescindir de los cambiadores de ancho, lo que suponía ahorros en tiempos de viaje; es decir, la solución permitía dar un mejor servicio a los ciudadanos.

De todo ello se trasladó cumplida información a la Xunta de Galicia, al conseller de Infraestructuras y al propio presidente en la reunión bilateral de seguimiento del Pacto de Obradoiro el 13 de diciembre de 2010. Esta es la decisión que toma ADIF en 2010, a la vista de las propuestas: montar provisionalmente la línea de ancho ibérico con travesía polivalente entre Orense y Santiago hasta la conclusión de la conexión con la meseta. De ella se deriva la necesidad de modificación del correcto montaje de vía. Eso es lo que refleja la autorización de continuación provisional de las obras derivada del modificación del contrato de obras de ejecución y montaje de vía. En ningún momento se ha tenido conocimiento de otra modificación que no sea la del ancho de vía; por tanto, nada en relación con los temas de seguridad o señalización que, como hemos sabido tras el accidente, fue objeto de otro modificación de acuerdo con lo previsto en la Ley 31/2007. A este respecto, ya que hablamos de seguridad y señalización, permítanme comentar una cuestión. La línea Orense-Santiago se pone en servicio dotándola del sistema ERTMS, que estaba por encima de las exigencias normativas, dado que esta línea forma parte de la red básica de las redes transeuropeas de transporte, pero no de los nueve corredores que tenían carácter prioritario, lo que hacía que esta línea no tuviera que contar con el ERTMS hasta 2030. Fue después del accidente cuando supimos que el ERTMS no estaba instalado en la totalidad de la línea y que se habían excluido los enclavamientos de Santiago y Orense, decisión sobre la que diversos comparecientes de ADIF han dado cumplidas explicaciones en esta Comisión. Quiero resaltar que nunca se me planteó el más mínimo problema con respecto a la puesta en servicio de la línea fijada para diciembre de 2011 ni sobre la fecha ni sobre ninguna otra cuestión, y mucho menos en materia de seguridad, señalización o comunicación se me hizo ningún tipo de sugerencia o requerimiento.

Señorías, estoy a su disposición para que me hagan las preguntas. Intentaré contestarlas. Mi obligación como compareciente y como exdiputado de esta Cámara es contar, con absoluta honestidad, lo que sé y lo que pueda conocer del funcionamiento de esta línea en el momento de su construcción.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Morlán, por sus explicaciones.

A continuación, vamos a iniciar las intervenciones de los grupos. Para empezar, tiene la palabra, por el Grupo Mixto, su portavoz, el señor Martínez Oblanca. Adelante.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias. Buenas tardes a todos y un saludo muy cordial al compareciente, con mi gratitud por estar ante la Comisión de investigación del accidente del Alvia.

En aquel fatídico 24 de julio de 2013, usted, como nos acaba de recordar, no tenía responsabilidades en el Ministerio de Fomento, pero sí las había tenido anteriormente. En concreto, nos acaba de facilitar una retahíla de fechas y de datos que así lo acreditan. Usted fue secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación hasta 2011. Señor Morlán, ¿la puesta en servicio de la línea Madrid-Orense-Santiago-Ferrol se hizo precipitadamente y con fines electoralistas? Se lo pregunto porque habrá escuchado y leído, con toda seguridad, que hubo acusaciones de apertura precipitada de esta línea para que el entonces ministro José Blanco, gallego, pudiera exhibir en su tierra esta bandera ferroviaria.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Gracias, señor presidente.

Señoría, niego la precipitación, y la niego por varias razones. Primera. La fecha de puesta en servicio de la línea entre Orense y Santiago, que estaba prevista para finales de 2011, se acordó en la reunión del Pacto del Obradoiro en el año 2009. Recién llegado el señor Blanco al ministerio, tuvimos un encuentro con el conselleiro y con el presidente de la Xunta, en el que hicimos un análisis de todos los trazados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 56

ferroviarios y viarios que había en Galicia, y acordamos como uno de sus aspectos importantes que este eje se pondría en servicio antes de acabar 2011. En segundo lugar, esta decisión, incluso la fecha de inauguración, se toma un mes antes de que fueran convocadas las elecciones generales; es decir, cuando se toma esta decisión no están convocadas las elecciones generales, se convocan un mes después, creo que en el mes de julio, y la fecha se supo en el mes de junio, que sería sobre el 10 o el 11 de diciembre. Por tanto, no hubo ningún deseo de acelerar ningún trámite. En tercer lugar, el modificado del cambio de ancho, de UIC a ibérico, suponía un mes de retraso en la finalización de la obra —no recuerdo ahora el dato, pero creo que ustedes también lo tienen—. Por tanto, si no hubiésemos hecho ese cambio, a lo mejor hubiéramos conseguido inaugurar la vía antes de las elecciones; sin embargo, no importó, porque entendíamos que la solución que se daba al cambio de ancho de vía suponía un beneficio para el conjunto del funcionamiento del sistema ferroviario.

Permítame que le ponga un ejemplo. Soy de la provincia de Huesca, donde hay muchas dificultades orográficas, casi como en Galicia —en algunos puntos, mayores—, y en mi época de secretario de Estado procedimos a la construcción de una carretera, que se puso en servicio —¡qué mala suerte!— un mes después de salir yo de la secretaría de Estado. ¿Usted cree que nosotros hubiéramos forzado para que se acelerara la puesta en servicio? ¿Coincide con lo que yo planteo y lo que pienso que debe hacerse? Las obras tienen que someterse a los plazos que dicen los técnicos y las obras acaban cuando dicen los técnicos. En esta Comisión he oído algunas de las reflexiones de los técnicos que han comparecido. Decían que a ellos nadie les había presionado y que ellos no se dejarían presionar. Pues a mí me pasa lo mismo. Ni yo presioné, ni nadie me presionó. Lo único que hicimos fue someternos a los informes técnicos elaborados por ADIF para decirnos cuándo empezaba una obra, cuándo concluía esa obra y qué tipo de trabajos se iban a hacer. Nada más, nada de plazos. Por eso, ni se actuó con fines electoralistas, ni se actuó con precipitación, ni se puso encima de la mesa lo que nos gustaría o no nos gustaría. Antes de empezar esta sesión les comentaba que llevo en la obra pública desde los treinta y cinco años, cuando fui director de obras públicas de mi tierra. Durante mi época en el Congreso estuve más de veinte años vinculado a la Comisión de Industria, luego de Infraestructuras y después de Fomento, y más de siete años como secretario de Estado, y nunca he puesto encima de la mesa que tuvieran que precipitarse las obras. Cuando diseño una carretera digo de dónde a dónde quiero ir, lo que no digo es cómo hay que hacerla. Los modificados que se hacen sobre las obras que se ejecutan son modificados que tienen que plantear y que resolver los técnicos, no yo. Yo me tengo que preocupar de ver si se va a hacer esa obra, porque está licitada, y si esa obra tiene financiación suficiente para hacerse. No soy yo quien tiene que definir las condiciones y características técnicas de esa obra, y tampoco me atrevería. Aunque, al final, después de tanto tiempo trabajando en este sector, te acostumbras a hablar como ellos, y por eso da la impresión de que sabes mucho, pero no tienes ni idea. Sabes lo que quieren decir las palabras, sabes el significado de los términos, pero no hay que meterse nunca a decir si una obra puede o no puede hacerse, porque no estamos cualificados para saberlo. Ese es mi criterio y, por eso, he actuado siempre así cuando he trabajado en mis responsabilidades.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Víctor, hablando de ancho de vía, ¿toda la línea Madrid-Orense-Santiago está hecha en ancho de vía convencional, ancho de vía ibérico?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ¿Cuándo? ¿Ahora?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Cuando se puso en marcha. ¿Toda la línea, desde Madrid, tiene el mismo ancho de vía o solamente tiene ancho de vía ibérico al llegar a Galicia?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): El proyecto desde Madrid hasta Medina del Campo fue iniciado por anteriores Gobiernos —he de decir que unos empiezan las obras públicas, otros las desarrollan y otros las ponen en servicio; aquí no es cuestión de que unos tengan más o menos importancia a la hora de ejecutarlas—. Cuando uno sale de Madrid sale en ancho UIC hasta Medina; atraviesa el túnel de Guadarrama y llega hasta Medina. Estoy hablando de cuando yo era secretario de Estado, no de ahora, que puede que se haya pasado de Zamora. El ancho ibérico no garantiza la alta velocidad, porque por esa regla de tres, en Francia, que es todo ancho de 1435 milésimas, ancho UIC, todas las líneas serían de alta velocidad, y no lo son. El ancho UIC permite

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 57

que exista una interoperabilidad con el conjunto de la red europea y en España tomamos la decisión en un momento determinado de que todas las líneas de alta velocidad nuevas fueran en ancho UIC.

¿Qué sucede con Galicia? Nosotros observamos —por eso se llevan a cabo las reuniones donde, además de analizar la puesta en servicio, se tocan estos otros temas, en donde yo no estoy pero sí que están los técnicos, los secretarios generales, los directores generales correspondientes y los responsables de ADIF y de Renfe— cuáles son las consecuencias de tener una isla de 88 kilómetros en Galicia para el funcionamiento de todo el sistema ferroviario gallego. Estábamos trabajando en el eje atlántico, en algunos sitios habíamos hecho variante de población, eliminando las vías convencionales que había anteriormente y, al final, a alguien se le ocurrió la idea —ya digo que no fui yo, pero para mí fue una buena idea— de ver cómo se homogeneizaba todo. La historia era: hasta que llegue el ancho UIC a Orense vamos a ver de qué manera el conjunto del sistema ferroviario gallego tiene el mismo tipo de ancho. Aquí ya no hablo de alta velocidad o de no alta velocidad, que no tiene nada que ver; en Francia no todas las líneas son de alta velocidad y son ancho UIC. En ese momento, en esas reuniones que tienen, se analizan varias situaciones, como he comentado antes: si para dar continuidad a la línea Orense-Santiago, ya que hemos cambiado el eje atlántico entre Santiago y Coruña, ¿por qué razón una de las dos vías no es en ibérico y la otra en ancho UIC? Así el tren puede ir desde Orense-Santiago hasta Coruña. También se analiza que los puertos pueden tener problemas para sacar el tráfico de mercancías. A nosotros se nos traslada desde la Xunta que es una cuestión importante que los puertos tengan acceso de mercancías. Pues como tengamos solamente una línea de ancho UIC y no tengamos otra de ancho ibérico podríamos tener muchas dificultades. También se analiza que para que exista esa línea de ancho UIC tiene que haber unos lugares de mantenimiento del ancho UIC distintos de los de la red convencional, porque son distintos, según dicen los técnicos. Yo esto que estoy diciendo lo he leído estos días en las declaraciones de algunos de los que han comparecido por aquí, no es una invención mía ni algo que venga de hace diez años.

Se adopta en ese momento una decisión porque se ve que con esta situación tan dispar no podemos pasarnos varios años con 80 kilómetros de ancho UIC, con unos cuantos kilómetros más en una línea con ancho UIC y otra con ancho ibérico, dando solución al transporte de mercancías de mala manera y generando algún cuello de botella en el desarrollo económico de Galicia. Eso es lo que motiva que se plantee ir recuperando el ancho UIC conforme se vayan acabando las obras y cuando se llegue —entonces la previsión para llegar a Galicia, a Orense, con el ancho UIC era 2015—, cambiar el conjunto de la red ferroviaria gallega en ancho UIC y así homogeneizar el funcionamiento de todos los servicios. Y también, si daba tiempo, ver qué pasaba con el transporte de mercancías y el ancho UIC, porque me parece que para mercancías en España no hay muchas unidades de tren en ancho UIC. No sé, a lo mejor me estoy equivocando. Cortocircuitarles la posibilidad de que esa salida existiera haría muy difícil el desarrollo económico de Galicia. Por ello, en esas sesiones se estima que se tiene que tomar una decisión por parte de los técnicos de ADIF encaminada a que haya un modificación sobre el proyecto inicial y se cambie de ancho UIC a ancho ibérico. ¿Que a lo mejor habría que haberlo previsto antes? No se lo discuto, pero los responsables técnicos de ADIF son los que tenían que haber prestado atención a eso y haber planteado con más prontitud ese modificación o haber planteado desde el inicio que hubiera ese ancho ibérico.

Yo tengo claras muchas cosas que se han dicho aquí. Eso no tuvo nada que ver con el accidente —el cambio de ancho— y, por tanto, fue una cuestión estratégica y operativa que llevaron a cabo unos técnicos y que yo creo que fue un acierto que se planteara así.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Morlán, hablando de los técnicos —y en su intervención ha insistido muchísimo en que son ellos los que tienen la opinión certera a la hora de plantear una obra—, usted manifestó en su momento su sorpresa ante las imputaciones que se hicieron inicialmente, precisamente a los técnicos de ADIF y de Renfe. ¿Tan seguro está...

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Perdón, que yo manifesté, ¿el qué?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Su sorpresa.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ¿Cuándo?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por las imputaciones...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 58

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo no he dicho nada.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Pues lo he visto esta mañana cuando preparaba su comparecencia.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Pues me gustaría que me dijera dónde está, porque yo sobre este tema no he hablando nada nunca, pero nunca. He sentido dolor por el accidente...

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Lo buscaré después y se lo mostraré, pero no tiene mayor importancia.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, no, pero se lo quiero decir porque yo sobre este tema no he hablado nunca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Lo vi en la prensa aragonesa precisamente, a raíz de la imputación de un técnico aragonés, junto con todos los demás. Después quedaron fuera de la instrucción.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo de eso no...

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Se lo mostraré después. Tampoco tiene mayor importancia.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Pero sí que le puedo decir que yo no he hablado nada con la prensa, entre otras cosas porque no me han preguntado. Si me preguntan, no sé que hubiera dicho; a lo mejor no hubiera dicho nada, pero a mí nadie me ha preguntado ni nadie me ha dicho nada.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Bueno, pues nada. Retiro la pregunta.

En todo caso, la última, porque veo que el tiempo se nos ha ido muy rápidamente. ¿Conoce usted el informe de la CIAF, de la comisión que investigó este accidente del Alvia?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Todo no me lo he leído, me he leído algunas conclusiones.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Tiene alguna opinión respecto de él?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Los informes que se elaboran son informes que hay que respetar y considerar. Yo me imagino que este informe de la CIAF planteará iniciativas que sería bueno que se consideraran. Si hay otro informe de otro tipo que plantee iniciativas que contribuyan a mejorar el sistema de seguridad ferroviario español, por mí encantado de la vida. Siempre hemos presumido en España de que el sistema ferroviario era uno de los sistemas más seguros. Por lo tanto, el hecho de que haya un accidente de estas características con semejante repercusión nos debe obligar a todos a buscar medidas para que esto no se vuelva a repetir. Y si el informe de la CIAF es bueno pero es incompleto y hay otros informes que son buenos y son más completos o tienen más medidas, pues que se analicen todas. Cualquier cosa encaminada a mejorar la seguridad, por mí, encantado de la vida.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Finalizo, porque precisamente mientras usted hablaba estaba buscando sus manifestaciones. Son, en concreto, del día 11 de mayo de 2014: Morlán muestra su sorpresa por las imputaciones en el ADIF. Está publicado en *El Periódico de Aragón*.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Yo no hablé con *El Periódico de Aragón*. No he hablado nada, lo siento.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: No tiene mayor importancia. Muchísimas gracias por sus respuestas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Perdone un momento. Yo tengo un pequeño problema, que soy abogado y, por tanto, tengo un absoluto respeto por las decisiones de la justicia. Cuando decide la justicia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 59

yo no hago ninguna valoración ni ningún comentario, porque creo que la justicia tiene que llevar su paso, su camino y tiene que resolver los problemas que se van planteando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Aunque sea usted tan prudente, sepa que tendré la misma tolerancia que con cualquier otro portavoz que utilice el doble o el triple de su tiempo, sin ningún tipo de escrúpulos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Se lo agradezco.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora le corresponde el uso de la palabra al señor Garaulet y lo que le he dicho al señor Martínez Oblanca sirve para usted. Si no lo aprovecha, mejor, pero sepa que lo tiene.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Yo voy a ser un poco más breve, porque se dice que lo bueno, si breve, dos veces bueno.

Muchísimas gracias, señor Morlán, por su presencia. Yo voy a preguntarle en su calidad, no solamente de secretario de Estado en su momento sino de antiguo compañero nuestro. Muchas veces usted habrá estado preguntando desde sitio y muchas veces habrá hecho las preguntas para que sean respondidas de forma adecuada por parte del compareciente y no yéndose por las ramas. Lo digo porque las comparencias de cargos técnicos que hemos tenido hasta el día de hoy han dejado mucho que desear. Menos algunas personas que ya estaban jubiladas y que les daba igual, no se metían en ningún problema por la forma de selección de personal de la propia ADIF y de Renfe, porque uno puede un día ser jefe del otro y el otro puede ser la persona que está trabajando junto a él, y entonces no quieren soltar ninguna indiscreción que pueda molestar al compañero o que pueda importunarle. Por lo tanto, ha habido una falta de independencia y de autocrítica que yo creo que ha sido negativa para esta Comisión. Pero con usted yo creo que podemos hacer un punto de inflexión y que nos dé la información, porque voy a ir a informaciones, no ya del accidente de Angrois, sino de cuál es la política de nombramientos de ADIF y de Renfe. Porque la carrera profesional de estos técnicos depende más de la lealtad de sus superiores —como usted dice, son buenos técnicos, gente muy preparada— que de sus méritos. Por lo tanto, ¿cree usted, en su función de secretario de Estado que ha sido y de compañero nuestro que ha sido, que la política de recursos humanos de ADIF y de Renfe es la adecuada? ¿Se ha seguido una adecuada política de ingresos y de transferencia del conocimiento? ¿Ha habido una adaptación adecuada de las normas y de la formación del personal ferroviario para la llegada de la alta velocidad? Luego le pregunto más.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo, desde la honestidad que creo que debo tener con ustedes porque, al fin y a la postre, aparte de que sea una Comisión de investigación, indudablemente está hecha desde la opción —imagino— de que un accidente tan grave como este no se vuelva a repetir y se analicen todos los temas que pueden tenerse presentes en el desarrollo de la actividad pública por parte de las empresas públicas, he de decirles que ADIF es una entidad empresarial que tiene una importante autonomía en cuanto a sus decisiones, hay un consejo de administración con un presidente que efectivamente está vinculado al Ministerio Fomento pero el Ministerio de Fomento tiene poco que decir salvo aportarle los recursos a través de los Presupuestos Generales del Estado, pero después ellos son los que marcan la pauta.

Yo creo en los sindicatos y en el funcionamiento de las empresas públicas en las que existe una representación sindical en los consejos de administración y en que por parte de los sindicatos se estén planteando aquellas medidas que consideran necesarias encaminadas a la búsqueda del mejor personal que pueda existir para el buen funcionamiento de ADIF. Desde esa perspectiva, no puedo decirle si ha sido correcta o no. Lo que he visto es que la gente de ADIF ha funcionado correctamente, y la prueba está en que es una de las empresas que hay en este país que ha llevado a cabo el desarrollo de unos proyectos muy interesantes en el conjunto del país que han sido ejemplo en otros sitios. Y todo eso ha sido hecho por muchos ingenieros y trabajadores de ADIF.

Me imagino que, como todo en la vida, todo es mejorable y me imagino que cuando uno entra en una empresa pública intentará llevar a cabo las decisiones que considere más oportunas encaminadas a conseguir los objetivos que se ha planteado. De lo que yo conozco de ADIF, me han satisfecho sus decisiones y sus planteamientos. Que ustedes entienden que puede haber alguna cosa, pues cuando ustedes tengan la posibilidad de llegar al Gobierno y de buscar otras fórmulas me imagino que las buscarán e imagino que funcionarán y tendrán los efectos y los mismos aciertos que puede tener cualquier

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 60

persona que esté en la Administración o en la Función pública. Por ello, no puedo ponerme a juzgar la política de recursos humanos de una empresa que no conozco cómo funciona; me tengo que fiar de lo que veo y lo que veo es que hay unos sindicatos que están muy estructurados, que son de diversa tendencia ideológica, que hay unos técnicos que están muy preparados y que, como es lógico, la empresa tendrá problemas de diversa índole que pueden plantearse pero yo no desconfío en absoluto de cómo funciona ADIF. ¿Que hay que cambiarlo y mejorarlo? Como se dice, cada maestrillo tiene su librillo. Sí.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Yo le preguntaba si en su caso personal, durante su mandato, usted hizo algo para reforzar la independencia de los técnicos de los diferentes actores en su sector?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí. También depende de las actitudes personales.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por eso lo pregunto.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): En el ministerio, en cuanto al funcionamiento de las tres direcciones generales que dependían de mí —una era la Dirección General de Planificación, otra la Dirección General de Carreteras y otra la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias—, no me he fijado en el color de la gente que había.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ahí voy. Todo lo que le voy diciendo es por una pregunta que le voy a hacer.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Y mi gabinete de asesoramiento estaba formado por personas formadas técnicamente. No he pedido ningún carné a nadie.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Bien. Eso me parece correcto y es lo que debería hacer todo el mundo, cosa que, por desgracia, no pasa.

¿No cree usted que el ministerio debería establecer una estrategia indicativa y desvincular la planificación y ejecución de las infraestructuras de los ciclos electorales? Lo digo porque usted tenía una parte que era planificación. No lo digo exactamente por usted, lo digo a la hora de establecer una norma general.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Cuando llegamos en el año 2004-2005 nos encontramos con que había un plan elaborado por el anterior Gobierno que era el plan 2000-2007, según recuerdo; quizá algún compañero diputado suyo igual puede aclarárselo con mayor certeza que yo. Nos comprometimos a elaborar una planificación que, le tengo que decir, venía condicionada por la planificación que había. Porque, por ejemplo, en esta línea de la que estamos hablando, todas las decisiones de carácter técnico las había adoptado el anterior Gobierno y quien fijó el trazado, aprobó el estudio informativo y lanzó los proyectos y las obras fue, en gran parte, el anterior Gobierno. Por lo tanto, eso en una planificación a medio y largo plazo te condiciona, guste o no guste. Eso es así. Nosotros elaboramos un documento que era el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, con toda la información pública que se consideró necesaria, con todas las reuniones que tuvimos con todas las comunidades autónomas y muchos ayuntamientos y grupos políticos y se presentó en esta Cámara. En cada uno de los modos de transporte venían contempladas cuáles eran las actuaciones que había que realizar por parte de cada centro directivo y no en cuatro años, sino hasta 2020. Esa planificación es la que después creo que había que seguir, pero no se ha seguido.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por eso le estoy preguntando.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): A mí me hubiera gustado que se hubiera seguido, no porque haya encabezado yo la redacción, sino porque lo que sí es cierto es que tuve que recoger en esa planificación todo lo que había hecho el Gobierno del Partido Popular anterior. ¿Por qué? Porque ellos también tenían su plan y hubo que coger su plan e incorporarlo al nuestro, es decir, nosotros tuvimos que asumir el suyo y tirar para adelante con ese plan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 61

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Por eso le estoy preguntando esto, por eso le estoy haciendo todas estas preguntas. Efectivamente, usted hizo una planificación estratégica en la que desarrolló no solamente cuatro años. Al final, en el caso de Angrois, fueron decisiones políticas las que volvieron a indicar cuándo se daba de alta un servicio y cuándo no.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, no.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Sí, fue así. Esa es mi opinión y la suya es la suya. Lo que le quiero decir es que, por desgracia, ocurrió eso, pero gracias a que la gente se dio cuenta de que esas decisiones no podían seguir haciéndose desde el punto de vista político, una de las consecuencias del accidente de Angrois es que ya no se volvieron a incluir decisiones políticas en temas de ámbito de planificación. Ese es el gran problema porque cuando usted se fue se volvió a hacer de otra forma, es decir, se volvieron a hacer planificaciones que, extrañamente, acababan siempre en un periodo electoral. Al siguiente compareciente se lo preguntaré igual, por qué no desligamos la planificación de algo que es importante, como son las infraestructuras de nuestro país, del ámbito político y por qué todos queremos sacar la parte de ventaja del político de la zona mirando lo regional en vez de mirar lo nacional. En su caso no es así, por eso se lo he preguntado.

Muchas gracias por sus respuestas.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Quiero aclararle una cosa. Para mí la planificación es una forma de que exista una prolongación en el funcionamiento de los servicios y las administraciones públicas a lo largo de muchos años, con independencia de los avatares políticos. Pero, fíjese, en el año 2004 —no recuerdo si fue en el mes de septiembre o de octubre—, hubo en esta Cámara dos iniciativas —en 2004, estando recién empezadas las obras—, una iniciativa que decía: en el año 2008 estará acabada la línea entre Ourense y Santiago. Era una iniciativa de dos grupos —uno de ellos está en esta Cámara ahora, pero el otro grupo no está y ha sido sustituido por otros grupos que pueden considerarse herederos del mismo—, sabiendo perfectamente que las obras no podrían estar concluidas en 2008, pero cuando esa propuesta se plantea, mi grupo votó que sí. ¿Qué es lo que quiero decir? Que aquí en esta Cámara —y no quiero meterme en interioridades que no pertenecen a esta Comisión de investigación, pero discúlpenme que abuse de su paciencia— cuando se llevan estas cosas a discusión debiera tenerse en cuenta cómo están los contratos de obras, no la voluntad de quien lo quiera acabar porque si se hubieran visto los contratos de obra se hubiera observado que en septiembre u octubre de 2004 no se llegaba ni loco a 2008. Pero se aprobó aquí, y creo que la obra pública hay que afrontarla de otra manera y hay que intentar por todos los medios que los responsables políticos se fíen de los responsables técnicos, les digan qué es lo que quieren hacer y les dejen hacerlo como se debe de hacer.

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

Por En Marea, continuación de aquella opción que estaba y que no está pero que continúa estando, tiene la palabra la señora Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes.

Comparto parte de la reflexión que usted hacía anteriormente sobre la necesidad de cambiar el ancho de vía y la urgencia de que el sistema ferroviario del eje atlántico no quedase, digamos, como una isla dentro del sistema ferroviario del Estado. Pero no hay una relación directa y única entre la voluntad de modificar el ancho de vía y la modificación de la implantación del sistema de seguridad, son dos elementos diferentes. Por tanto, sin entrar en si era o no pertinente la modificación del ancho de vía —y yo pienso que efectivamente había que buscar una solución a un problema—, había múltiples respuestas, no había una única forma de ejecución. Se decidió recortar el sistema de seguridad en los últimos kilómetros, pero podría haberse mantenido el cambio de los sistemas de seguridad en la estación de Santiago. Quiero decir que hay una parte en que hay una decisión a mayores sobre la implantación del sistema de seguridad y en qué momento se hace la transición entre los dos sistemas.

La primera pregunta sería por qué se escoge una opción y no otra, por qué se escoge la opción de recortar el sistema de seguridad de los últimos kilómetros, dejando desamparada del control de velocidad continuo que supone la ERTMS precisamente la curva que sería probablemente lo más peligroso de todo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 62

ese trazado, esa última curva para entrar en la estación. ¿Por qué se decide eso y no otras opciones, por ejemplo, llevarlo hasta Santiago y dejar protegida la curva?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Señoría, ya me gustaría a mí saberlo porque cuando yo me entero que sucede esto es cuando se produce el accidente. Las primeras noticias que tengo de que el ERTMS ha desaparecido en los últimos ocho o diez kilómetros es una vez que se ha producido el accidente. Cuando uno piensa que tiene unos sistemas de señalización, de comunicación, es decir, cuando la superestructura, como decían los técnicos de ADIF en esos momentos, tiene unas determinadas condiciones y características y a uno le dicen que el ERTMS está entre O Irixo u Ourense y Santiago, si nos lo dicen a usted y a mí, los dos nos creemos lo mismo, que el ERTMS está hasta Santiago. ¿Por qué razón no está? No lo sé. Lamentablemente, no lo sé, ya me gustaría darle una respuesta que nos satisficiera a usted y a mí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, compartirá usted conmigo —porque entiendo que usted está diciendo que fue una decisión más bien técnica o de alguien que estaba por debajo de usted y que usted no tomó parte en la misma— que debería haber una serie de mecanismos que le garantizaran a usted como responsable que se están haciendo las cosas bien. Uno de esos mecanismos, en este caso concreto, sería una evaluación de riesgos, así lo dice la Agencia Ferroviaria Europea. En la modificación del proyecto faltó una evaluación de riesgos; si se hubiesen evaluado los riesgos que suponía modificar las condiciones de seguridad y recortar el sistema ERTMS los últimos kilómetros, probablemente alguien se habría dado cuenta de la peligrosidad que suponía esa decisión y, por lo tanto, habría una barrera, digamos, de protección ante una decisión que empeoró la seguridad. ¿No cree usted que se debería haber realizado esa evaluación de riesgos?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Señoría, lo que yo no sé es por qué razón no se hacen las evaluaciones de riesgos y por qué razones se hacen. Indudablemente, a lo largo de toda mi vida como secretario de Estado, en los diversos modos de transporte que hay en el Ministerio de Fomento y que dependían de una manera o de otra de mí, siempre he insistido en que la única prioridad que tenemos es la seguridad: la seguridad viaria, la seguridad ferroviaria, la seguridad portuaria y la seguridad aeroportuaria. ¿Que cuáles son los mecanismos necesarios para mantener esa seguridad? Usted me dice que una evaluación de riesgos o que la Agencia Ferroviaria Europea dice que una evaluación de riesgos. Pues a lo mejor tendrá que haber una entre las conclusiones de esta Comisión que recoja que ante la realización de cualquier tipo de modificación de determinados tipos de proyectos habrá que hacer una evaluación de riesgos sobre lo que esa modificación implica. No se lo discuto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Efectivamente, esa parte está recogida en normativa. Cuando hay un cambio sustancial en la seguridad, se está obligado a una evaluación de riesgos. Es lógico también.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ustedes han hablado con los responsables de ADIF y de Renfe durante este tiempo, así como con otros responsables que eran independientes y me imagino que les habrán preguntado al respecto y no sé qué respuesta les habrán dado, lo que sí le puedo decir es que si hemos tenido algún problema porque no se ha hecho lo que se debería haber hecho, quizá habría que decir: oiga, mis conclusiones son que para que esto no vuelva a ocurrir tiene que producirse este hecho de manera inexorable y que debe de existir algún tipo de control para que se vea que se va cumpliendo. Pero, señoría, yo no le puedo decir si procedía o no procedía, si estaba o no estaba porque yo en los temas de carácter técnico no me he metido nunca. No sé si es un tema de carácter técnico o no, yo creo que sí porque son los mismos técnicos los que han de valorar cuáles son las repercusiones de las decisiones que toman, pero no lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: De acuerdo con los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/43/CE, los sistemas de gestión de seguridad deberían ser evaluados por ustedes también, por las autoridades nacionales responsables de la seguridad del Estado, y dentro de esos sistemas de la gestión de la seguridad dice que debe cumplir con los requisitos de tener procedimientos y métodos para llevar a cabo la evaluación de riesgos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 63

Desde la Secretaría General de Infraestructuras se otorga esta autorización de seguridad a ADIF. ¿Es cierto? **(Muestra un documento)**.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que no sé qué documento es ese.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Autorización de Seguridad de ADIF en base a la cual se otorga esa potestad a ADIF pero, en última instancia, el sistema de gestión de la seguridad es avalado por una autoridad superior a ADIF. ¿Cómo se otorga esto sin que se cumpliese un sistema de gestión de la seguridad que no permitiese que no se evaluaran los riesgos?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo eso lo desconozco, señorita. Eso que usted me está mostrando ahora no lo conozco.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ¿podría aproximar el documento al compareciente? **(Pausa)**.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ahí se recogen lo que son los criterios de evaluación del sistema de gestión y en dicha evaluación se comprueba que ADIF ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y que está en condiciones de cumplir con los requisitos específicos necesarios para la administración segura de la infraestructura. Sin embargo, el auto del juez está plagado de declaraciones sobre la falta de seguridad de ADIF muy claras. Dice: Ha quedado evidenciado que el análisis, siendo preceptivo, no se hizo; no hay constancia alguna en autos, pese a la descomunal información documental aportada, de que ADIF haya evaluado sus riesgos; por parte de ADIF nada se hizo para evaluar y reducir dichos riesgos a parámetros de tolerancia conforme a las exigencias de las normas Cenelec. Es decir, hay un señalamiento claro de la falta de mecanismos dentro de ADIF para garantizar la seguridad, pero al mismo tiempo se le da ese informe favorable a ADIF desde una entidad superior.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cómo puede ser? ¿Quién estaba velando por que los sistemas de gestión de seguridad...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, deje leer con tranquilidad al señor Morlán el documento. De hecho, lo tendría que haber hecho antes de formular las preguntas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pensé que lo conocería.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, no lo conocía. Pero aquí, al fin y al cabo, el responsable es el director general. En el ámbito de sus competencias, cada quien tiene la capacidad para dictar estas resoluciones, y a la secretaria general no le consulta el director general que va a hacer esta autorización porque viene reglamentado en alguna parte. El director general lo hace o no en función de las explicaciones que le da ADIF. Más no le puedo decir, salvo que cambiemos la ley y digamos que a partir de este momento los secretarios de Estado serán los que se dediquen a vigilar esto. Pero en estos momentos lo hace el director general.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y después de saber lo que pasó con el antecedente de Angrois no hace usted una valoración un poco crítica sobre si los sistemas de gestión de seguridad internos de ADIF estaban bien procedimentados o controlados desde la secretaria general?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ¿De la dirección general?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es muy delicado meterme yo a decirle un sí o un no cuando haría falta ver toda la documentación. Creo que cada quien actúa en función de sus responsabilidades y cuando uno dicta una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 64

resolución lo hace porque es el responsable para hacerlo y asume toda la responsabilidad. Si quiere que sea otro el que lo haga tendrán que articularse todas las medidas para que sea otro el que lo haga, pero, por ahora, el responsable era el director general.

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, está su documento a su disposición si lo quiere.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muy bien. En cuanto a las prisas, usted decía ustedes jamás precipitarían unas obras poniendo en riesgo la seguridad. Creo que en este caso no es que hubiese una precipitación en las obras, pero sí observamos cierta precipitación en cuanto a la tramitación de la documentación. La puesta en servicio se otorga en el plazo de una hora. Creemos que no es tiempo suficiente para hacer una valoración objetiva seria de que ahí estaba toda la documentación. Efectivamente, después conocimos que faltaba el informe del evaluador independiente, que tampoco se había hecho esa evaluación de riesgos. Sí que vemos cierta celeridad por sacar la documentación adelante y dar la autorización. Si se hubiera hecho bien, se habría detectado la falta de documentación. Pero es que, a mayores, no estaban ni el ISA —que es el informe independiente que certificaba la seguridad en la curva— ni estaba la evaluación de riesgos; es decir, faltaban los documentos que avalaban la seguridad de la curva, y al mismo tiempo tenemos que el jefe de maquinistas de Ourense en su primer viaje ya detecta la peligrosidad de la curva. Si conectas un dato con el otro sacas la conclusión de que quizá esas evaluaciones de riesgos, ese informe del evaluador independiente no se hizo porque iba a resultar muy evidente que había un riesgo. Si el jefe de maquinistas en su primer viaje ya detectó la peligrosidad, si se hubiese hecho una evaluación de riesgos seria, rigurosa y con tiempo se habría detectado fácilmente la peligrosidad de la curva. ¿No hubo entonces quizás prisa y aunque faltasen esos informes...?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): A mí no me consta eso, señoría. Como es lógico, ustedes han estudiado con bastante más profundidad todo el proceso —yo no lo he hecho como ustedes porque ustedes lo tienen que saber—, pero a mí no me consta que en ese momento hubiera nada raro ni nada especial. Le digo una cosa, creo que si hubiera habido el más mínimo elemento de duda sobre que esa puesta en servicio iba a tener algún tipo de problema o dificultad no se hubiera efectuado por todas las consecuencias. Es accidente ha sido muy grave, ha sido muy duro. Son las familias las que no van a poder olvidarlo nunca, pero a los responsables públicos, cuando vemos estas cosas, se nos pone la carne de gallina como para pensar que hemos dejado de hacer algo que era importante, que era ver si estaba bien. Por eso digo que cuando a mí me dicen que se puede poner en servicio —bueno, no me lo dicen a mí, el propio ADIF dice que se va a poner en servicio tal línea— indudablemente yo me creo que todo está hecho en condiciones y todo está perfectamente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero sabiendo ahora que quizá no se daban todas las condiciones y que faltaba documentación...

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Pues yo lamento mucho que haya sido así y habrá que ver de qué manera de cara al futuro se buscan fórmulas para que no se vuelva a plantear algo similar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sabiendo hoy que faltaba el informe del evaluador independiente, que era obligatorio entregar, ¿usted no cree que se debería volver a investigar? Sabiendo todo lo que sabemos ahora, con un imputado en ADIF, con los informes de la Unión Europea, sabiendo que faltaba documentación por entregar, ¿no cree usted que es necesario que se haga una investigación más profunda que vaya más allá de señalar solo el error humano?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que los tribunales están haciendo la investigación sobre todo este triste accidente y yo confío en lo que decida la justicia. Me imagino que muchas de las cosas que usted está poniendo encima de la mesa posiblemente se verán ahí. Pero también reitero una cosa: usted lo pone de manifiesto, piensa usted que ha pasado así y estamos en una Cámara donde se toman las decisiones para ver de qué manera se pueden corregir los daños que han causado determinadas decisiones o determinados hechos que se han producido, y creo que sería bueno que eso se contemplara aquí y se modificara para el futuro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 65

cualquier tipo de documento o norma que pudiera dar lugar a que ocurriera una cosa similar. Señoría, es lo que le puedo decir.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Gracias a usted.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Fernández.

A continuación, por el Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora Cancela.

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

Buenas tardes, señor Morlán, y muchas gracias por comparecer en esta Comisión, sobre todo por lo que puede aportar no solamente por su experiencia política, sino también por su dilatada experiencia como servidor público. Me gustaría compartir con usted una reflexión previa. Cuando compareció en esta Comisión el representante de la ERA, independientemente de muchas cuestiones que se comentaron, yo le pregunté directamente si consideraba que el sistema ferroviario español era un sistema seguro, y contestó que sí, lo cual no significa que, evidentemente, si ocurre este accidente u otros —donde además el resultado es tan dramático—, evidentemente habrá cosas que sea necesario corregir o al menos evitar que en un futuro vuelvan a ocurrir. Eso lo pongo en relación con algunas reflexiones o aportaciones que se están haciendo sobre el personal funcionario, porque fundamentalmente el cuerpo técnico del ministerio y de las distintas entidades que lo conforman es personal de un perfil eminentemente técnico, cualificado. Por lo tanto, el sistema de provisión de puestos de trabajo en la Función pública de momento sigue siendo el que es y es un procedimiento reglado. Por tanto, nadie adquiere la condición de funcionario porque alguien lo haya puesto a dedo, sino porque ha pasado un proceso de selección según unos barremos y según unos requisitos y al final adquiere esa condición de funcionario o funcionaria pública, que es lo que, además, garantiza la independencia del cuerpo funcional, al margen de quién esté en el Gobierno o en los Gobiernos respectivos en un momento determinado. Por tanto, el nivel político es una cosa pero el cuerpo técnico es otra. Me resulta imposible llegar a la conclusión de que ese personal técnico altamente cualificado —que además tiene el reconocimiento internacional en cuanto a la calidad de nuestro sistema ferroviario— se deje llevar por unos vaivenes o por unas directrices políticas que pongan en peligro la seguridad del sistema ferroviario español. Lo digo sobre todo para tranquilidad de los usuarios y usuarias de este país, entre los que me incluyo, lo cual no nos debe impedir hacer nuestro trabajo y el trabajo de esta Comisión, que es determinar, si es posible, qué causas pudieron incidir en este resultado dramático. Quiero decir con esto que cuando se habla de proyectos tan complejos y sobre todo que abordan periodos temporales tan amplios circunscribirlos a la decisión política temporal de quién está en el Gobierno en un determinado momento u otro no tiene mucho sentido, sobre todo porque usted mismo ha dicho que la mayoría de estos proyectos exceden el periodo de cuatro o cinco años porque tienen una prolongación en el tiempo sin la cual, evidentemente, las infraestructuras de este país y de este calado no podrían hacerse. Por tanto, creo que debemos ser moderados en cuanto a poner en duda la seguridad y, sobre todo, la capacitación técnica del personal que presta servicios en el ministerio. En este sentido, y en relación con la decisión del cambio de ancho de vía a la que hacía usted referencia y que ya explicó muy bien —tenía pensado hacerle una pregunta en ese sentido pero ya ha contestado usted a la misma—, quería hacerle una pregunta única y exclusivamente respecto a un aspecto: ¿esa decisión del cambio de ancho de vía incidió de alguna manera en menoscabar la seguridad de la misma?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, no. La experiencia que tengo y lo que hemos ido comentando a lo largo de los años con los responsables que han estado al frente de este tipo de instituciones no ha sido en relación con este tema del ancho de vía entre Orense y Santiago, porque este tema del ancho de vía viene de la época de la alta velocidad entre Madrid y Sevilla, época en la que yo era ya diputado en esta Cámara y ya estaba metido en la Comisión de Fomento; entonces ya se hablaba del cambio del ancho de vía. En una obra puede haber tres tipos de proyectos: hay un proyecto que es el de la explanación, en el que normalmente van la explanación y la vía, pero a veces va explanación por un lado, vía por otro y luego la superestructura por otro; son proyectos regulados por dos leyes, por la Ley 30/2007 y por la Ley 31/2007. El cambio de ancho de vía era una decisión que tomó el Gobierno de Felipe González en aquella época porque entendía que nuestra integración en Europa tenía que superar las barreras que había y que se derivaban de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 66

existencia de distintos anchos para el transporte de viajeros y de mercancías. Ahí no se habló en ningún momento de si era más o menos seguro, a pesar de que algún compareciente en esta Comisión —lo he leído— ha dicho que, al ser el ancho de vía ibérico más ancho, era más seguro que el UIC. No lo califico, pero me parece absurdo porque el ancho de vía tiene que ver con que sea interoperable nuestro sistema ferroviario con el sistema ferroviario del resto de Europa y con que nuestros trenes, partan de donde partan, puedan llegar hasta Alemania o hasta Polonia, y ese es un proceso lento porque tiene que ser lento pero que no tiene nada que ver con la seguridad. La seguridad la puede dar el trazado, pero veo que los técnicos españoles cuando tienen que tomar decisiones sobre el trazado de las líneas ferroviarias no lo hacen como antes, porque antes se tomaba el trazado en función de otro tipo de intereses; ahora no es así, ahora se toma el trazado en razón de la fiabilidad del propio tren. Después, tienen también mucho que ver los sistemas de señalización y de comunicación, la señal que tiene que haber en las vías para los trenes, los sistemas de comunicación y los sistemas de electrificación. Hay una cosa en la que también somos diferentes al resto de Europa: cuando vamos con nuestro voltaje en alta velocidad resulta que tenemos 25 000 voltios, pero cuando cruzamos a Francia son 15 000. ¿Tiene eso alguna incidencia en la seguridad? No, pero es cierto que marca unas diferencias que hay que intentar combinar por todos los medios para que puedan funcionar.

Respecto al tema de la seguridad, cuando el ERTMS se implantó en España —parezco el abuelo Cebolleta hablando de estas cosas que casi me remiten a la prehistoria, pero, qué quiere que le diga, tengo la edad que tengo—, que proviene de una empresa italiana, lo vimos con ojos muy dubitativos porque los sistemas LZB y ASFA funcionaban bien y no ocasionaban ningún problema especial en materia de seguridad. Nos convencen de que el ERTMS es un sistema más seguro que los demás y lo vamos implantando. Fíjense hasta qué punto —a veces cuento esta anécdota y por eso digo que a veces soy un poco abuelo Cebolleta— son importantes estos temas de seguridad y de incorporación de las nuevas tecnologías al sistema ferroviario que yo recuerdo que en los años 2005-2006 un día la secretaria general me dijo que el sistema de ERTMS entre Madrid y Zaragoza se había helado porque había habido nieve y que había ocasionado problemas de funcionamiento, y hubo que buscar una fórmula para evitar que se produjera hielo o que la nieve interrumpiera la comunicación de la baliza con la cabina del maquinista. Todo eso se fue mejorando y el sistema fue tomando cuerpo y es de los sistemas más seguros que hay en estos momentos. Aquí en España tenemos técnicos ferroviarios muy buenos, técnicos ferroviarios que tienen mucho predicamento en el resto del planeta, creo que tenemos que estar orgullosos de ellos y también creo que todas aquellas medidas que podamos ir incorporando —ustedes, como responsables políticos que son, yo ya estoy jubilado— para mejorar la eficacia y el funcionamiento del sistema serán necesarias porque la vida avanza y los sistemas cambian. Ahora, que eso se pueda mejorar, pues no lo sé, yo solamente sé que lo que se ha hecho en estos años en ADIF, en Renfe Operadora o en la propia Función pública ha tenido mucho que ver con el mérito y la capacidad y no tanto con el enchufismo. De cualquier manera, si ese riesgo existiera habría que corregirlo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En relación con la existencia o no de ese informe de un evaluador independiente al que hacía referencia la señora Fernández —he visto que usted se ha quedado preocupado—, quiero decirle que, en todo caso, hubo comparecencias aquí de perfil técnico en un sentido y en otro. Hubo quien manifestó que, según la normativa aplicable en aquel momento, no era necesario, y hubo quien afirmó que sí hubiera sido necesario. Por tanto, esa será también una de las cuestiones que tendremos que determinar y es trabajo de esta Comisión.

Para terminar, la última pregunta que quería hacerle era en relación con el hecho de si usted recibió presiones o si usted las ejerció, pero como ya la ha respondido al inicio de su intervención, me doy por contestada.

Muchas gracias.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Veo que le he chafado casi la intervención. (**Risas**). Es cierto que las presiones nunca las he planteado y nunca se me han planteado. En este tema de la obra pública hay que confiar en quien está llevando a cabo el desarrollo de las obras públicas.

Respecto a lo que dice usted del informe evaluador, yo no sé si es necesario o no lo es y si usted dice que unos dicen que sí y otros que no, lo que habrá que hacer aquí en España es decidir si nos parece oportuno o no. Por tanto, en las resoluciones que ustedes adopten en esta Comisión de investigación, que una de ellas haga referencia, si lo consideran oportuno, a eso o no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 67

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Gracias, doña Pilar Cancela.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Buenas tardes, señor presidente, señorías.

Señor Morlán, bienvenido otra vez a este Congreso de los Diputados donde tantos años ha pasado usted como diputado; yo he compartido con usted muchas sesiones de la Comisión de Fomento y, después, cuando usted se incorporó a la Administración, he tenido la oportunidad de hacer el ejercicio de la leal oposición y, como bien conoce, me he interesado desde el inicio por esta línea de alta velocidad Ourense-Santiago.

En el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, una ingente cantidad de documentación que obra en nuestro poder analiza todo lo que ha sido el proceso de aprobación del proyecto inicial de esta línea Ourense-Santiago, como del proyecto modificado. Usted ha enumerado alguno de los antecedentes, el primer estudio informativo que es del año 1999, cuando se somete a información al público en el año 2001, cuando se reciben 310 escritos de alegaciones, cuando se analizaban 5 trazados, y que ninguna de las alegaciones al trazado ponía objeciones en la zona del accidente, y después usted fue relatando los proyectos iniciales que se hicieron tanto de acceso a la estación Ourense-Santiago como al acceso desde la estación a Santiago de Compostela-Ourense en esa misma línea. Cuando usted es secretario de Estado es cuando se toma la decisión de modificar la solución inicial, la del proyecto inicial —usted lo ha mencionado—, y es en junio de 2010, siendo usted secretario de Estado, cuando se reconsidera la solución, se propone su modificación en octubre de 2010; eso lo ha dicho usted y es un hecho evidente, luego la línea se pone en servicio en diciembre de 2011. La pregunta que yo le hago es si usted conoce que esta decisión de modificar el proyecto inicial implicó además de modificar el ancho de vía también una modificación en lo previsto inicialmente en las instalaciones de seguridad y de comunicaciones, es decir, en la localización del ERTMS y del ASFA, en el montaje de las vías y en la electrificación, si sabe usted que esa modificación conllevó estos cambios.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Vamos a ver, yo esto lo he sabido *a posteriori*. Yo sé que se ha planteado la modificación porque nosotros somos los que autorizamos la continuación provisional de las obras que se nos propone por parte de ADIF y por parte del ministro de Fomento. A nosotros no nos consultan, a mí no me consultan y me dicen: ya que hemos modificado la vía, hay que modificar también la señalización. Esa es una decisión que se toma dentro del propio ADIF, como también se decide dentro del propio ADIF la modificación de la vía. Es una decisión que se toma ahí y que yo creo que es consecuente en el sentido de decir: si el ancho de vía es de mil cuatrocientos y pico...

El señor **DELGADO ARCE**: No, si no lo estoy cuestionando. Yo le pregunto si usted conocía esta circunstancia, porque esto se hace en su periodo, cuando usted es secretario de Estado.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, yo no conozco esa circunstancia hasta después. O sea, yo no conozco que se haya modificado el proyecto de electrificación y de comunicación —hemos hablado de la superestructura—, yo no sé si se modifica.

El señor **DELGADO ARCE**: Carlos Juárez era el director general de Infraestructuras, ¿la Secretaría General de Infraestructuras estaba bajo su dependencia?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): La Secretaría General de Infraestructuras sí. El director general de Ferrocarriles también, o de Infraestructuras Ferroviarias, también. Hay una cosa, si me permite, que no he comentado y que creo que es bueno que lo haga para que ustedes se hagan un poco idea de en qué momento nos encontrábamos. En el mes de mayo de 2010 hay en esta Cámara un Pleno en el que el presidente de Gobierno plantea unas medidas muy potentes de reprogramación de inversiones y de extinción de contratos en ámbitos como son carreteras o ferrocarriles. En ese proceso a mí me toca ver cómo se hace la reprogramación y cómo se hacen las rescisiones de contratos. ¿Eso cuándo se produce? Eso se produce en mayo o junio de 2010. Es decir, justo en el momento en que por parte de ADIF se inicia el modificado, porque hay aquí un documento que hace referencia —según tengo yo aquí es un documento de octubre— que dice: La decisión tomada en junio de 2010 por ADIF de montar la línea de alta velocidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 68

en el ancho convencional en una primera etapa para mejorar la conexión. Aquí nadie dice nada de la superestructura, lo único que dice en este documento es eso. Es decir, es ADIF el que hace el cambio de ancho de vía. Que eso tenga como consecuencia lo otro puede ser, pero yo no me he enterado de eso, porque yo en ese momento estoy en todo lo que es el proceso de reprogramación y de rescisión de contratos.

El señor **DELGADO ARCE**: En el Congreso, entre los comparecientes por parte de ADIF estuvo el señor Ochoa, que usted le conoce...

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: ... y nosotros le preguntamos en relación con cómo se había tomado esta decisión técnica de cambiar el ancho de vía y las consecuencias que tuvo en la modificación de la definición de la localización del ERTMS y ASFA, él lo estuvo explicando y lo justificó cumplidamente. Él dijo que la decisión se había tomado por encima de ADIF, que se había tomado en un ámbito —él referenció— de tipo político. Cuando estubo aquí el señor González Marín, presidente de ADIF, fue preguntado —y no solo por mí sino por más personas— sobre cómo se tomó esta decisión del modificado que conllevó esas otras modificaciones, y él nos habló de la existencia de una comisión que estaba integrada por técnicos en el seno de la Secretaría General de Infraestructuras, con directores de Renfe, con directores de ADIF, de la Dirección de Ferrocarriles, etcétera, incluso dice aquí técnicos también del propio ministerio, secretaria de Estado, etcétera, y ahí lo que se discute es este tema. Es decir, lo que pone de manifiesto el señor Marín es que en el ámbito de una comisión con gente también de su secretaria de Estado se toma la decisión de aprobar un modificado y es la decisión que luego conlleva finalmente que se hagan esas obras. ¿Usted conoce o sabe de la existencia de esta comisión de la que habla el señor González Marín?

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo sé de la existencia de esa comisión y lo he comentado en mi primera intervención, porque efectivamente tenemos tres objetivos cara a poner en servicio determinadas líneas: uno de ellos era Orense-Santiago, otro era Valencia y otro era el ASFA hasta la frontera francesa. Entonces se pone a funcionar esta comisión, que —es lo que dice más o menos el señor Marín— estaba presidida por la Secretaría General de Infraestructuras y el secretario general de Transportes, estaban los presidentes de ADIF y los presidentes de Renfe, estaba el director general de Ferrocarriles y había técnicos de ADIF y de Renfe Operadora para analizar cómo iba la evolución de las obras y qué es lo que pasaba con la llegada de la alta velocidad. Por supuesto que yo estubo en esa comisión cuando se constituyó y no sé si existió alguna reunión más, no recuerdo, hace ya muchos años, pero esa comisión sí existió. ¿Que ahí se tocaría ese tema? Yo creo que es un foro de debate donde se puede ver perfectamente si se produce o no se produce el cambio de ancho, y donde se analizaron los diversos aspectos que he puesto encima de la mesa de las consecuencias que tendría que hubiera dos anchos de vía en el conjunto del sistema ferroviario gallego.

El señor **DELGADO ARCE**: Siendo usted secretario de Estado de Infraestructuras se dictó la resolución por la que se autorizó la puesta en servicio del corredor norte-noroeste de alta velocidad en el tramo Ourense-Santiago de Compostela. La resolución la firma en esa fecha el director general de Infraestructuras Ferroviarias, que en ese momento estaba de baja y la firma por su autorización el señor Herrera Álvarez, que era entonces subdirector general de Construcción. Nosotros en las diversas comparecencias estuvimos analizando esta resolución en la que se observa cómo el presidente de ADIF, una vez que terminan las obras y realiza el plan de pruebas, le pide a esta dirección general que autorice la puesta en servicio con las condiciones que se establecen, y hace referencia a un conjunto de documentos que se acompañan, del subsistema infraestructura, del subsistema energía, del subsistema control, mando y señalización, etcétera, y todo con un amplio detalle. La pregunta que yo le hago porque se la hemos hecho a otros comparecientes también es: primero, ¿la firma de esta resolución implica que a juicio de ustedes, del ministerio —en este caso es el Ministerio de Fomento el que resuelve la autorización— se habían cumplido todas las prescripciones que venía exigiendo la normativa y se habían pedido todos los informes que los subsistemas y la integración de estos subsistemas exigían?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 69

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): De la Dirección General de Ferrocarriles, no de la secretaría de Estado del ministerio, del ministro.

El señor **DELGADO ARCE**: No, perdone. El documento es un documento del Ministerio de Fomento. **(Muestra un documento)**.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí, estoy de acuerdo, eso no se lo discuto.

El señor **DELGADO ARCE**: Que es lo normal...

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No se lo discuto, lo que le estoy diciendo es que yo no tengo conocimiento de cuándo se firma ese documento.

El señor **DELGADO ARCE**: El 9 de diciembre de 2011.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): A mí nadie me dice: ¿oiga, puedo firmar este documento? A mí nadie me dice eso. La dirección general correspondiente tiene toda la autonomía para firmar sin tener que hablar con nadie porque es su competencia. A mí no me tienen por qué decir si han firmado.

El señor **DELGADO ARCE**: Que es su competencia es evidente que sí. Yo le pregunto si lo conoce, no le estoy diciendo que tuviera usted que firmar esto. Yo le pregunto lo que conoce.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo ese documento no lo conozco.

El señor **DELGADO ARCE**: Se le está preguntando por hechos que son bastante claros y si usted manifiesta que no lo conoce...

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo eso no lo conozco.

El señor **DELGADO ARCE**: ... no pasa nada, dice que no lo conoce y no lo conoce.

Nosotros hemos contrastado, a través de los documentos que están aquí, que efectivamente esos informes existen y que están rubricados en muchos casos por muchas personas, porque una de las reflexiones que hemos podido extraer de las comparecencias es que hay una multitud de personas que se van responsabilizando de diferentes informes como consecuencia de sus distintas especialidades y es lo que yo le he querido preguntar y corroborar...

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ese documento no lo conocí.

El señor **DELGADO ARCE**: ... porque, al fin y al cabo, usted no dejaba de ser el número dos de ese ministerio.

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí, sí.

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

El señor **MORLÁN GRACIA** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): A usted.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Celso.

Hemos terminado esta comparecencia. Muchas gracias al señor Morlán por sus explícitas explicaciones y por sus aclaraciones. Le aseguro que no caerán en saco rato y nos darán sano y mucho trabajo y por eso mismo se las agradecemos. Yo siempre acabo dando las gracias al compareciente o a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 70

la compareciente por venir aquí a esta que es su casa, que es la de todos, pero, en su caso, creo que tendría que decir que es especialmente la de usted, porque lo ha sido durante mucho tiempo y, por tanto, le agradecemos especialmente su comparecencia, señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA** (exsecretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Muchas gracias, muy amables. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ (EX SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Y EXPRESIDENTE DE RENFE OPERADORA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001558).**

El señor **PRESIDENTE**: Con nosotros tenemos al señor Gómez-Pomar Rodríguez, ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y, sobre todo, expresidente de Renfe Operadora, que naturalmente viene a informarnos sobre las materias que son objeto de esta Comisión.

Bienvenido señor Gómez-Pomar a esta Comisión, que esta es su casa.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Muchas gracias, presidente.

Señorías, comparezco en esta Comisión con la idea de poder contribuir al buen fin de los proyectos y trabajos que están realizando en la misma. Es obligado empezar una vez más transmitiendo nuestras condolencias a todos los familiares, amigos y allegados de las víctimas del accidente. Ya lo hice con ocasión de la comparecencia que tuve en el mes de agosto siguiente al mes en el que se produjo el accidente, en el año 2013, y cada vez que he tenido la oportunidad y la ocasión de intervenir para referirme a este tremendo accidente de Santiago.

De una manera muy breve, por hacer un itinerario de las actuaciones en aquellos momentos, como ha señalado esta misma mañana el exministro Catalá, secretario de Estado de Infraestructuras en aquel momento, tuvimos conocimiento el día del accidente, la tarde noche del accidente, despachando él mismo con la ministra y yo en el despacho de la ministra, nos fue llegando una información confusa de lo que había sucedido en Santiago. En primer lugar, los servicios de Renfe nos informaron de que había habido un accidente y parecía que uno de los coches se había incendiado y que había alguna víctima mortal. Enseguida pusimos en marcha todos los elementos de coordinación y de información interna del ministerio, nos pusimos en contacto con los servicios del Ministerio de Defensa para acudir en un avión lo antes posible al lugar del accidente y las informaciones que fuimos teniendo por el camino fueron confirmando lo tremendo que fue esta tragedia, este accidente. Estuvimos a plena disposición del presidente de la Xunta de Galicia en todos los servicios que corresponde dirigir a la Xunta, los servicios de Protección Civil y los servicios de bomberos, todas las personas que estaban ayudando en esos momentos. Nos coordinamos también con Policía Nacional a través de la Delegación del Gobierno. Hicimos acto de presencia para poder acompañar y estar pendientes de los familiares y de las personas allegadas a las víctimas en una noche muy larga en los distintos hospitales de Santiago y del resto de Galicia, adonde fueron llevando a todos los heridos.

Desde el primer momento también pusimos en marcha los sistemas de atención a las víctimas; en primer lugar, en la propia estación de Santiago, posteriormente en los servicios de Madrid. Ha comparecido la persona responsable de estos servicios y desde luego a mí me consta la dedicación, el trabajo y el reconocimiento que esta oficina ha tenido y que es mérito de las personas que han estado al frente de la misma.

También quiero poner de manifiesto que desde un primer momento a mí personalmente y a todo el ministerio nos ha asistido el principio de transparencia informativa para trasladar al Congreso de los Diputados con nuestra comparecencia —con atención permanente a los medios de comunicación— toda la información a medida que íbamos disponiendo de ella. Tuvimos el criterio claro de trasladar toda la información que teníamos desde un primer momento a los medios y también al Congreso. En esta misma línea, y como no puede ser de otra manera, quisimos tener plena colaboración con la justicia y con el juez instructor de Santiago en el proceso con relación a este accidente. También, y con ello concluyo, pusimos en marcha con celeridad toda una serie de medidas en el afán de contribuir, de mejorar y de reforzar la seguridad de nuestro sistema ferroviario; son veintidós medidas a las que ya se ha hecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 71

referencia, en las reiteradas comparecencias que han tenido lugar, por los técnicos y responsables de las distintas instituciones.

En definitiva, se pueden imaginar que para el presidente de Renfe un accidente de esta naturaleza es lo peor que le puede pasar. Desde el primer momento intentamos atender a las víctimas, ser transparentes con la información y colaborar con la justicia para que hubiese el pleno esclarecimiento de las responsabilidades a que pudiera haber lugar en relación con este accidente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez-Pomar.

A continuación, tendrán lugar las intervenciones de los grupos parlamentarios. La primera es del Grupo Mixto y para ello tiene la palabra su portavoz el señor Martínez Oblanca. Adelante, señor Martínez Oblanca.

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

Buenas tardes, señor Gómez-Pomar. Bienvenido a esta Comisión de investigación del accidente del Alvia en Santiago de Compostela. Usted, como nos acaba de recordar, en aquella funesta fecha del 24 de julio de 2013 era el responsable de Renfe Operadora. Después ha tenido responsabilidades superiores y, de hecho, en esta legislatura ha comparecido usted en esta misma Cámara en su calidad de secretario de Estado hasta que dejó de serlo el pasado mes de junio tras la moción de censura. Yo he tenido acceso, como todos nosotros, a la comparecencia que en compañía del entonces secretario de Estado, el señor Ferre Moltó, usted realizó en el Congreso de los Diputados el 8 de agosto de 2013, es decir, dos semanas después de producirse el accidente. Fue usted, junto con el señor Ferre, el primer cargo público que compareció en el Congreso de los Diputados; posteriormente, lo hizo la propia ministra de Fomento. Aquella comparecencia tuvo un carácter extraordinario: duró casi cinco horas, está fielmente recogida, como todas, en el *Diario de Sesiones*, y es un compendio que yo creo que detalla con mucha precisión muchos pormenores de la tragedia. Hablaba usted de transparencia y estoy completamente de acuerdo en ello: fue un gran ejercicio de transparencia y quiero ponerlo de manifiesto, como lo he hecho en otras ocasiones en relación con este accidente.

Don Julio, por favor, amplíenos cuál fue su labor en aquellas primeras horas, en aquellos primeros días tras conocer el accidente.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Muchas gracias, señoría.

Como señalaba, desde la presidencia de Renfe el grueso del tiempo se dedicó en primer lugar a montar las oficinas de atención a las víctimas, a analizar a fondo dentro de la compañía todos los protocolos y todos los procedimientos para ver si todo el entramado de normas, de actuaciones y de responsabilidades estaba en las condiciones en las que debía estar. Montamos la oficina y revisamos a continuación la situación de los seguros. Sé que el pago de cantidades económicas en ninguna medida puede paliar una situación de esta naturaleza, pero revisamos los dos elementos de responsabilidad que podía tener la compañía: en primer lugar, el seguro obligatorio de viajeros —Renfe tenía suscrita una póliza con cantidades que estaban bastante por encima de las cantidades que obligatoriamente marcaba el propio seguro—; también se había firmado recientemente el seguro de responsabilidad civil. Hablando con las empresas responsables, se pusieron en marcha todos los mecanismos para que pudieran librar todos los anticipos que necesitaran los familiares, las familias, los allegados a las víctimas. Esto desde luego ocupó una buena parte del proceso. A continuación, dedicamos mucho tiempo a revisar específicamente todos los protocolos de seguridad, a ver si todas las actuaciones en materia de seguridad estaban protocolizadas, si todas las actuaciones se habían llevado a cabo de la manera adecuada. Nos coordinamos a través de la subdirección de crisis, que dependía entonces de la secretaría de Estado, poniendo a su servicio toda nuestra información. A través de la dirección de seguridad de Renfe se empezó a elaborar un informe de todo lo acaecido y a reunir toda la documentación y todas las actuaciones para ponernos también al servicio de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF. Ese fue el grueso de las actuaciones. Al mismo tiempo, preparamos la comparecencia en el Congreso de los Diputados y atendimos permanentemente a todos los medios de comunicación. Esas fueron, por decirlo de una manera resumida, las actuaciones en las que centramos todos los esfuerzos durante esos primeros días, durante ese primer tiempo después del accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 72

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Gómez-Pomar, esta mañana al señor Catalá, entonces secretario de Estado del ministerio, yo le recordaba que el ministerio fue acusado, incluso en esta misma Comisión, de cargar contra el maquinista para —se dijo entonces y se dijo aquí también— proteger importantes intereses comerciales de España. Le pido una opinión sobre esto.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Con motivo de mi comparecencia en esta Comisión, he releído aquella otra, he mirado la referencia exacta que yo hice y es verdad que también recuerdo claramente cuál fue el ánimo con el que yo traía preparadas las palabras a esta Comisión. Si no recuerdo mal, yo me referí a que entendíamos que la causa del accidente había sido un exceso de velocidad y, por lo tanto, el tren había entrado a una velocidad muy superior a la que era posible en esa curva, sin calificar ni cualificar en ningún caso a qué se debía ese exceso de velocidad. Teníamos constatado que el tren había entrado a una velocidad muy superior a la que admite la curva, pero yo en ningún caso —y en esto fui especialmente cuidadoso— atribuí que ese exceso de velocidad fuese debido a una u otra causa. Entiendo, y creo que es lo razonable, que correspondía a la investigación judicial y a la instrucción determinar y examinar a fondo cuáles podrían ser las causas de ese exceso de velocidad. Yo creo que con todas las comparecencias que se han venido celebrando y, sobre todo, con toda la instrucción que ha llevado a cabo el juez se han podido ir esclareciendo muchos de los elementos, pero, desde luego, yo he sido especialmente cuidadoso, y lo sigo siendo, a la hora de referirme a las causas del accidente o a la condición del maquinista en relación con este accidente. Lo que tenemos hasta ahora es una instrucción. Queda por ver el proceso de juicio oral. La instrucción se ha cerrado con una imputación por unos presuntos delitos que afectan al maquinista que en ese momento llevaba el tren. No hay otras personas imputadas. El escrito del fiscal se muestra en los mismos términos, pero tendrá que ser la justicia la que determine las responsabilidades y las causas y no yo, desde luego.

En relación con la segunda parte de la actuación comercial, en absoluto es una preocupación de la compañía pensar que la seguridad es un elemento que se puede transaccionar con elementos comerciales. Esto está fuera del pensamiento del presidente y de cualquiera de las personas que trabajan en la compañía. Además, se ha hecho referencia en esta Comisión —y por mi experiencia como presidente lo puedo acreditar— que Renfe es una compañía con una tradición de cultura de la seguridad muy elevada, muy anterior a que yo fuese presidente, y seguirá teniéndola, desde luego, después de que yo haya dejado la presidencia de la compañía.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sin embargo, en relación al maquinista, que recuerdo que era el jefe del tren, todavía ayer mismo, en un programa de televisión nacional, en una entrevista, la primera que concede, el señor Garzón, que también estuvo ante esta Comisión, recordaba cierto maltrato por parte de las autoridades tras el accidente. Yo alabo muchísimo su prudencia, pero, efectivamente, las imágenes no dejan lugar a dudas. Fue detenido por la Policía Nacional, fue esposado, pese a estar sufriendo las consecuencias, las heridas del accidente, y da la sensación de que pudiera haber un interés en señalar desde el principio las responsabilidades de este señor en el accidente. ¿Usted no tuvo nada que ver con eso ni con la divulgación de imágenes del accidente en los telediarios?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): En absoluto. Insisto en que he procurado en todas mis comparecencias y en todas mis intervenciones no prejuzgar ni hacer ninguna referencia al comportamiento que haya podido tener el maquinista, desde luego nada que ver con la divulgación de unas imágenes, que desconocía que pudieran estar grabadas. Es más, en relación con la defensa del maquinista, no sé si este es un hecho que se conozca, en principio el maquinista tiene, como empleado de la compañía, derecho a una defensa; se le otorgó una defensa a la que tenía que hacer frente la compañía aseguradora; se nos transmitió desde el sindicato de maquinistas que podía afectar a la imparcialidad el asesoramiento proporcionado por la compañía; y, desde luego, se permitió que eligiese aquel abogado que considerase el más oportuno y que la compañía sufragaría los gastos de su defensa jurídica. Es decir, desde un primer momento nosotros hemos tratado de ser absolutamente neutrales y que fuese la actuación del juez la que determinase las responsabilidades que, en su caso, tuviesen lugar con relación al accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 73

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Es cierto, según lo estaba diciendo usted he recordado que en la comparecencia de agosto de 2013 ya señaló especialmente la puesta a disposición del maquinista del abogado o asesoramiento jurídico que considerase oportuno, partiendo de la ayuda de Renfe.

¿Conoce usted, señor Gómez-Pomar, el informe de la CIAF?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Sí, he leído el informe de la CIAF.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué opinión le merece?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): En relación con el informe de la CIAF, hay un aspecto en el que, en mi opinión, no se ha insistido suficientemente, y es cuál es la eficacia jurídica y cuál es la finalidad que tiene el informe de la CIAF. El informe de la CIAF no busca, porque expresamente la norma así lo dice, el que se determine una responsabilidad jurídica. Por tanto, nunca el informe de la CIAF está construido sobre la filosofía de determinar si hay o no hay una responsabilidad jurídica. Su función esencial es examinar un accidente y ver qué tipo de medidas hay que tomar para que no se produzca nuevamente una situación de esa naturaleza. Con independencia del juicio que pueda merecer el grueso del informe, a mí me parece que es un informe sólido y hecho por personas competentes, lo que me parece más relevante es que nadie haya discutido lo esencial, que son las recomendaciones que contiene el informe de la CIAF, para que no se vuelva a producir un accidente de esa naturaleza. Desde un primer momento y con un carácter provisional, se determinó que había que balizar la zona y, por tanto, que esa baliza sirviera ya para atemperar la velocidad de un tren a la entrada. Posteriormente, sus recomendaciones, las más importantes, la necesidad de balizar las transiciones significativas de velocidad, etcétera. Es decir, creo que la función esencial de la CIAF —conviene insistir en ello en esta Comisión— se cumplió plenamente. Se podrá cuestionar si el análisis en la investigación fue más o menos acertado. Pero, dado que eso no tiene relevancia a efectos de determinar responsabilidad jurídica, a mí lo que me parece más importante es si las conclusiones a las que llega son a las que hubiese llegado cualquier comisión de investigación de accidentes ferroviarios en cualquier lugar del mundo, y las recomendaciones que tiene creo que hubieran sido iguales elaboradas por cualquier comisión de investigación de accidentes ferroviarios. Esa es mi opinión sincera del análisis y de la lectura del informe de la CIAF.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le agradezco su opinión.

Decía usted que la CIAF está formada por personas competentes, pero ¿independientes? Ya sabe usted por qué se lo pregunto: porque ha sido cuestionada la independencia de esta comisión.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Yo creo que la independencia está, primero, garantizada por la norma. Es verdad, y el subsecretario se ha referido a todo el proceso del EU Pilot que se abrió al Reino de España y de las sucesivas modificaciones que ha habido, pero yo le doy dos datos que creo que son relevantes. En primer lugar, la Administración que entra a finales de 2011. Yo soy nombrado presidente de Renfe en enero de 2012 y me encuentro con una Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios que es la que había. Luego, en primer lugar, no se ha tomado ninguna decisión por parte de la nueva Administración de cambiar a ninguna de las personas que formaban parte de la comisión. Creo que este es un primer indicador claro en relación con la actitud de violentar o no la independencia de un órgano. En segundo lugar, no me consta que nadie, desde luego puedo hablar por mí mismo, de la compañía ni de nadie del Ministerio de Fomento que intentase influir en el informe o en las conclusiones de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Esa es la impresión, lo que yo he visto, lo que yo he vivido y lo que yo he percibido de esa comisión. Bien es verdad que la comisión depende orgánicamente de la subsecretaría, tiene esa independencia funcional, pero lo que yo he visto en Renfe en relación con la CIAF es, primero, es que es la misma CIAF que había cuando nosotros llegamos, por tanto no hubo ningún intento de buscar a alguien que fuese más afín o más favorable si se producía eventualmente alguna situación de esta naturaleza, que no cabe prever. Y, segundo, no me consta que nadie haya intentado influir en las comisiones, en la recomendación o en la literatura o en el análisis que haya llevado a cabo la CIAF.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 74

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Nada más, señor presidente. Agradezco al señor Gómez-Pomar la claridad en sus respuestas.

Muchas gracias.

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

A continuación, no estando el diputado de Euzko Alberdi Jetzalea ni el del Grupo de Esquerra Republicana, tendría la palabra, por el Grupo Ciudadanos, su portavoz, el señor Navarro.

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

Gracias, señor Gómez-Pomar. Como es usted el tercer secretario de Estado que viene hoy, supongo que las preguntas serán, necesariamente, un poco reiterativas. A lo largo de esta Comisión hemos tenido muchos la impresión de que el accidente evidenció, entre otras cosas, un agujero en el sistema de evaluación de riesgos, algo que, por cierto, pareció confirmar el señor Christopher Carr, de la ERA, cuando comentó que el sistema de evaluación de riesgos —no recuerdo las palabras exactas— no era precisamente admirable.

En esta Comisión estamos todo el rato intentando explicar, aportar hipótesis de ‘si esto fue así por qué fue así’, puesto que lo que queremos es mejorar. Y como supongo que habrá dicho mi compañero esta mañana, se repiten con frecuencia dos posibles causas. Una, la peculiar estructura de ADIF y de Renfe, pero en realidad del sector público español. Me refiero a que no hay como en otros países, como en Reino Unido o en Suecia, una división entre los funcionarios y los políticos, una cierta separación, con carreras claramente diferenciadas, sino que los políticos aterrizan por la cumbre y van descendiendo. Esto podría dar lugar a que los técnicos perciban que la mejor manera de progresar es estar a bien con los políticos, no llevar la contraria y una cierta docilidad, en suma. ¿Usted que opinión tiene?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Yo le puedo responder de mi comportamiento al frente de la entidad. Yo cuando llegué a Renfe mantuve al mismo director de seguridad que venía ejerciendo estas funciones, el señor Lanchares. Hice dos nombramientos que afectaban a personas involucradas con el funcionamiento del sistema ferroviario. Uno fue el de Francisco Minayo como director de operaciones, que es un reconocido profesional en toda la casa por su capacidad y por su profesionalidad, y otro, el de Cecilio Gómez Comin, que también contaba con veintitantos años de experiencia dentro de la compañía, que había sido responsable de las Cercanías de Madrid, que había tenido muchísimas responsabilidades dentro de la casa. Es decir, dentro de la operación ferroviaria yo me apoyé en personas de reconocido prestigio dentro de la casa para ir al frente. Y en el ámbito de seguridad el criterio fue mantener la dirección de seguridad y las personas que trabajaban en seguridad tal y como estaban. Además, creo que es lo razonable. Puedo decir que el anterior presidente de Renfe o quien nuevamente ha llegado a Renfe puede buscar una persona que considere más adecuada, con la que trabajó antes, pero siempre las personas que están al frente del ámbito de la operación en Renfe son personas de la compañía. Puede ser que para quien vaya a llevar las labores de auditoría o quien vaya a llevar los aspectos internacionales se pueda buscar alguien que uno considere que tiene una mejor adecuación para darle un impulso, pero es una casa que se nutre de los profesionales de la casa. Yo hablo, porque puedo hablar, de que elegí a quienes pensé que eran los mejores y que conocí cuando llegué a Renfe, que no conocía previamente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No queremos poner en duda la cualificación profesional de los empleados de Renfe, del señor Minaya u otros, pero quizás es un plus esa lealtad al político. Es decir, si al final hay dos personas con una excelente cualificación pero una, además, tiene un espíritu menos crítico, a lo mejor es preferido. Esta es un poco la objeción. La pregunta es si usted cree que sería razonable una mayor independencia, una mayor separación entre la parte técnica y la política, carreras separadas.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Yo creo que de una manera más filosófica y más global se podría hablar de si las empresas públicas deben tener más o menos tutela de los ministerios, pero lo enfocaría desde el punto de vista de la eficiencia de la empresa pública y no de la subordinación a decisiones no acertadas. Me remito un poco a la reflexión que hacía esta mañana el secretario de Estado y ministro, señor Catalá, que seguía por la televisión del Congreso. Al igual que sucede en su caso —él desde el año 1985—, yo soy funcionario desde 1980. Es decir, tengo treinta y ocho años prácticamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 75

ininterrumpidos de servicios en la Administración, y creo que la lealtad al que manda es un extraordinario valor, pero no creo que haya ningún funcionario que hipoteque la lealtad al que manda por un incumplimiento de las normas o por violentar los procedimientos o todo lo que es el bloque del derecho público o del derecho privado que en cada momento le sea aplicable. Yo creo que, afortunadamente, tenemos una Función pública que garantiza al funcionario la suficiente estabilidad en el empleo. Hablo de un estatuto que es una norma aprobada por las Cortes y, por lo tanto, estamos hablando de marco legal, estamos hablando de leyes que dan garantías al funcionario para que sea inamovible en su condición de funcionario. Esto creo que es un valor, frente a otros sistemas políticos en los que hay mucha más discreción con los funcionarios. Un funcionario podrá estar o no en un puesto de libre designación; los puestos de libre designación están muy acotados, pero quien no está en un puesto de libre designación se reintegra a su vida profesional y yo creo que una inmensa mayoría de los funcionarios en ningún caso va a violentar algo que comprometa la observancia de la ley o de las normas. En mi larga vida administrativa yo no he visto ninguna situación —tampoco la he propiciado, evidentemente— en la que alguien violente las cosas. A mí me parece que la estructura de que haya un nombramiento político al frente de Renfe o de otra empresa, si se cumplen los principios de mérito, de capacidad, de ser una persona responsable, no tiene por qué violentar la relación del funcionario con una dirección más política. Esa es mi opinión.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree usted —otro aspecto de la misma cuestión— que hay técnicos que se han podido sentir desatendidos, en este accidente o en otras cosas, en el sentido de que los políticos hayan tendido a hacerse a un lado y que la responsabilidad recayera en ellos? ¿Que incluso esto pudiera haber dado lugar a que ahora el péndulo haya ido al otro lado y sean excesivamente conservadores a la hora de planificar infraestructuras y finales de obra, como por ejemplo el Antequera-Granada?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Establecer categorías generales es muy complicado. Yo le puedo hablar de cómo he enfocado la presidencia de Renfe cuando me ha tocado ejercer esta responsabilidad y siempre ha sido de muchísima interacción técnica y profesional con las personas que estaban en la compañía; preguntando, aprendiendo, entendiendo, respaldando en aquello en lo que hay que respaldar, preguntando o solicitando una reflexión ulterior en aquellas cosas que la hubieran necesitado. Yo creo que Renfe siempre ha sido muy cuidadosa con los elementos de seguridad, desde luego en el tiempo en el que yo he vivido, y no veo que haya una influencia de un presidente político en una dirección o en otra sobre los profesionales y los técnicos que en la misma trabajan. En definitiva, relacionándolo con los elementos de seguridad, muchísimo menos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La segunda causa o hipótesis —seré breve— que hemos barajado ante lo que parece ser un agujero en la seguridad —una era la estructura— son las prisas. Es decir, si en algún momento se pudieron supeditar los plazos de la infraestructura al calendario electoral o a las necesidades electorales. Otros secretarios lo han negado, pero me gustaría conocer su opinión.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): En el caso de Angrois a mí ya me venía dada, porque la línea estaba en servicio cuando yo asumí la presidencia de Renfe, es decir, no viví la inauguración de la línea siendo presidente de Renfe. En los casos en los que he vivido la inauguración de una línea, por ejemplo, en Alicante o en León, en distintos puestos, creo que no hay una presión política para que se inaugure en una fecha sino que desde el ministerio se pregunta en qué fecha van a estar las cosas en condiciones para que se inaugure la línea. Es decir, las cosas circulan habitualmente al revés. Lo que sí se hace es, en la inauguración de la línea como en cualquier trabajo, llevar bien un cronograma de cada una de las actuaciones que hay que llevar adelante. Muchas veces los trabajos se retrasan porque hay una serie de pruebas —las pruebas en vía, los test de seguridad, las certificaciones, etcétera— y las inauguraciones se retrasan, y se programan para el momento en el que se tienen que producir. Yo, desde luego, no he vivido una inauguración sin estar todas las cosas en perfecto estado de revista y, además, siempre se ha ido en esa dirección. Cuando estaba de presidente de Renfe y nos preguntaban cuándo iba a estar terminada tal cosa, pues reuníamos al comité de dirección, preguntábamos por la marcha de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 76

trabajos, nos decían que, de acuerdo con una marcha normal de los trabajos, la fecha sería esta o la otra, siempre que no hubiera un problema o una incidencia. Lamentablemente, incidencias que retrasan la puesta en servicio hay continuamente. Es muy difícil ver una inauguración en las fechas que inicialmente se anunciaron. Yo, desde luego, ni he contribuido ni he vivido una presión por una puesta en servicio y, en el caso concreto de Angrois, la línea ya estaba en funcionamiento cuando yo me incorporé a la compañía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Supongo que entiende que es normal que nosotros nos lo planteamos porque esta es una obra en la que hay cambios de proyectos; en el original llega el ERTMS hasta un determinado punto, en siguientes ya no; luego el ERTMS embarcado da problemas y se promete que se va a solucionar muy pronto pero realmente no se soluciona. En fin, todo esto es normal que nos dé qué pensar y que pensemos que uno los factores puede que sean esas prisas. ¿Usted cree que esto no es así?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): En primer lugar, respondiendo a su reflexión, me parece más que razonable que su señoría se interese por todas estas cuestiones, como es más que razonable que yo comparezca e intente dar una explicación satisfactoria sobre las mismas. Creo que es la función esencial —si me lo permiten y no quiero entrar en ello— de la Comisión de investigación, conocer todos estos pormenores. Lo que le puedo trasladar es que no hay una presión para fijar una fecha y que las cosas se inauguren en esa fecha, sino que las cosas discurren al revés.

El caso de Granada creo que es un ejemplo de que, precisamente, el Gobierno del Partido Popular, el Ministerio de Fomento y yo, como secretario de Estado, hemos sufrido una enorme presión por el alcalde de Granada para que, de una vez por todas, pusiésemos los trenes en circulación. Esa es una presión que es muy difícil de sostener, y es más importante que la presión que puede hacer un ministro a un secretario de Estado al decirle: Date prisa en inaugurar. Es mucho más complicado cuando el alcalde de una localidad te está presionando para que inaugures la línea. Nos hemos tenido que aguantar y dar la cara porque la línea no se ha podido poner en servicio, y todavía la línea no está en servicio, y el Gobierno que hay ahora tiene que sufrir las mismas circunstancias hasta que todo no esté en perfecto estado de revista. La capacidad de tener que soportar presiones por parte de todos para que una línea se inaugure, es algo que viene más de fuera que de dentro en muchas ocasiones. Sin embargo, no se atiende a ese tipo de presión de fuera para hacer las cosas y hasta que están hechas las pruebas y contrastadas no se hacen. Además, y esto es importante tenerlo en cuenta, intervienen muchísimos órganos. No hay una persona que tenga en su mano todas las decisiones relativas a la puesta en servicio de una línea. Se establecen unas condiciones; las tiene que aprobar el administrador de infraestructuras; el administrador de infraestructuras las manda al ministerio; interviene la Agencia de seguridad ferroviaria; Renfe hace una serie de pruebas en vía; los tecnólogos cuando hay un problema tienen que revisar las dificultades. Por tanto, hay una cantidad de órganos, de empresas y de instituciones que me parece materialmente imposible ponerlos a todos de acuerdo para que inauguren una línea en un momento en el que no se puede inaugurar porque nadie estaría dispuesto a asumir una responsabilidad de esa naturaleza. Esa es, desde luego, la experiencia que he vivido en relación con las escasas puestas en servicio que he tenido ocasión de presenciar como presidente de Renfe o como secretario de Estado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Termino —gracias presidente por su paciencia— con una cuestión muy breve. ¿No cree que el ministerio debería formular la estrategia indicativa para alejar las dudas de que la planificación pueda estar afectada por el calendario electoral? ¿Cuál es su opinión? Quizás se lo debería preguntar a quien tiene a la derecha.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Creo que el trabajo fundamental de la planificación y los trabajos de planificación ferroviaria tienen distintas escalas. Hay una primera escala que es en el orden político de entender qué necesidades tiene un país en relación con su infraestructura ferroviaria y con la comunicación ferroviaria. Esto aparece a distintos niveles, puede aparecer desde en un programa electoral hasta en la elaboración de los programas de inversión y de actuación a medio plazo. Pero cuando eso se va concretando, al final, ADIF tiene una planificación de cuándo se pueden cabalmente ir poniendo en servicio las distintas líneas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 77

Dos comentarios al respecto. Primero, corresponde luego al impulso político decidir si dentro de esas prioridades hay alguna línea que considere un nuevo partido político que es más prioritaria que otra y que, por lo tanto, hay que asignar más recursos a una que a la otra. Segundo, afortunadamente, en España creo que ha habido bastante consistencia en los planes de construcción ferroviaria y hay un consenso bastante amplio respecto a las líneas ferroviarias que hay que construir. Eso es lo que percibí cuando me incorporé a Renfe y lo que percibo ahora que he dejado Renfe y lo estoy viendo en el nuevo equipo del ministerio, que hay consistencia en los programas o en los proyectos. Uno puede entender que una línea es algo más necesaria de lo que lo pensaba el equipo anterior y darle una mayor prioridad a esos trabajos o que se elaboren antes los pliegos de un sitio que de otro, pero hay una consistencia general en lo que es la construcción de vías ferroviarias.

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

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

A continuación, tiene la palabra por el grupo En Marea su portavoz, doña Alexandra Fernández.

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

Buenas tardes, señor Gómez-Pomar.

Usted defendió inmediatamente después del accidente que este no era un accidente de la alta velocidad. La información dice todo lo contrario. Tenemos vallas publicitarias (**muestra una fotocopia**), es decir, la información que se daba desde el ministerio de cara a la ciudadanía, en las que se decía que la línea es de alta velocidad; tenemos la revista interna e ADIF, *Líneas* (**muestra otra fotocopia**), en la que se dice también que es una vía de alta velocidad, es decir, internamente también se entendía como alta velocidad; tenemos también comunicados de prensa (**muestra otra fotocopia**) en los que el Ministerio de Fomento dice que era alta velocidad, es decir, de cara a los medios de comunicación era alta velocidad; e incluso tenemos el *Boletín Oficial del Estado* (**muestra otra fotocopia**) en el que se dice que era una línea de alta velocidad. De cara a todos los medios habidos y por haber era una línea de alta velocidad. ¿Me puede dar usted algún tipo de dato objetivo que certifique que no era una línea de alta velocidad? Porque eso de que eran términos discutibles... Aquí no hay discusión posible, de cara a la opinión pública, de cara a los medios de comunicación y de cara a todos los documentos oficiales era alta velocidad.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Señoría, voy a intentar dar una respuesta a su pregunta, pero va a ser difícil que diga algo nuevo porque a lo largo de todas las comparecencias que ido siguiendo en esta Comisión es un tema recurrente y creo que es difícil aportar algo nuevo a esa visión. —Intentaré ser algo sintético—. Desde mi punto de vista y desde el conocimiento ferroviario que tengo, la línea de Madrid a Santiago es una línea de alta velocidad en construcción, por lo tanto, es una línea que está en proceso de ser plenamente una línea de alta velocidad pero que todavía no lo es, como sí lo es la línea Madrid-Barcelona. En todo caso, la discusión de si es o no es una línea de alta velocidad cede cuando vemos el tipo de vehículo con el que se produjo el accidente. Porque el tren Alvia que, desgraciadamente, se salió de la curva no es un tren de alta velocidad; es un tren que no puede circular a 300 kilómetros por hora, es un tren que incluso opera con diesel en determinados tramos, es un tren que no tiene las especificaciones técnicas de interoperabilidad que son otro requisito de un sistema de alta velocidad.

En mi opinión eso no era un tren de alta velocidad. Es verdad que hay líneas de alta velocidad por la que circulan trenes de alta velocidad y trenes que no son de alta velocidad. Mi conclusión, si es que ello aclara algo, es que se trata de una línea en construcción que en su momento será una línea de alta velocidad cuando esté plenamente terminada y que el tren no era un tren de alta velocidad, sino que era un tren que discurría por esa línea y lo hacía de tal manera que necesitaban sistemas de tensión y que además iba funcionando con un motor de gasoil en un determinado tramo. Además, añadimos que es un sistema donde el otro elemento definitorio de lo que es un sistema de alta velocidad, que es el de supervisión continua, no se daba, circunstancias que ya han examinado y visto ustedes porque circulaba bajo el sistema de protección lateral de señalización ASFA, que tampoco es el sistema en el que debe ir un tren cuando discurre en alta velocidad.

Lo señalaba esta mañana el señor Catalá, y creo que desde el punto de vista —lo creo sinceramente y así lo digo— del accidente, el que sea o deje de ser una línea de alta velocidad es una discusión que no nos añade nada sobre el accidente, porque no se dice que sea de alta velocidad o deje de serlo con una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 78

finalidad comercial porque esto no es así, y este es un planteamiento que yo he oído en alguna ocasión. Por tanto, insisto en que desde el punto de vista del accidente, creo que el que digamos o no digamos que es una línea de alta velocidad, no es algo que afecte al accidente en sí mismo. Insisto, el tren no era un tren de alta velocidad...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿En qué lo basa usted? ¿Es una opinión? ¿Tiene usted algún tipo de documentación que certifique, que avale lo que usted está defendiendo o es meramente una opinión?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Sobre esto se ha pronunciado en esta Comisión el señor Barrón y una serie de personas. Los criterios de lo que es calificación de alta velocidad o velocidad alta en unos sitios es de una manera, en otros es de otra. Yo, lo que...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Yo le he enseñado la posición unánime de toda la documentación oficial de que era alta velocidad. ¿Tiene usted alguna documentación de que no era alta velocidad?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Yo le estoy dando una opinión fundada como persona que ha estado al frente de la entidad de lo que creo que es y no es una línea de alta velocidad y un tren de alta velocidad. Entiendo, además, que lo que yo pueda decir no aporta mucho más sobre las numerosas veces que se ha preguntado al respecto, y que hay personas con mucho más conocimiento que yo que se han pronunciado sobre este tema. Por lo tanto, me remito a ese conjunto de declaraciones porque seguro que son más fundadas y mucho más documentadas que la que yo le pueda dar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Suscribe usted las siguientes palabras dichas por el señor Catalá?: Nuestra preocupación es ser capaces de informar de que el accidente no es de alta velocidad; si trasladamos esa idea, estamos haciendo un gravísimo perjuicio a la industria ferroviaria española; si fuese un accidente de la alta velocidad invalidaría alguna oferta de estas empresas para el futuro. ¿Suscribe usted estas palabras del señor Catalá?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Mire usted, yo ni entro ni salgo en las declaraciones a las que usted hace referencia. Las desconozco, desconozco el contexto, desconozco...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Dijo esto inmediatamente después del accidente en declaraciones a los medios.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): No conozco esas declaraciones, desconozco el contexto y no quiero hacer un comentario que esté fuera de contexto. Ni entro ni salgo en las declaraciones que se hayan podido hacer; ni entro ni salgo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Desde En Marea vemos que no hay ningún tipo de documentación que avale lo que no es más que una opinión de que no era alta velocidad y, sin embargo, sí que vemos... **(El señor Barrachina Ros y el señor Matarí Sáez pronuncian palabras que no se perciben)**. Pediría, por favor, un poco de respeto al Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Como digo, no vemos más que una opinión sin aval ninguno y, sin embargo, sí que vemos motivos de por qué se tendría que explicar que esto no es alta velocidad. Como dice el señor Catalá, había contratos en juego, en concreto, había contratos en juego con Brasil, y se activa una alarma dentro del ministerio porque esto podría invalidar esos futuros contratos. Incluso, salieron titulares como: Renfe se desespera con los buscadores de Internet que mandan en Rusia y China para evitar que el accidente penalice a la industria ferroviaria española. Se estaba desde el ministerio muy centrado en que esto no se detectase como un accidente de la alta velocidad. Creo que esta es una reflexión importante para la Comisión. Usted decía que a las víctimas les da igual si es o no alta velocidad, pero a las víctimas se les dijo que iban con unos sistemas de seguridad de la alta velocidad, a las víctimas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 79

y a los usuarios del sistema ferroviario se les cobra billetes de tren de la alta velocidad y, por tanto, yo creo que los usuarios tienen derecho a saber si les mintieron o no sobre si era alta velocidad.

La otra gran responsabilidad de Renfe fue en cuanto a que recibió un aviso previo al accidente de la peligrosidad de la curva y no se tramitó bien. Yo sé que usted no era presidente de Renfe en ese momento, pero sí lo fue posteriormente, cuando se realizó la investigación del accidente. Esa carta del jefe de maquinistas de Ourense, que advertía sobre la peligrosidad de la curva, en un principio no se conocía. La teoría oficial por parte de Renfe es que jamás había tenido constancia de la peligrosidad de la curva y, sin embargo, cuando hay constancia de que sí que hubo aviso, no se traslada directamente al juez, sino que se abre una auditoría interna sin avisar al juzgado. ¿Por qué no se facilitó esa información inmediatamente y se puso al servicio de la investigación?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Como de esto sí soy consciente porque lo he vivido, le puedo contar cuál fue el criterio y cómo fueron los hechos en la medida en que yo los conozco.

En el mes de diciembre, a finales del año 2013, se me advierte de que hay un correo del señor Mazaira dirigido a uno de sus superiores, al señor Vilariño, donde pone de manifiesto las cuestiones a las que se refiere. Lo primero que hago, porque me parece que es lo que debo hacer, es analizar y ver qué es lo que ha pasado, ver si aquí se ha alertado de una situación o no, qué ha pasado aquí. No se trata de una auditoría, sino de saber qué es lo que ha pasado. A partir de ahí, los servicios de Renfe hablan con el señor Mazaira y con el señor Vilariño y lo que a mí se me traslada es que después de hablar el señor Mazaira con el señor Vilariño se llega a la conclusión de que ese salto de velocidad efectivamente se produce en la curva de Angrois, que es algo que se está explicando a los maquinistas en los cursos de formación, a los que se les pone de manifiesto que tienen que tener una observación del cambio de velocidad que hay en esa curva. Lo que a mí se me traslada es que el señor Mazaira, que ha sido quien ha puesto de manifiesto esto, entiende que esa es la situación y que eso es lo que corresponde y lo que procede, de acuerdo con las normas y con la regulación, y ahí termina el asunto. Se investiga y yo pregunto al director de seguridad sobre si por parte del señor Mazaira, que forma parte de las comisiones territoriales de seguridad, en algún momento se ha suscitado ese tema. Se revisan todas las actas y lo que me traslada la Dirección de Seguridad es que ese tema no se ha tratado ninguna de las comisiones de seguridad, y que el único ámbito en el que se ha tratado es en esa reunión entre el señor Vilariño y el señor Mazaira, que llegan a esa conclusión. Una vez aclarado este tipo de cuestiones y completada la documentación, yo doy las instrucciones de que lo manden al juzgado sin que en ese momento, yo creo, lo hubiera reclamado el juez.

Asimismo, le puedo comentar lo siguiente de forma abierta. Cuando hablamos con la asesoría jurídica con carácter general respecto a que documentación procede a enviar al juzgado, la respuesta de la asesoría jurídica es: En la compañía os debéis limitar a enviar aquella documentación que requiera el juez y no empezar a enviar información espontánea sobre lo que la compañía considere. Hay que esperar a que el juez recabe la información y enviar toda aquella información que el juez considere oportuna. Pues bien, en este caso, no sé si contraviniendo esto porque yo creo que no se había reclamado judicialmente, entendemos que es un tema acotado y de trascendencia y se remite al juez. Es decir, esa es nuestra actuación en relación con este tema. Yo siempre he pensado que la obligación de la compañía era, en primer lugar, entender qué es lo que había pasado y si aparece un correo, saber dónde se ha mandado este correo, si ha habido contestación o no, si ha habido otros correos que contestaran, si este asunto se ha examinado o no. Y es lo que yo pido que se haga dentro de la compañía y con los comentarios subsiguientes que yo le hago de que, una vez que tenemos la información reunida, hay que remitirla al juzgado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: A mí me parece un tanto extraño decir que si el juez no la requería ustedes no la enviaban, porque usted apuntó rápidamente que fue el juez quien requirió esa carta al tener conocimiento a través del abogado del maquinista, es decir, no fue a iniciativa propia de Renfe, aunque creo que debería haber sido así. Cuando se conoce una carta que tiene el calado que tenía esta carta, un aviso claro de lo que fue después el accidente, inmediatamente se tendría que poner en manos del juez. No entiendo que ustedes lo pongan antes en conocimiento de quien previsiblemente fue el negligente, que es la propia empresa al no haber gestionado bien esa advertencia. Ustedes han hecho de Renfe juez y parte al darles la posibilidad de ser ellos mismos quienes avalasen si la propia empresa lo hizo bien o mal antes que facilitárselo a un juez. ¿Usted no cree que el procedimiento tendría que haber sido al revés?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 80

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Pues no, no creo que tendría que haber sido revés. Yo creo que la obligación del presidente es intentar aclarar qué es lo que ha sucedido e intentar entender qué es lo que ha sucedido, y posteriormente, si considera que eso tiene una relevancia a efectos de la instrucción, remitir la documentación al juez. Eso es lo que yo creo que hay que hacer.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Respecto a las informaciones que usted ha dado sobre que al maquinista se le dio una formación específica como solución al aviso de la carta, usted sabrá que el maquinista declaró haber recibido su formación en noviembre y que el aviso del jefe de maquinistas de Ourense es de diciembre, o sea que es imposible que se solventase mediante la formación.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Es que yo no digo eso; yo lo que digo es que cuando tenemos conocimiento en el mes de diciembre de ese correo se pregunta al señor Mazaira y al señor Vilariño y ellos nos trasladan que han tenido una conversación y que entienden que la forma de resolver esto es dar información a los maquinistas. Yo no sé qué formación que se le dio a cada uno de los maquinistas. Entiendo que a todos los maquinistas, porque esto ha sido objeto de peritación y de análisis en la instrucción, se les ha dado toda la formación reglada que correspondía dar porque —y recordémoslo— en todo este proceso ha habido una peritación en el proceso de instrucción relativa a la formación, a los reconocimientos médicos, a las habilitaciones, a las homologaciones, y todo ese proceso ha sido eso de conformidad. Lo que le puedo decir es el resultado de la investigación y de las conversaciones o de los correos, y lo que le remito es lo que nosotros hicimos y cómo procedimos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que la formación es un mecanismo adecuado para evitar un accidente? Es decir, ¿a un trabajador que trabaja en las alturas le damos formación para que no se resbale en lugar de darle un arnés? ¿O a quien va en un vehículo le damos formación para que no tenga un accidente, en lugar de ponerle un cinturón de seguridad? ¿Usted cree que la formación a los maquinistas era una solución que garantizaba la seguridad del tren?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Yo no soy un experto en cómo tiene que ser la formación que hay que dar a los maquinistas. Yo lo que traslado es que, de acuerdo con la normativa y los procedimientos establecidos para la formación de maquinistas, Renfe, en el tiempo en que yo he sido presidente, cumplió escrupulosamente con todas las normas que regulan la formación de maquinistas. No entro en más porque no soy un experto en formación de maquinistas; ahí está mi responsabilidad, en que lo que dice la norma se haga, y lo que decía la norma en relación con la formación de maquinistas es lo que se hizo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero en las conclusiones del informe de Renfe se dice que el descarrilamiento fue causado únicamente por exceso de velocidad, debido al incumplimiento del maquinista, es decir por error humano. ¿Por qué no estaba identificado ese riesgo, el exceso de velocidad de error humano y por qué no se controló y mitigó para evitar que el error humano produjera el accidente?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Aquí me remito a la comparecencia que tuvo el señor Lanchares en relación con todo el proceso de análisis de riesgos, de evaluación de riesgos, etcétera.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero no se tramitó el aviso.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Insisto en que me remito a todas las declaraciones que el responsable de seguridad haya podido hacer, que es quien conoce a fondo todos los elementos del procedimiento en relación con la evaluación de la seguridad. Yo no le puedo decir las cosas con la precisión con las que lo puede hacer el director de seguridad que ha comparecido y las ha explicado sobradamente. Yo no me considero con capacidad de hacerlo con más detalle y mejor y, por lo tanto, me remito a las declaraciones que él hizo, que creo que son las que mejor pueden aclarar, solventar y poner de manifiesto cómo se hicieron las cosas porque, además, él era responsable de llevarlas a cabo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 81

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por último —estoy excediendo hoy todos los récords y pido disculpas al resto de portavoces—, en el momento en que se da el aviso al jefe de maquinistas de Ourense todavía estaba activado el sistema ERTMS. Posteriormente, la situación de seguridad se agravó al desconectarse el sistema de seguridad en su totalidad. Esa solicitud de desconexión se hace desde el área de Negocio de Renfe. ¿Cree usted que este es un procedimiento normal?, ¿estaba usted al tanto de que se solicitara esa desconexión?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Yo conozco que se ha solicitado la desconexión días después de que se haya producido el accidente, antes no. No conozco las condiciones en las que estaban circulando los trenes. Lo explicó el señor Lanchares y yo lo veo muy evidente. El sistema ERTMS estaba produciendo fallos que hacían insegura la circulación bajo el sistema ERTMS porque estaba produciendo frenadas inesperadas y estaba produciendo un comportamiento anormal; lo razonable es que si hay un comportamiento anormal en el sistema ERTMS y la red tiene un sistema de respaldo, que es el sistema ASFA, solicitar al servicio de seguridad de ADIF que se pueda producir una desconexión y circular bajo el sistema ASFA. Es decir, Renfe procedió de la manera adecuada y la Dirección de seguridad procedió de la manera adecuada.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

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

A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, que es la señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

Bienvenida a esta Comisión, señor Gómez-Pomar. Muchísimas gracias por su comparecencia. **(El señor vicepresidente, Ramos Esteban, ocupa la Presidencia).**

Voy a hacer una breve referencia porque ya la comparecencia del señor Catalá tuvimos oportunidad de compartir reflexiones sobre si se consideraba o no una línea de alta velocidad. Sobre ese tema ya manifestamos la opinión pertinente cada uno; en todo caso, sí me gustaría refrendar que para este grupo parlamentario sí lo es, entre otras cosas porque quiero pensar que las publicaciones que se hicieron en el Boletín Oficial del Estado en relación con esta línea no mentían cuando decían que era de alta velocidad. Aunque solo fuera por ese detalle, quiero refrendar lo manifestado en aquel momento. Quería hacerle una pregunta por su experiencia y por el conocimiento que usted tiene por la responsabilidad que usted ha ostentado. ¿Usted cree que puede haber alguna gran infraestructura en este país, en este caso del sistema ferroviario español, que se acomete además con un carácter plurianual, con unos plazos de tiempos extensos, con unas inversiones muy potentes, que pudieran ser ejecutados por un solo Gobierno o que dependieran de la voluntad del color de un determinado Gobierno, sin tener en cuenta el Gobierno de la comunidad autónoma de que se tratara o de los distintos ayuntamientos? Dicho de otra manera, ¿usted considera que si no hubiese un compromiso, por decirlo de alguna manera, de las fuerzas políticas de este país, independientemente de quién esté del Gobierno del Estado en cada momento, respecto a construir un sistema ferroviario como el español —que además es un referente a nivel internacional y que es seguro, según lo que han demostrado la mayoría de los comparecientes que han pasado por aquí, y así ha refrendado incluso el representante de la ERA cuando compareció en esta Comisión—, y que si no existiera un compromiso que va mucho más allá del color partidario del Gobierno de turno en cada momento podrían ejecutarse dichas infraestructuras? Lo digo porque parece que se pone en duda y se dice que es como una ocurrencia que de repente tiene alguien que está en el Gobierno, y resulta que cuando hay una sucesión y viene otro Gobierno parece que lo que se ha hecho hasta ese momento no sirve de nada, se improvisa y se hace una cosa completamente distinta.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Como comentaba, la política de infraestructuras tiene unos periodos de maduración muy largos y es muy difícil para un Gobierno que una infraestructura se inicie y se inaugure dentro del proceso de una legislatura. Creo que esto al menos el Partido Popular y el Partido Socialista lo tienen muy interiorizado: saber que unos empiezan unas obras y otros las acaban. Esto ha sido así hasta ahora y no sabemos cómo serán las cosas en un futuro. Para los partidos que han tenido experiencia de gobierno esta es una realidad. A todo el mundo le gusta intentar atribuirse de alguna manera lo mejor de la gestión, pero los hechos acaban siendo muy tozudos y obras que se inician por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 82

un Gobierno, se inauguran por otro y así sucesivamente. Además, como respondía al representante de Ciudadanos en relación con su pregunta, no creo que haya una gran dispersión respecto a las infraestructuras que hay que llevar adelante. El grueso de los trabajos que hay que llevar a cabo básicamente es algo compartido. Se pueden poner acentos puntuales en primar en un momento determinado ciertas obras viarias sobre otras ferroviarias y algunas ferroviarias que se consideran más atrasadas que unas primeras, pero todo dentro de un grueso común que, visto en el medio y largo plazo, da una cierta coherencia a las políticas de infraestructuras, desde luego en lo que yo he visto.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Ya sé que puede parecer una pregunta que tiene una respuesta obvia, pero es que reiteradamente en las últimas sesiones de esta Comisión, con distintos comparecientes, surge la duda de este planteamiento. Lo decía hoy por la mañana muy bien el subsecretario que ha comparecido; decía que no se está haciendo de manera distinta en España a como se hace en otros países del entorno europeo. Parece como si existiera una tensión permanente entre el cuerpo de técnicos del ministerio o, en este caso, de las operadoras y los representantes políticos que en cada momento les corresponde dirigir las mismas. Creo que esto es mucho más complejo y además tiene una carga de profundidad muchísimo mayor que trasciende incluso toda esta cuestión, sobre todo porque puede haber una directriz política en cuanto a qué es más importante en un momento determinado y qué no lo es, pero en todo caso el planteamiento global de cómo se estructura un país en cuanto a su sistema ferroviario es de sentido común y es compartido. Por eso me preocupa, porque parece que estamos poniendo en cuestión un sistema ferroviario que además es referente en el resto de Europa y a nivel internacional. Simplemente hago hincapié en esto porque me preocupa que se insista tanto en esta cuestión, como si el personal técnico altamente cualificado y con mucha experiencia se dejara llevar por los vaivenes puntuales del político de turno, cuando creo que estamos hablando de algo mucho más importante.

Quiero hacerle dos preguntas muy breves porque algunas de las cuestiones ya han sido contestadas por usted. Los trenes híbridos de la serie 730 se pusieron en servicio el 17 de junio de 2012. En los días posteriores a la puesta en servicio de los mismos conocimos que habían ocurrido numerosas incidencias y retrasos, y también Renfe solicitó —y ADIF después lo autorizó— la desconexión del sistema ERTMS. En julio de 2012, los medios de comunicación de Galicia se hicieron eco de que Renfe había decidido abrir un expediente a Talgo para exigir responsabilidades como consecuencia de las reiteradas incidencias que se habían venido produciendo desde la puesta en servicio de los trenes de la serie 730. ¿Conoce usted qué decisiones tomaron y, si existió ese expediente, qué conclusiones se obtuvieron por la tramitación del mismo y qué tipo de decisiones llevó aparejadas, si es que existieron?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Es verdad que cuando los trenes híbridos se pusieron en funcionamiento por primera vez surgió un número determinado de problemas. En la terminología ferroviaria hay una expresión que es la de problemas de infancia para las dificultades que surgen cuando un tren empieza a funcionar en servicios comerciales y con un carácter permanente o continuo. En nuestra opinión, se habían producido algunos incidentes que requerían que examinásemos a fondo qué es lo que había sucedido. Entonces se abrió un expediente informativo y se tomó también la decisión de que, a partir de ese momento, un técnico de Talgo viajara en todos los trenes híbridos para estar pendiente de cualquier incidencia que se pudiera producir. Las incidencias fueron viniendo a menos y no recuerdo realmente cuáles fueron y si se cerró o no ese expediente informativo, pero mi opinión es que los medios que puso Talgo para resolver los problemas que surgieron fueron suficientes para reconducir las situaciones que se habían producido y que, en definitiva, provocaban un malestar a los ciudadanos; si se quedaba un tren parado en una zona de Galicia que tiene un acceso complicado en autobús cuando hay que movilizar a las personas por un procedimiento alternativo, evidentemente es algo que queríamos examinar e investigar a fondo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. El resultado es que los incidentes fueron desapareciendo, la decisión o el acuerdo que se alcanzó con Talgo de que un técnico viajase en todos y cada uno de los trenes surtió efecto y, finalmente, desde el punto de vista de su funcionamiento mecánico, no dieron problemas.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Gracias por la respuesta.

En unas declaraciones públicas que hizo en agosto de 2013 usted anunció que antes de terminar ese año estaría operativo el sistema ERTMS. Al final, no ocurrió así, pero por la documentación de la que disponemos en esta Comisión, sabemos que el fabricante, Bombardier, entregó la nueva versión del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 83

software a Renfe Operadora en noviembre de 2012 y después se realizaron distintas pruebas, las pruebas pertinentes, con un resultado positivo en abril de 2013. La cuestión es que el accidente se produce el 24 de julio de ese año 2013 y la pregunta es si usted conoce las circunstancias que impidieron que el sistema estuviese operativo desde ese mismo momento en que se terminaron las pruebas, ya que estas fueron positivas; si puede decirme qué ocurrió o por qué se retrasó la operatividad del sistema de nuevo.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): No sé si he entendido bien la pregunta. Supongo que se refiere a partir del momento después del accidente. Haciendo el relato de los hechos, como comentaba, conozco días después del accidente que se ha producido la desconexión porque estaba dando problemas, pido a la dirección de Seguridad y a las direcciones técnicas que me den una previsión de cuándo pudieran estar los sistemas operativos —y creo que aquí hay una buena prueba de lo que comentábamos anteriormente, es decir, que se da una fecha pero las cosas suceden o no en esa fecha—, yo traslado la fecha que me dan los servicios técnicos y la realidad es que el problema se va extendiendo a lo largo del tiempo. Hubo muchos problemas para que Bombardier resolviera las incidencias que había. El recuerdo que tengo es que hubo muchísimas interacciones, modificaciones de *software*; lo mandaban, se examinaba el *software* y se devolvía porque no estaba en condiciones, y así se estuvo durante mucho, mucho tiempo y es lo que retrasó que, finalmente, el sistema ERTMS funcionara con regularidad. Hubo muchas idas y venidas en relación con el arreglo y tardó mucho hasta que le dimos la conformidad a los trabajos de Bombardier.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Pues muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Cancela.

Ahora, para terminar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenas tardes, señor presidente.

Señor Gómez-Pomar, bienvenido nuevamente a este Congreso de los Diputados, en el que tantas veces ha comparecido usted en sus diferentes responsabilidades. Yo tuve ocasión de sentarme a su lado el día 8 de agosto de 2013, pocos días después de ocurrido este desgraciadísimo accidente, presidiendo la Comisión de Fomento y recibiendo tanto del presidente de ADIF como de usted las primeras informaciones sobre las circunstancias de este accidente. Después de ustedes, al día siguiente compareció la señora ministra de Fomento, doña Ana Pastor.

Al igual que usted, he leído con muchísimo detalle y calma la comparecencia, las 44 páginas de ese *Diario de Sesiones* en las que usted habla de cómo se activaron los protocolos, la investigación interna, la colaboración judicial, la Oficina de atención a los afectados de Renfe, el relato del viaje desde que salió el tren hasta que llega a Ourense y desde Ourense hasta Santiago, deteniéndose en las pantallas de proximidad en el tren, en la desconexión; en el tema del hombre muerto, ese mecanismo del que disponen los trenes para que, si el maquinista se queda dormido o tiene un desvanecimiento, el tren se detenga en el caso de que no activase. Todo lo que tuvo que ver con las comunicaciones con el maquinista, la documentación reglamentaria, el historial del propio maquinista, los seguros, la colaboración con el juzgado; en fin, un largo etcétera. Usted aquí se ha referido a alguno de los aspectos, pero como el criterio de esta Comisión se va a formar de la lectura de documentos, expresamente le recomiendo que se lea este primer *Diario de Sesiones* del 8 de agosto de 2013.

La primera cuestión que se ha suscitado aquí es de si es alta velocidad o no. Nosotros pensamos a estas alturas que esa cuestión no tiene, desde el punto de vista de los hechos que examinamos, una relevancia, pero sí es cierto, como usted ha puesto de manifiesto, que han sido creo que más de una decena las personas que se han referido a ello. José Luis González Navarro, técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, dijo que el debate de si la línea es de alta velocidad no es más que un debate terminológico, y creo que en este caso las condiciones de circulación eran similares a las de una línea convencional, no eran las de una línea de alta velocidad pura. Estamos hablando de que se circulaba bajo ASFA, con una velocidad limitada de 200 kilómetros por hora, al igual que otras líneas convencionales. El señor Barrón de Angoití, reputadísimo experto ferroviario, dijo que no es explotación de alta velocidad, y de hecho la línea no lo era por cuanto se estaba explotando a 200 kilómetros por hora.

Hace unos días, el director general de Infraestructuras Ferroviarias, que firmó la autorización de puesta en servicio de este tren en nombre del ministerio, declaró: Esta era una línea que tenía características técnicas de las infraestructuras de alta velocidad y en el momento en que se produce el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 84

accidente el sistema de operación no era de alta velocidad, luego no podemos ir más allá. Desde el punto de vista de la infraestructura, naturalmente que la línea es de alta velocidad. Desde el punto de vista de la operación, no lo era. No podemos precisar más porque no existe una respuesta única. ¿Concuerda usted con estos criterios?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Plenamente. Yo creo que el criterio que se ha venido trasladando de una manera reiterada ha sido, efectivamente, ese: las limitaciones que afectaban al material ferroviario para su consideración como tal, las limitaciones respecto de la velocidad, las limitaciones respecto del sistema de seguridad bajo el que circulaba y, por lo tanto, esto es lo que nos lleva a decir que la circulación que se estaba produciendo en esos momentos no era una circulación que respondiera a lo que entendemos por un sistema de alta velocidad. Yo creo que es fácil identificar la diferencia para quien haya circulado en ese tren con los trenes que circulan Madrid-Barcelona y que pasan a 300 kilómetros por hora por muchos tramos de la vía. Creo que si uno mira las condiciones de circulación de uno y de otro, ve que hay un sistema de circulación diferente. Por lo tanto, esa es un poco la opinión común o el consenso común que hay entre las personas que estamos o hemos estado vinculadas al sistema ferroviario.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted ha respondido a una pregunta que se le hizo sobre el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, este que está aquí (**muestra un documento**), que usted ha valorado, sobre todo las recomendaciones que traslada y que, afortunadamente, están todas ya incorporadas, algunas de una manera inmediata. ¿Es cierto que ustedes, Renfe, al igual que ADIF, en virtud de la normativa vigente, en la fecha del accidente venían obligados a remitir un informe a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, y es cierto que ustedes, además de remitir este informe, no participaban, nadie de Renfe participaba en la deliberación ni en la redacción del informe ni en sus conclusiones o en sus recomendaciones?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Efectivamente, es así. La normativa vigente en ese momento obligaba, en lo que se refiere a Renfe y también a ADIF, a la elaboración de un informe y su remisión a la CIAF. Y así se hizo, se elaboró un informe y se remitió firmado por el propio director de Seguridad de la compañía. A partir de ese momento, las actuaciones de la CIAF en lo que corresponde a investigación, deliberación, conclusiones, etcétera, son plenamente autónomas y ahí ninguna de las entidades juega ningún papel en relación con la CIAF.

El señor **DELGADO ARCE**: El apartado de la seguridad podríamos considerar que para Renfe es el aspecto prioritario y que precisamente por eso existe un sistema de gestión de la seguridad en el que se establecen diferentes niveles de control, entre otros, la existencia de una Comisión Central de Seguridad de la Circulación, que en este caso la presidía, según la normativa vigente entonces, el director general de Seguridad en la Circulación, qué había en el siguiente nivel una Comisión Operativa de Seguridad de la Circulación, una para el área de viajeros y otra para mercancías, y que existían comisiones territoriales de seguridad de la circulación, en este caso seis, una por cada demarcación territorial, y en concreto el área de Galicia dependía de una comisión territorial. ¿Me quiere decir qué funciones tenían estas comisiones y si esos eran los ámbitos en los que se tenían que resolver las incidencias que se planteaban en relación con la seguridad, amén de la existencia de los llamados partes de notificación de incidencias, que es otro elemento? ¿Podría usted explicar esto a la Comisión?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Sí. En primer lugar, yo quiero también hacer referencia, porque creo que es adecuado, a la propia intervención que ha tenido mi predecesor en esta Comisión, Teófilo Serrano, que dejó de ser presidente antes de que se produjese el accidente, esa es la realidad. Creo que él ha hecho referencia a la cultura de seguridad que hay dentro de la compañía y la importancia que para Renfe tiene la seguridad.

Cuando nosotros analizamos después del accidente cuál era la documentación y la forma de trabajo de la Dirección de Seguridad, la conclusión es que todo estaba correcta y debidamente protocolizado. Es decir, ante cualquier cuestión hay un protocolo que establece lo que hay que mirar, lo que hay que revisar, cómo hay que documentarlo, etcétera. Hay también estos partes de incidencia que corresponde dar a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 85

maquinistas y que tienen a su disposición, y también es cierto que en relación con este accidente no hubo en ningún momento ningún parte de incidencia. La manera en la que Renfe coordina sus elementos de seguridad de una forma cotidiana con ADIF es a través de las comisiones de seguridad, es la forma en la que a nivel territorial operativo y a nivel general se va examinando cualquier cuestión que pueda afectar a Renfe o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Es decir, una de las cuestiones que siempre se pone de manifiesto en los supuestos en los que hay una división entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el operador ferroviario es la necesidad de coordinación. Pues bien, esto en el ámbito de la seguridad viene funcionando de una manera cotidiana a través de todas estas comisiones, en las que, como hacía referencia anteriormente, en ningún momento se examinó nada que tuviera que ver con los problemas o las dificultades que pudiese tener el trazado o las velocidades de las curvas.

Por tanto, esto es así, la seguridad tiene un papel primordial, está protocolizada, se discute de forma colegiada y se examina periódicamente, y, como también señalaba mi predecesor, a los comités de dirección que se celebraban en la compañía, desde luego mientras yo era presidente de la compañía, asistía el director de Seguridad, y bien directamente o bien el propio director general de Recursos Humanos y de Seguridad, el señor Cecilio Gómez-Comino, que ha comparecido en esta Comisión, informaba de cualquier cuestión que tuviera que ver con la seguridad por si debía tomarse algún tipo de decisiones a nivel del comité de dirección.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con este tema de la seguridad, el informe de la Comisión de investigación dedica desde la página 50 hasta la página 57 un amplio apartado en el que se analizan estos órganos de participación en la seguridad, pero también se detalla con profusión todo lo que tiene que ver con el tema de la investigación cuando Renfe toma conocimiento de la existencia de un comunicado interno de Renfe Operadora en el que un jefe de maquinistas apreciaba la existencia de una peligrosidad en la curva de Angrois. Usted hace referencia a esa investigación. Yo, desde luego, valoro como positivo que se haya hecho desde Renfe porque creo que si no lo hubiese hecho, hubiese incurrido en una grave negligencia y, sin embargo, la hizo, se aportaron los documentos y se recogen los testimonios de las propias personas que emiten el comunicado, del señor Mazaira, también de quien lo recibe, del señor Vilariño, del señor Izquierdo Navidad, del señor Sardón, del señor Pere y de personas que estuvieron involucradas en estas reuniones. Concluye el informe de la Comisión de investigación que de las declaraciones de los tres cargos de Renfe Operadora receptoras del correo electrónico y que solían asistir a estas reuniones, se destaca que el tema de la transición brusca de velocidad en la curva de Angrois no fue tratado en dicha reunión ni en las siguientes, que solo se trataron temas de mantenimiento y de puesta en servicio de los trenes. Y concluyen en la página 57 diciendo, en resumen, que en las reuniones de la Comisión de seguridad de circulación de la zona a las que asistía este jefe de maquinistas no se puso de relieve en ningún caso la existencia de este peligro o de esta situación y tampoco se pudo constatar que fuera transmitida la advertencia a ADIF. ¿Concluyó, por tanto, la investigación con que el canal que se utilizó no fue el adecuado?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Efectivamente, el lugar en el que se trató esta cuestión, por la información que a mí me remiten, es el de una comisión de mantenimiento y, por tanto, es una comisión donde exclusivamente, por decirlo de alguna manera, están los responsables del material ferroviario y de las condiciones de mantenimiento y no es un ámbito en el que se discutan o se vean las cuestiones de seguridad que deben estar especialmente tratadas, y por eso las comisiones territoriales, la operativa y la central a la que hacía referencia.

El señor **DELGADO ARCE**: Otra de las responsabilidades muy importantes que tiene Renfe, y así se lo he planteado hoy en la mañana al presidente que fue también, don Teófilo Serrano, es el tema de la formación de los maquinistas. Hablé, y reitero aquí, de la alta valoración que tenemos de los maquinistas que operan en nuestras líneas, extraordinarios y con muy buena formación. Me gustaría saber si ustedes profundizaron en todo lo relativo a la formación de este maquinista, su propia titulación, la habilitación para circular en esa línea, la habilitación para circular con el material S730 y la experiencia que fue acumulando en los viajes que realizó por esa línea y, si, a juicio de usted y de las investigaciones que hizo Renfe, se le dio la formación adecuada. Y también en relación con la utilización y el uso moderado y ponderado del teléfono móvil. En este sentido, consta entre la documentación que en el mes de agosto de 2011, si no me estoy equivocando, le fue entregado el aviso que Renfe distribuyó entre sus conductores, alertando de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 86

utilización proporcionada y moderada, en circunstancias determinadas de ese tipo de elementos. ¿Me puede dar información al respecto?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Hay muchas veces que uno, cuando piensa en el maquinista de un tren, tiende a identificarlo o asimilarlo con un conductor de un automóvil en particular. Hay una cierta tendencia a pensarlo y cuando se habla de la responsabilidad que se deposita en un conductor de un tren, se intenta buscar una similitud con el conductor de un vehículo. Lo que hay que decir respecto a la formación de un maquinista es que no solo tiene que ser una persona adecuada desde todos los puntos de vista para la conducción de un tren —y digo desde todos los puntos de vista refiriéndome a condiciones físicas, a condiciones psíquicas, a condiciones de conocimiento y entrenamiento—, sino que además tiene que conocer la línea y tiene que conocer el tren que va a circular en esa línea. Es decir, la exigencia de formación y las horas de formación son altas. Circulan en todos los periodos de pruebas y de habilitación acompañados por la línea por la que tienen que circular, con los trenes con los que tienen que circular y la realidad es que el propio maquinista había venido ya circulando por esa línea y en las condiciones de circulación, y muchos otros trenes habían circulado miles de veces por esa línea y en condiciones de circulación. Por lo tanto, en esto la normativa es muy exigente. Se ha dado también un impulso y una mejora con las veintidós medidas a las evaluaciones y las pruebas para afinar todavía más y perfeccionar todavía más las características y la formación de los conductores, pero yo creo que es importante trasladar el hecho de que hay una formación muy *ad hoc* para las líneas y los trenes con los que van a circular. Desde luego, el examen que nosotros hicimos *a posteriori*, y que luego ha sido objeto de peritación en todo el proceso de instrucción, es que se cumplían y se habían cumplido cabalmente todas las condiciones que se establecían para la formación y la habilitación del maquinista para la línea y para el tren.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con el tema de la desconexión del sistema embarcado en el tren 730, el señor Lanchares, director general de la Seguridad en la Circulación, informó en la Comisión que a partir del 17 de junio de 2012 comenzaron los trenes híbridos a circular con ERTMS y que desde el 17 de junio hasta el 23, es decir, en seis días circularon diecisiete trenes, de los cuales siete tuvieron incidencias relacionadas con el ERTMS durante su recorrido entre Ourense y Santiago. Cinco de las incidencias eran bien la desconexión del equipo o bien la circulación en un modo degradado, denominado bajo responsabilidad del maquinista, y en este caso se transfería la responsabilidad del control del tren al maquinista. Se daba un fallo cada hora y media de funcionamiento y, desde ese punto de vista, el señor Lanchares dijo que esto estaba vulnerando la especificación técnica ETI de control, mando y señalización la norma UNE 50116, denominada norma Cenelec, que vincula la fiabilidad de los equipos con la seguridad, ya que una baja fiabilidad implica circular en condiciones de anormalidad. Ante esta circunstancia, puso en conocimiento de la Dirección General de Seguridad en la Circulación de ADIF esta circunstancia para que, si lo consideraban a bien, se procediese a la desconexión del sistema. Y también en esta Comisión compareció el señor Moñús, de Bombardier, que dio cuenta de que entre el 17 y el 20 de junio hubo un cruce de correos electrónicos entre Bombardier y Renfe, poniendo en evidencia la existencia de estos problemas que el tecnólogo no era capaz de solucionar. La pregunta que le hago en concreto es: ¿Considera usted, como máximo responsable de Renfe, que la decisión que tomó su director general de Seguridad en la Circulación de solicitar la desconexión y pasar entonces al sistema de respaldo ASFA era una decisión que se justificaba por seguridad y por fiabilidad y que no tenía nada que ver con cuestiones de índole comercial?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Plenamente es así. Es decir, no hubiera cumplido debidamente su función si no hubiera puesto de manifiesto que había muchos problemas y graves para la seguridad de seguir circulando bajo un sistema de ERTMS con todos los fallos y con todos los problemas que se estaban produciendo. Es decir, hizo lo que debía hacer. Además, cabe esa reflexión general. Uno puede preguntarse qué interés puede tener el director de Seguridad en solicitar que no se circule bajo el sistema de ERTMS y se circule bajo el sistema ASFA. Es decir, qué interés puede haber en hacer una solicitud de tal naturaleza, salvo el de que hay problemas de seguridad en la circulación con el ERTMS que provocaba que cuando no funcionaba el sistema tenía que haber marcha a la vista durante un determinado espacio; es decir, en unas condiciones de seguridad muy degradadas y teniendo el sistema ASFA de respaldo en 12000 kilómetros de la línea ferroviaria, es lo razonable y lo aconsejable y, si no lo hubiera hecho así, no lo habría hecho bien.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 87

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Puedo hacer una última pregunta, presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Una de las informaciones que hemos recibido en esta Comisión, especialmente en la primera parte de las comparencias, fue la relativa a las dificultades de implantación del sistema ERTMS en España y en Europa, porque también hemos recibido información de las dificultades que hay en muchos países por muchas cuestiones, fundamentalmente por las diferentes versiones de las distintas tecnologías y tecnólogos, de la coordinación entre sistemas, de la aplicación práctica de las reglas de ingeniería que establecen cómo definir el ERTMS, y en España tenemos casos de líneas de alta —entre comillas— velocidad o de altas prestaciones que están inauguradas en el año 2015 y que todavía a fecha de hoy están circulando en condiciones de protección a través del sistema ASFA; por ejemplo, hablando de Galicia, de donde somos algunos de los que estamos aquí, en el eje atlántico ferroviario las pruebas llevan más de tres años desde que se iniciaron los trabajos y todavía estamos esperando a ver si en la primavera del año 2019, en el que estamos, esto puede ponerse en servicio. El interés de todos, lógicamente, es que sea cuanto antes, pero somos conscientes de que no podemos meter prisa ni a los tecnólogos ni a los técnicos. La pregunta que hago yo es: ¿es consciente usted, también cuando tenía responsabilidades, de estos problemas de implantación del sistema ERTMS? Y, segundo: aunque no circulemos en ERTMS, ¿el sistema ASFA, digital, proporciona seguridad a los trenes de Renfe que circulan por las vías?

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ** (ex secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora): Comenzando por la segunda pregunta, cada sistema es plenamente seguro y se establece cuáles son las condiciones de circulación de ese sistema. Bajo el sistema ASFA no se puede circular a más de 200 kilómetros por hora; se dan una serie de requisitos y de condiciones en el sistema. Cuando se circula con el sistema ERTMS se puede circular a más velocidad, hasta los 300 kilómetros por hora, etcétera.

Uno de los problemas que tiene y que abunda en la dificultad de despliegue del ERTMS es el criterio que ha venido existiendo en Renfe desde hace mucho tiempo de plena interoperabilidad de los trenes en todas las vías. Es decir, la estrategia que ha venido siguiendo la compañía y que se ha seguido por los distintos responsables es que un tren no esté confinado exclusivamente a una línea sino que los trenes, por razones de eficiencia, se puedan mover en las distintas líneas y si hay una demanda en una línea que requiere más material, que este se puede trasladar a esa línea y no estar confinado a una determinada línea. Por otro lado, se van sucediendo distintas versiones de ERTMS con una velocidad más rápida de lo que a los responsables de Renfe nos gustaría tener de cara a su implantación. La concatenación de las nuevas versiones que se van produciendo con el hecho de que hay que instalarlas en una red muy amplia de trenes hace que sea un proceso dificultoso. También hay que entender que el ERTMS es un sistema de extraordinaria complejidad y que por tanto requiere un nivel tecnológico muy elevado. Esto lleva al hecho de que no esté desplegado en su plenitud y que tenga también estas dificultades de adaptación. Pero para eso existen los sistemas alternativos: mientras no esté implantado el sistema ERTMS se puede circular en las condiciones de ASFA. Insisto en que sistemas análogos al ASFA son los predominantes dentro del espacio ferroviario europeo y que si en la red española decimos que hay 15000 kilómetros de los que 3000, por dar números redondos, pueden ser los kilómetros de alta velocidad, por diferencia tenemos 12000 kilómetros entre algo de ancho métrico y el resto, bien de ancho internacional o bien —sobre todo— de ancho ibérico que no tienen estas condiciones de líneas de alta velocidad. Esa es la situación en la que tenemos el sistema, que tendrá que ir resolviendo los problemas de implantación del ERTMS cabalmente. Insisto en que además somos el país con más kilómetros de ERTMS y con un mayor grado de avance en este sistema de supervisión que tiene dificultades técnicas y es muy complejo de aplicar.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto terminamos las intervenciones de hoy. Muchas gracias, señor Gómez-Pomar. Han sido muy interesantes sus aportaciones y no caerán en saco roto. Al principio no le he dado la bienvenida a esta casa, que esa la suya porque es la de todos. Le agradecemos muchísimo su aportación, que será bien aprovechada.

Les pido que no se retiren porque tenemos reunión de Mesa y portavoces
Se levanta la sesión.

Eran las ocho y diez minutos de la noche.